



DECIMOSEXTO PUNTO DEL ORDEN DEL DIA

Informe del Director General**Tercer informe complementario:
Punto inscrito con carácter de urgencia
en el orden del día de la 91.^a reunión de
la Conferencia Internacional del Trabajo
(junio de 2003) en relación con el aumento
de la seguridad del documento
de identidad de la gente de mar****Resumen**

La posible utilización de los transportes marítimos y de los puertos para llevar a cabo actos de terrorismo ha hecho que el aumento de la seguridad marítima constituya una cuestión de urgencia. Si no las hay, los gobiernos adoptarán — o han adoptado ya — medidas unilaterales para proteger los intereses legítimos de su seguridad que pueden suscitar preocupaciones en cuanto a la fluidez del transporte marítimo. Una solución a nivel mundial resultaría beneficiosa para todos, en especial los gobiernos, los armadores y la gente de mar. A ese fin, y como parte de una revisión general de la seguridad marítima, el Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI) — a requerimiento de su Comité de Seguridad Marítima — ha pedido al Director General de la OIT que estudie las mejoras que se puedan aportar al sistema responsable de otorgar los documentos de identidad a la gente de mar. Para que la gente de mar no constituya el eslabón débil del dispositivo de seguridad, el Director General propone que el Consejo de Administración examine las respuestas que cabe dar a la OMI, entre ellas la posible inscripción de un punto adicional en el orden del día de la 91.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (junio de 2003) en relación con la enmienda del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108).

Antecedentes

1. En respuesta a los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001, el 22.º período de sesiones de la Asamblea de la OMI (19-29 de noviembre de 2001) aprobó la Resolución A.924 (22) titulada «Examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques» (anexo I). Esta resolución imparte instrucciones a los correspondientes órganos de la OMI para que examinen con carácter prioritario la necesidad de actualizar los instrumentos al respecto que sea de su incumbencia, para determinar si han de actualizarse y si es necesario adoptar nuevas medidas de seguridad que puedan resultar apropiadas.

2. La resolución de la Asamblea de la OMI pide también a los órganos competentes de la OMI que «tengan en cuenta la labor de otras organizaciones internacionales competentes en lo que se refiere a la elaboración de normas para la seguridad del transporte por tierra, aire y mar, así como la de las organizaciones del sector». Para que las medidas contempladas por la resolución se lleven a cabo con rapidez, la Asamblea de la OMI decidió convocar una Conferencia Diplomática sobre Protección Marítima (4-13 de diciembre de 2002) para enmendar los convenios correspondientes, y establecer entretanto un Grupo de Trabajo interperíodos para elaborar las recomendaciones pertinentes. El Grupo de Trabajo interperíodos del Comité de Seguridad Marítima (ISWG) se reunió del 7 al 15 de febrero de 2002. La Oficina participó en esta reunión y presentó un documento que se refería a algunas de las cuestiones planteadas, en la medida en que caben en el ámbito de competencia de la OIT.

Cuestiones a examinar

3. Varias cuestiones fundamentales están en el centro del debate sobre el aumento de la seguridad marítima. La OMI está tratando algunas de estas cuestiones y examinando las enmiendas que cabe introducir en: su Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1978 (SOLAS) en relación con los sistemas de identificación automática de los barcos; los planes de seguridad en el barco y en alta mar (comprendidas las correspondientes disposiciones sobre la presencia de un oficial de seguridad a bordo y la existencia de un oficial de seguridad en la compañía); los planes de seguridad en el puerto y la evaluación de la vulnerabilidad del puerto, en la medida en que se relacionen con la conexión interfacial entre el barco y el puerto; las medidas de seguridad de los contenedores, y las informaciones pertinentes en relación con el barco, su carga, su tripulación y sus pasajeros.
4. Una de las cuestiones que se considera esenciales es velar por que la gente de mar esté en posesión de documentos de identidad fidedignos y que puedan verificarse. La gente de mar participa directamente en el transporte de mercancías, incluidas mercancías peligrosas y en el transporte de pasajeros. También tiene acceso a los puertos y a zonas de acceso restringido. La imprescindible necesidad de mejorar la seguridad marítima también ha de acompañarse con otros requisitos como los relativos a la intimidad de la persona y la discriminación.
5. A ese respecto, el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108) constituye un marco adecuado para equilibrar las exigencias de la seguridad, la facilitación del comercio marítimo y la protección de los derechos de los trabajadores. El Convenio núm. 108 dispone el reconocimiento recíproco de los documentos de identidad que permiten a la gente de mar llevar a cabo los movimientos internacionales de carácter profesional que resultan necesarios para desempeñar su labor. Concretamente, contempla que el marino pueda tener una licencia temporal en tierra, que pueda embarcar en su buque o reembarcar en otro buque y transitar para embarcarse en su buque en otro país o para su repatriación. El Convenio núm. 108 dispone que el documento de identidad de la gente de mar sea de formato sencillo, esté confeccionado con una materia resistente y presentado en tal forma que cualquier modificación sea fácilmente reconocible.

