



4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Teléfono: +44 (0)20 7735 7611 Facsímil: +44 (0)20 7587 3210

Ref. T2-MSS/2.11.1

MSC.1/Circ.1342
27 mayo 2010

RECORDATORIO EN RELACIÓN CON EL PERMISO DE TIERRA Y ACCESO A LOS BUQUES

1 La Conferencia de 2002 de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, al adoptar el nuevo capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, adoptó también la resolución 11 de la Conferencia sobre aspectos relacionados con el factor humano y el permiso de tierra de la gente de mar, en la que, entre otras cosas, se insta a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a tener en cuenta el factor humano, la necesidad de proveer protección especial a la gente de mar y la importancia crucial del permiso de tierra al implantar las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP.

2 En su 78º periodo de sesiones (12 a 21 de mayo de 2004), el Comité de Seguridad Marítima, reconociendo la necesidad de contar con información adicional para ayudar a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y al sector a cumplir las disposiciones pertinentes de la resolución 11 de la Conferencia, así como sus obligaciones en virtud del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, aprobó las Orientaciones relativas al permiso de tierra y el acceso a los buques, que se publicaron mediante la circular MSC/Circ.1112.

3 En su 87º periodo de sesiones (12 a 21 de mayo de 2010), el Comité examinó el asunto más a fondo, y de las deliberaciones se desprendió que algunos Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS quizá no han implantado adecuadamente las disposiciones conexas del Código PBIP, la resolución 11 de la Conferencia y las orientaciones antedichas, aprobadas por el Comité en este contexto, o no han adoptado medidas eficaces para supervisar la correcta implantación de esas disposiciones. El Comité examinó y actualizó las orientaciones adjuntas a la circular MSC.1/Circ.1112 y aprobó el texto de las Orientaciones relativas al permiso de tierra y acceso a los buques que figura en el anexo.

4 Se insta firmemente a los Gobiernos Miembros del Convenio SOLAS a que pongan las orientaciones adjuntas en conocimiento de las autoridades designadas, los gestores de puertos e instalaciones portuarias, los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y el personal de protección marítima, y todas las demás autoridades nacionales responsables de la implantación, y supervisión de la implantación, de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, así como de las autoridades nacionales que tengan influencia en los permisos de tierra de la gente de mar.

5 El Comité revocó la circular MSC/Circ.1112 y decidió que toda referencia a la circular MSC/Circ.1112 se entenderá como una referencia a la presente circular.

ANEXO

ORIENTACIONES RELATIVAS AL PERMISO DE TIERRA Y ACCESO A LOS BUQUES

1 La Conferencia de 2002 sobre el Convenio SOLAS, que adoptó el capítulo XI-2 del Convenio, el Código PBIP y las resoluciones de la Conferencia conexas, era consciente de los posibles problemas relacionados con el factor humano, que afectarían a derechos humanos fundamentales de la gente de mar, resultantes de la imposición de un régimen de protección en el transporte marítimo internacional a escala mundial. Se reconoció que la gente de mar tendría los deberes y responsabilidades principales en cuanto a la implantación del régimen de protección de los buques. Al mismo tiempo, existía la inquietud de que la importancia concedida a la protección de las instalaciones portuarias pudiera tener como resultado que los buques y la gente de mar se considerasen una posible amenaza a la protección, en lugar de como aliados en la implantación eficaz del régimen de protección.

2 A este respecto, se reconoció que pueden plantearse conflictos entre la protección y los derechos humanos, así como entre la protección marítima y el movimiento eficiente de buques y cargas en el comercio internacional, esencial para la economía mundial. Debería lograrse un equilibrio adecuado entre las necesidades de protección, la protección de los derechos humanos de la gente de mar y de los trabajadores portuarios y la exigencia de mantener la seguridad, la protección marítima y la eficiencia del funcionamiento de los buques permitiendo el acceso del personal que presta servicios tales como el aprovisionamiento del buque, la reparación y el mantenimiento del equipo esencial, y otras actividades vitales que deben realizarse mientras el buque está atracado en las instalaciones portuarias.