Resumen de las discusiones celebradas en la OMI sobre la identificación de la gente de mar y la seguridad marítima

6. El Grupo de Trabajo sobre protección marítima de la OMI tuvo ante sí una propuesta para incorporar una nueva disposición en el capítulo XI/9 del Convenio SOLAS de la OMI

sobre la identidad de la gente de mar y los requisitos de comprobación de antecedentes. Esta propuesta pide a la OMI que elabore disposiciones obligatorias para la identificación positiva y verificable de los marinos así como las demás personas empleadas o que colaboren de cualquier manera a bordo de un barco.

7. El Grupo de Trabajo examinó de forma separada dos opiniones sobre la comprobación de los antecedentes de la gente de mar y la verificación de su identidad. En la cuestión de la comprobación de antecedentes, la mayor parte de los componentes del Grupo de Trabajo no estuvo de acuerdo con la propuesta. Esta postura se basaba en las restricciones de índole jurídica existentes en las constituciones y legislaciones nacionales, y en la polémica que esto levantaría por lo que se refiere a los derechos humanos, el respeto a la intimidad y la protección de datos. El Grupo de Trabajo convino en que no debería seguir examinándose esta propuesta.
8. Sobre la identificación positiva y verificable de la gente de mar, el Grupo de Trabajo mantuvo una discusión muy detallada, cuyos puntos más importantes se reseñan a continuación.
9. El Gobierno de los Estados Unidos pensaba que el documento de identidad de la gente de mar debiera capacitar a los marinos para ser identificados de manera positiva, de modo que no planteasen amenaza alguna a la seguridad nacional o a la del comercio marítimo. Proponía que se incluyese una nueva regla 9 en el capítulo XI del SOLAS, que exigiese que cada administración otorgase a cada persona que trabaje a bordo de un barco un documento de identificación con la identificación positiva y verificable de esa persona, o que se enmendase la documentación ya existente y adecuada para añadir una identificación positiva y verificable. Indicaba que el objeto de permitir que la identificación positiva y verificable se añadiese a un documento adecuado es ofrecer a la administración la máxima flexibilidad para el uso de los documentos existentes, si la propia administración opta por ello. Entre los documentos existentes a los que podría añadirse una identificación positiva y verificable estaría la documentación publicada en virtud del Convenio internacional de la OMI sobre las normas de formación, titulación y guardia (STCW) y los documentos de identidad de la gente de mar publicados de conformidad con el Convenio núm. 108 de la OIT.
10. El Gobierno de Francia consideraba que el control de la inmigración ilegal y las cuestiones de seguridad habían puesto de manifiesto ciertas limitaciones del Convenio núm. 108 de la OIT, en detrimento de los intereses legítimos de la gente de mar. Como resultado de ello, este Convenio no respondía plenamente a las necesidades actuales. El Gobierno de Francia pensaba que el documento de identidad de la gente de mar debiera estar confeccionado de manera que no pudiera falsificarse, e incorporar para ello los procedimientos de edición y las garantías de control que aumenten su seguridad y garanticen que siga siendo aceptado como documento profesional de desplazamiento.
11. El Gobierno de las Islas Marshall declaró que utiliza un papel laminado a prueba de falsificación y que se sirve de la tecnología digital para procesar la documentación de la gente de mar, manteniendo además una base de datos para verificar la identidad y las calificaciones de la gente de mar que han sido certificadas por terceros. Proponía que se elaborase una base de datos internacional para verificar la identificación y titulación de la gente de mar, y que se procediese a normalizar el formato internacional de la documentación de la gente de mar. Esto último se basaría en las mejores prácticas, tales como la utilización de un papel a prueba de fraude, la tecnología digital y las «tarjetas electrónicas» así como otras tecnologías de vanguardia.

12. El Gobierno de Filipinas declaró que, en respuesta a las crecientes necesidades de seguridad que han surgido a resultas de las amenazas de terrorismo, la administración marítima de Filipinas había establecido un sitio Web interactivo en el que se puede verificar en todo momento la identidad y certificados de aptitud de los marinos filipinos a través de sus apellidos y nombres de pila.
13. Cierta número de otros gobiernos (en particular los de Alemania, Francia, Irlanda, Malta, Noruega, Suecia, España y el Reino Unido) apoyaban la actualización del documento de identidad de la gente de mar y proponían concretamente que esta actualización se llevase a cabo en el marco de la OIT y con carácter de urgencia.
14. La Cámara Naviera Internacional, hablando en nombre de seis grupos de esa industria, expresó su opinión de que la necesidad de facilidad de movimientos de la gente de mar, cuando se equilibra con la necesidad de aumentar la seguridad, puede requerir la consideración de las actuales formas de identificación de los marinos.
15. La CIOSL, representada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), declaró que los marinos constituían un elemento fundamental para el comercio mundial y que si bien estaban de acuerdo con que era necesaria una adecuada identificación de los marinos, pensaba también que había que defender los derechos humanos de la gente de mar.
16. Resumiendo las discusiones, el Presidente declaró que había un acuerdo general sobre la necesidad de un documento de identidad de la gente de mar más actualizado. Ello no obstante, existía una clara división dentro del Grupo de Trabajo, puesto que algunas delegaciones apoyaban la incorporación de una disposición nueva al Convenio SOLAS, como proponían los Estados Unidos, y una ligera mayoría respaldaba la acción a través de la enmienda del Convenio núm. 108 de la OIT.
17. El Grupo de Trabajo convino en que la necesidad de aumentar la seguridad obligaba a reconsiderar cuáles de las actuales formas de identificación de la gente de mar serían más aceptadas a nivel internacional. Recomendaba medidas urgentes para actualizar el documento de identidad de la gente de mar. Al repasar las diversas opciones tuvo en cuenta la información facilitada por la OIT sobre: el objeto, contenido y situación de las ratificaciones del Convenio núm. 108; la eventual consideración por parte del Consejo de Administración de la OIT de un calendario acelerado para inscribir un punto en el orden del día de la CIT en 2003, en relación con un posible protocolo al Convenio núm. 108; las posibilidades de que este protocolo entre rápidamente en vigor, y los procedimientos de aplicación por parte de los controles del Estado del puerto.
18. A raíz de nuevas discusiones en el seno del Grupo de Trabajo, se llegó al acuerdo de que era más adecuado que estas medidas urgentes se adoptasen en el marco de un instrumento ya existente en esta cuestión, como es el Convenio núm. 108. Al mismo tiempo, el Grupo de Trabajo manifestó el deseo de que existiese la colaboración más estrecha posible entre la OIT y la OMI en este tema. La reunión pidió al Secretario General de la OMI que escribiese al Director General de la OIT, insistiendo en la importancia que los Estados Miembros de la OMI atribuyen a la actualización del Convenio núm. 108 y en la aportación importante que un documento de identidad de la gente de mar actualizado tendría para aumentar la seguridad marítima.
19. El Grupo de Trabajo estuvo también de acuerdo en que esta cuestión debería recibir la más urgente atención por parte de la 283.^a reunión del Consejo de Administración de la OIT, y le pedía que considerase la puesta al día del Convenio núm. 108 con carácter de urgencia, comprometiéndose a la asistencia de la OMI en este proceso. La Oficina fue invitada a presentar un informe a la 75.^a reunión del Comité de Seguridad Marítima que se celebrará

en mayo de 2002 y que tratará de la decisión adoptada por el Consejo de Administración de la OIT. La reunión convino también en que, para defender la posición de la OMI, convenía mantener en el texto del informe el posible uso de un proyecto de regla 9 del capítulo XI del SOLAS, por si el Consejo de Administración de la OIT no pudiese responder positivamente.