3 La Conferencia de 2002 sobre el Convenio SOLAS incorporó la protección de los derechos humanos fundamentales de la gente de mar en el capítulo XI-2 de dicho Convenio y en el Código PBIP. En el preámbulo de dicho código se declara sin ambigüedades que nada de lo dispuesto en él se interpretará de manera contraria a lo prescrito en los instrumentos internacionales que protegen los derechos y libertades fundamentales de los trabajadores de los sectores marítimo y portuario. En dicho preámbulo también se señala a los Gobiernos Contratantes que, al aprobar los planes de protección de las instalaciones portuarias, deberán ser conscientes de que el personal del buque necesita permiso en tierra y acceso a los servicios de bienestar para la gente de mar en tierra, incluida la asistencia médica.

4 Respondiendo a estas ideas y principios, el párrafo A/16.3.15 del Código PBIP dispone que el plan de protección de la instalación portuaria debe contener procedimientos para facilitar el permiso de tierra del personal del buque o los cambios de personal, así como el acceso de visitantes al buque, incluidos los representantes de las organizaciones para el bienestar de la gente de mar y los sindicatos. Debe entenderse que esto incluye al personal auxiliar de tierra y la entrega de provisiones a bordo de los buques. Las disposiciones que figuran en el párrafo B/16.8.14 del Código PBIP refuerzan esta idea al disponer que el plan de protección de la instalación portuaria (PPIP) contenga dichos procedimientos para todos los niveles de protección.

5 Al aprobar los PPIP y las enmiendas a los mismos, los Gobiernos Contratantes deberían cerciorarse de que dichos planes contienen los procedimientos descritos en el párrafo A/16.3.15 del Código PBIP, habida cuenta de las orientaciones que figuran en el párrafo B/16.8.14 del mismo. Los Gobiernos Contratantes deberían cerciorarse también de que las medidas y medios que hayan habilitado para supervisar la implantación eficaz de las disposiciones de los planes aprobados sirvan también para verificar que se implantan correctamente las disposiciones de tales planes en relación con el permiso de tierra y el

acceso a los buques. La necesidad de contar con programas nacionales de supervisión adecuados y eficaces se ha reiterado en diversas ocasiones, y los Gobiernos Contratantes que no dispongan de tales programas deberían ocuparse sin demora de esta cuestión.

6 Desde una perspectiva práctica, también resulta importante que los gestores y el personal de protección de los puertos y las instalaciones portuarias traten de lograr un equilibrio entre las necesidades de protección y las necesidades del buque y su tripulación. Los gestores de las instalaciones portuarias y los oficiales de protección de las instalaciones portuarias deberían encargarse de coordinar con la compañía, antes de la llegada del buque a puerto, el permiso de tierra para el personal del buque o el cambio de tripulación, así como el acceso, a través de la instalación portuaria, de los visitantes del buque, incluidos los representantes de las organizaciones de bienestar social y los sindicatos y el personal relacionado con el mantenimiento del equipo del buque y con la seguridad de éste. El enfoque centrado únicamente en la protección de la instalación portuaria resulta contrario al espíritu y la letra del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP y tiene graves consecuencias para el transporte marítimo internacional, componente vital de la economía mundial. También cabe señalar que en el Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT sobre protección en los puertos se recomienda que todos los interesados trabajen en colaboración para elaborar planes por adelantado.

7 De conformidad con la resolución 11 de la Conferencia, se insta a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que tengan en cuenta el factor humano, la necesidad de conceder protección especial a la gente de mar y la importancia crucial del permiso de tierra cuando implanten las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP. Por consiguiente, se recomienda a los Gobiernos Contratantes, los Estados Miembros de la Organización y las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo que informen a la Organización de los casos en que la implantación de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP haya repercutido negativamente en el factor humano y se les pide que pongan tales casos en conocimiento del Comité de Seguridad Marítima y del Comité de Facilitación.