20. El Secretario General de la OMI escribió al Director General con fecha 14 de febrero de 2002 (anexo II) haciendo referencia a un intercambio anterior de correspondencia y declarando que una de las cuestiones importantes que se habían discutido en el Grupo de Trabajo había sido el tema del documento de identidad de la gente de mar y la necesidad imperiosa de ponerlo al día para aumentar la seguridad de barcos y puertos. Elemento clave de esta correspondencia era la información brindada por el Grupo de Trabajo sobre una posible solución rápida y obligatoria que inscribiese un punto adicional en el orden del día de la 91.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (junio de 2003) con vistas a considerar y adoptar un protocolo al Convenio núm. 108. El Secretario General de la OMI insistió en la importancia de actuar con la mayor rapidez para poner en marcha la necesaria infraestructura (tanto a nivel jurídico como práctico) para robustecer las defensas contra el terrorismo de todo tipo.

Perspectivas de ratificación del Convenio núm. 108

21. El Convenio núm. 108 ha sido ratificado por 61 Estados Miembros que representan el 60,7 de la flota mundial. Aunque el Convenio núm. 108 es uno de los convenios de la OIT sobre trabajo marítimo más ratificado, todavía no ha alcanzado el grado de aceptación universal del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1978 (SOLAS) de la OMI.
22. La Oficina dispone de poca información sobre los obstáculos que impiden la ratificación del Convenio núm. 108, a pesar de las solicitudes previas de información a tal efecto. Sobre la base de la información proporcionada por los Estados Miembros de la Oficina en relación con los obstáculos que impiden la ratificación del Convenio núm. 108, Japón citó problemas relacionados con su legislación en materia de inmigración y el artículo 5 del Convenio (derecho de los marinos a ser admitidos en el territorio del Estado que haya expedido el documento de identidad). Los Países Bajos citaron la incompatibilidad entre la legislación nacional sobre los pasaportes y el artículo 3 del Convenio (el documento de identidad de la gente de mar deberá estar en todo momento en poder de su titular). Estados Unidos exige a los marinos un visado que los acredite como miembros de la tripulación para licencias temporales en tierra y señaló que esto sería incompatible con el artículo 6 del Convenio. Australia indicó que la disposición del artículo 3 conforme al cual el documento de identidad debería estar en todo momento en poder de su titular plantea el problema de seguridad, entre otros, en los casos de desertión, en donde las autoridades no tendrían pruebas documentales del marino.
23. La ratificación y la aplicación del Convenio núm. 108 constituye una primera etapa para el fortalecimiento de medidas para la seguridad marítima y al mismo tiempo protege los derechos de la gente de mar. No cabe duda de que habría que modificar el Convenio para que tenga en cuenta las cuestiones planteadas.

Una respuesta de la OIT a los acontecimientos del 11 de septiembre en relación con la seguridad marítima

24. En la reunión interperíodos de la OMI se convino en la necesidad de adoptar medidas urgentes para actualizar el Convenio núm. 108 y propuso que la OIT considerara un calendario acelerado para este proceso. Quedó bien entendido que si la OIT no estuviera en condiciones de adoptar dicho calendario, la OMI lo haría a tiempo para su Conferencia Diplomática sobre Protección Marítima prevista para diciembre de 2002. Una importante cuestión que se planteó fue si se podría llevar a cabo una revisión temprana del Convenio núm. 108 sin entorpecer el objetivo más amplio de realizar una revisión y fusión completas de los convenios sobre el trabajo marítimo que ya estaba en curso.
25. El Director General propone que se actúe en relación con la solicitud formulada de encontrar una solución rápida y obligatoria en relación con la cuestión de los documentos de identidad como parte de un conjunto de medidas obligatorias más amplias que la OMI adoptará para diciembre de 2002. A fin de reforzar la cooperación entre la OMI y la OIT, el Director General propone que el Consejo de Administración designe a una delegación tripartita de alto nivel (por ejemplo, la Mesa de la Comisión Paritaria Marítima) para que represente a la OIT como observador en la Conferencia Diplomática de la OMI sobre Protección Marítima que se prevé se celebrará en Londres del 4 al 13 de diciembre de 2002.
26. Una respuesta en el momento oportuno fortalecerá el dispositivo de seguridad en beneficio de todos, en especial los gobiernos, los armadores y la gente de mar, y atenderá al mismo tiempo otros intereses legítimos relativos a la intimidad de la persona y la discriminación. La OIT debería actuar y mostrar que actúa de forma coordinada e integrada con otras organizaciones internacionales para lograr el máximo impacto en beneficio de sus mandantes. Al responder de forma rápida y oportuna, la OIT estaría también demostrando su capacidad de dar una respuesta normativa cuando las circunstancias así lo requieren.
27. En estas circunstancias, una respuesta adecuada a las cuestiones planteadas sería la consideración de un protocolo al Convenio núm. 108, con miras a su adopción por la Conferencia en 2003. La OIT debería invitar a la OMI a que coopere estrechamente con ella en la elaboración del proyecto de protocolo. La Oficina ha consultado con los miembros de la Mesa de la Comisión Paritaria Marítima que representan a los armadores y a la gente de mar.

Contenido del proyecto de protocolo

28. El proyecto de protocolo deberá tratar de las cuestiones de seguridad planteadas, teniendo en cuenta los obstáculos que presenta la ratificación del Convenio núm. 108. En particular, deberá contener nuevas disposiciones que traten la cuestión de una verificación positiva de identidad de la gente de mar. Deberá establecer el fin para el que se expide el documento de identidad así como los procedimientos de expedición. Asimismo, podrá reglamentar las prescripciones en relación con las características físicas y medidas para garantizar que el documento no se pueda falsificar, así como los procedimientos para la supervisión y el control. El proyecto de protocolo podría prever la inclusión de información relativa a la titulación de la gente de mar en el documento de identidad como solicitó la OMI. El protocolo deberá también contener una disposición para la aplicación a través de los mecanismos de control del Estado rector del puerto. Se tendrán que considerar también las disposiciones de entrada en vigor del protocolo.

Trabajos preparatorios de la Oficina

29. La Oficina ya ha comenzado una labor más general relacionada con la revisión de todos los convenios y recomendaciones existentes de la OIT sobre el trabajo marítimo con miras a determinar en qué medida las disposiciones pertinentes se han de incluir en el ejercicio de fusión de los convenios sobre el trabajo marítimo. Este ejercicio de revisión fue aprobado por el Consejo de Administración en su 280.^a reunión. El Convenio núm. 108 se encuentra entre los instrumentos que figuran en el ejercicio. Este ejercicio de fusión comenzó con una primera reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel que se celebró del 17 al 21 de diciembre de 2001, y se ha sometido un informe de dicha reunión a la presente reunión del Consejo de Administración¹. Sin embargo, se prevé que este proceso no finalizará antes del 2005, fecha en que se espera se adoptará el nuevo instrumento en el marco de una reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo.
30. Dentro de este marco, se propone que se agilice la labor relacionada con el Convenio núm. 108 y que se someta al Subgrupo y Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo, que se prevé se reunirán en junio de 2002 y octubre de 2002 respectivamente. A fin de reducir al mínimo las repercusiones en el proceso en curso y satisfacer la solicitud de acelerar la introducción de las mejoras en los documentos de identidad de la gente de mar, se propone alargar dos días una de las reuniones marítimas previstas para este año. El protocolo, una vez adoptado, se deberá integrar al resultado final del proceso de fusión.

Disposiciones de procedimiento

31. Se plantean una serie de cuestiones de procedimiento en relación con esta solicitud. La primera se refiere a la inscripción de cuestiones marítimas en el orden del día de la Conferencia Internacional del Trabajo cuando no se trate de una reunión marítima. Conforme a una resolución adoptada en 1921 por la Conferencia, ningún convenio ni recomendación adoptado por la Conferencia Internacional del Trabajo se aplicará al transporte marítimo, salvo que se haya inscrito especialmente una cuestión marítima en el orden del día de la Conferencia. Sin embargo, en diciembre de 1948 este punto se inscribió en el orden de día de la 32.^a reunión de la Conferencia de 1949 para la revisión de cuatro convenios marítimos. Así, pues, el Consejo de Administración puede, si así lo desea, inscribir en el orden del día de la Conferencia una cuestión marítima, cuando así se especifique, fuera de las reuniones marítimas de la Conferencia Internacional del Trabajo.
32. La segunda cuestión se refiere al procedimiento que ha de seguirse para inscribir en el orden del día de la Conferencia la cuestión de protocolo al Convenio núm. 108. El párrafo 1 del artículo 10 del Reglamento del Consejo de Administración prevé que cuando el Consejo de Administración haya de discutir, por primera vez, una proposición para inscribir una cuestión como punto del orden del día de la Conferencia, no podrá, salvo asentimiento unánime de los Miembros presentes, adoptar una decisión hasta el año siguiente. Además, el Consejo de Administración puede decidir que una cuestión sea sometida a la Conferencia para ser objeto de simple discusión. El Consejo de Administración puede decidir por consenso inscribir el punto mencionado en el orden del día de la 91.^a reunión de la Conferencia. Si no se puede alcanzar dicho consenso, sería posible adoptar una decisión en la 284.^a reunión (junio de 2002).

¹ Documento GB.283/LILS/7.

33. Por último, si el Consejo de Administración conviniera en inscribir este punto en el orden del día de la 91.^a reunión del Conferencia, habida cuenta del tiempo limitado disponible para la preparación de informes, tendrían que adoptarse disposiciones sobre un programa de plazos reducidos para los informes que han de someterse a los gobiernos de conformidad con el artículo 38 del Reglamento de la Conferencia. A este respecto, habida cuenta del proceso en curso, se podría invitar al Subgrupo y Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo a que presenten sus opiniones sobre la cuestión, que se tendrán en cuenta en el informe final que se someterá a la Conferencia.

34. *Habida cuenta de lo anterior, se invita al Consejo de Administración a:*

- a) que inscriba en el orden del día de la 91.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (junio de 2003) la cuestión relativa a una mayor seguridad de la identificación de la gente de mar con miras a la adopción de un protocolo al Convenio núm. 108;*
- b) que decida que la cuestión se regirá por el procedimiento de simple discusión;*
- c) que apruebe el programa (anexo III) de plazos reducidos para las etapas preparatorias del procedimiento de simple discusión;*
- d) que encomiende al Director General que adopte medidas para: i) consultar a la OMI en todas las etapas del proceso preparatorio; y ii) proponer a la OMI que la OIT esté invitada a hacerse representar en calidad de observador por medio de una delegación tripartita de alto nivel en la Conferencia Diplomática sobre Protección Marítima de la OMI, que se celebrará en Londres del 4 al 13 de diciembre de 2002.*

Ginebra, 28 de febrero de 2002.

Punto que requiere decisión: párrafo 34.



ASAMBLEA
22º periodo de sesiones
Punto 8 del orden del día

A 22/Res.924
22 enero 2002
Original: INGLÉS

Resolución A.924(22)

aprobada el 20 de noviembre de 2001
(Punto 8 del orden del día)

EXAMEN DE LAS MEDIDAS Y PROCEDIMIENTOS PARA PREVENIR ACTOS DE TERRORISMO QUE PONEN EN PELIGRO LA INTEGRIDAD PERSONAL DE LOS PASAJEROS Y DE LA TRIPULACIÓN Y LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO los artículos 1 y 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, que tratan de los objetivos de la Organización y de las funciones de la Asamblea con respecto a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima, así como el propósito general del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965,

TOMANDO EN CONSIDERACIÓN la resolución 56/1 de la Asamblea General de las Naciones Unidas y la resolución 1368 del Consejo de Seguridad, ambas adoptadas el 12 de septiembre de 2001, en las que se condenan los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 cometidos en los Estados Unidos de América, así como la resolución 1373 del Consejo de Seguridad, en la que se hace un llamamiento a la comunidad internacional para que redoble sus esfuerzos por prevenir y reprimir los actos de terrorismo, incluida la implantación plena de los convenios contra el terrorismo,

MANIFESTANDO su gran preocupación por la seguridad de los pasajeros y las tripulaciones de los buques, incluidas las embarcaciones pequeñas, tanto en navegación como fondeados, en el contexto de los sucesos relacionados con actos de terrorismo u otros actos ilícitos cometidos contra buques y los riesgos que entrañan para las personas en tierra o las poblaciones en zonas portuarias, así como para los puertos, las terminales mar adentro y el medio marino,

RECORDANDO la resolución A.584(14): Medidas para prevenir los actos ilícitos que amenazan la seguridad del buque y la salvaguardia de su pasaje y tripulación,

RECORDANDO TAMBIÉN la circular MSC/Circ.443, sobre medidas para prevenir actos ilícitos contra pasajeros y tripulantes a bordo de los buques, aprobada por el Comité de Seguridad Marítima en su 53º periodo de sesiones respondiendo a las solicitudes de la Asamblea recogidas en la antedicha resolución A.584(14),

Por economía, del presente documento no se ha hecho más que una tirada limitada. Se ruega a los señores delegados que traigan sus respectivos ejemplares a las reuniones y que se abstengan de pedir otros.

RECORDANDO ASIMISMO la circular MSC/Circ.754, sobre seguridad de los buques de pasaje de transbordo rodado, aprobada por el Comité de Seguridad Marítima en su 66º periodo de sesiones,

RECORDANDO ADEMÁS las disposiciones del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Roma, 1988) y del Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental,

RECORDANDO POR ÚLTIMO la resolución 55/7 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, en la que se insta a los Estados a que se constituyan en Partes en el Convenio de 1988 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y en su Protocolo, y a que se aseguren de que ambos instrumentos se implantan eficazmente,

RECONOCIENDO la necesidad de que la Organización estudie, con miras a revisarlas, las medidas internacionales de carácter técnico y jurídico existentes, y examine otras nuevas, que tengan como finalidad prevenir y reprimir los actos de terrorismo contra los buques y mejorar la seguridad a bordo y en tierra, con el objetivo de reducir los riesgos para los pasajeros, tripulaciones y personal portuario, tanto a bordo de los buques como en las zonas portuarias, así como para los buques y su carga,

1. PIDE al Comité de Seguridad Marítima, al Comité Jurídico y al Comité de Facilitación que, bajo la dirección del Consejo, examinen con carácter prioritario la necesidad de actualizar los instrumentos a los que se hace referencia en los párrafos introductorios, así como cualquier otro instrumento de la OMI al respecto que sea de su incumbencia, y adopten nuevas medidas de seguridad, así como que, a la luz de las conclusiones de ese examen, adopten con prontitud las medidas necesarias;
2. PIDE TAMBIÉN a los antedichos comités que, cuando adopten las medidas que se solicitan en el párrafo dispositivo 1, tengan en cuenta la labor de otras organizaciones internacionales competentes en lo que se refiere a la elaboración de normas para la seguridad del transporte por tierra, aire y mar, así como la de las organizaciones del sector;
3. INSTA a los Gobiernos que todavía no han aceptado el Convenio de Roma de 1988 y su Protocolo a que examinen la posibilidad de hacerlo tan pronto como les sea posible;
4. ALIENTA a los Gobiernos a que, a la espera del resultado de la labor encomendada a los comités mencionados en el párrafo 1 *supra*, establezcan y apliquen decididamente medidas de seguridad apropiadas en los puertos y terminales, y en sus alrededores, incluidas las terminales mar adentro;
5. PIDE al Secretario General que adopte las medidas apropiadas, en el marco del Programa integrado de cooperación técnica, para ayudar a los Gobiernos a evaluar, establecer o mejorar, según proceda, la infraestructura y las medidas adecuadas para reforzar la seguridad de las zonas portuarias y prevenir y reprimir los actos terroristas dirigidos contra los puertos y el personal que trabaja en los mismos, así como contra los buques surtos en los puertos, los pasajeros y las tripulaciones;
6. PIDE ASIMISMO al Secretario General que presente un informe a la Asamblea en su vigésimo tercer periodo de sesiones sobre los avances realizados hasta ese momento.

Anexo II

Estimado Juan:

Me refiero a:

- tu carta de fecha 20 de noviembre de 2001 sobre la resolución que propuse al 22.º período de sesiones de la Asamblea de la OMI sobre el examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques, y tu oferta de colaborar mutuamente para garantizar la mayor coherencia posible en la formulación de nuestras políticas y en las respuestas reglamentarias que cabe dar a la lucha contra el terrorismo, y
- mi respuesta de fecha 11 de diciembre de 2001 en la que comparto tu opinión de que las labores de nuestras dos organizaciones deberían armonizarse convenientemente, y acepto tu propuesta de colaboración de forma que la navegación no se convierta en un objetivo del terrorismo internacional.

He valorado positivamente la contribución de la delegación de la OIT al Grupo de Trabajo interperíodos de la OMI sobre seguridad marítima (ISWG) en todos los asuntos que afectan a ambas organizaciones y espero que podamos seguir colaborando para alcanzar los objetivos establecidos por la Asamblea de la OMI que culminarán con la celebración de una Conferencia Diplomática sobre Protección Marítima en diciembre de este año.

Uno de los temas importantes examinados durante la reunión del ISWG fue la cuestión del documento de identidad de la gente de mar, cuestión sobre la que se ha insistido debe actualizarse para así mejorar la seguridad de los buques y los puertos.

En la reunión ISWG se informó de que una posible solución rápida y obligatoria para obtener el objetivo mencionado anteriormente sería que la próxima reunión del Consejo de Administración de la OIT (7-22 de marzo de 2002) acordara inscribir un punto adicional en el orden del día de la Conferencia General de la OIT para considerar y adoptar un protocolo al Convenio núm. 108 de la OIT. Creo que harían falta dos ratificaciones para que dicho protocolo entrase en vigor 12 meses más tarde, tras lo cual el protocolo podría utilizarse, a través del Protocolo de 1996 al Convenio núm. 147 para la aplicación de mecanismos de control del Estado rector del puerto.

No es necesario que recalque la importancia de actuar con la máxima celeridad para poner en marcha la infraestructura necesaria (tanto reglamentaria como práctica) que permita reforzar nuestras defensas contra todo tipo de terrorismo. Estoy seguro de que tratarás de tomar todas las medidas posibles para buscar una resolución rápida a la cuestión del documento de identidad de la gente de mar y confío en que prestes todo tu apoyo cuando se presente mi solicitud al Consejo de Administración de la OIT de manera que se obtenga una respuesta positiva en las líneas sugeridas anteriormente.

Te estaría muy agradecido si me informaras tan pronto como fuera posible de la decisión del Consejo de Administración de la OIT a este respecto, de manera que pueda informar a la 25.ª reunión del Comité de Seguridad Marítima (15-20 de mayo de 2002) y, una vez más te agradezco tu colaboración.

Atentamente,

(Firmado) Bill,

W.A. O'Neil,

Secretario General.

Anexo III

Programa para las etapas preparatorias para el procedimiento de simple discusión (artículo 38, 3 del Reglamento de la Conferencia)

Julio de 2002 (15.7)

Envío del informe preliminar, al que se adjunta un cuestionario que contiene un primer proyecto de las disposiciones sobre las que se celebraron consultas en el marco del Subgrupo del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel (junio de 2002).

Diciembre de 2002 (31.12)

Fecha límite para la admisión de respuestas al cuestionario.

Marzo de 2003

Envío del informe final.