

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

FAL.5/Circ.48
1 junio 2022

ORIENTACIONES DE LA OMI PARA APLICAR Y ADOPTAR PROCEDIMIENTOS CONTRA LA CORRUPCIÓN MARÍTIMA

- 1 El Comité de Facilitación, en su 46º periodo de sesiones (9 a 13 de mayo de 2022), aprobó las Orientaciones de la OMI para aplicar y adoptar procedimientos contra la corrupción marítima, que figura en el anexo.
- 2 Se invita a los Estados Miembros y organizaciones internacionales a que pongan las orientaciones en conocimiento de todas las partes interesadas.
- 3 También se invita a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que señalen a la atención del Comité, tan pronto como sea posible, los resultados de la experiencia adquirida con la aplicación de estas orientaciones, a fin de examinar las medidas que han de adoptarse.

ANEXO

ORIENTACIONES PARA APLICAR Y ADOPTAR PROCEDIMIENTOS CONTRA LA CORRUPCIÓN MARÍTIMA

1 Introducción y objetivo

1.1 La corrupción en el sector marítimo, especialmente en la interfaz buque/tierra, puede interrumpir las operaciones normales, causar retrasos, generar mayores costes operativos, amenazar la seguridad, afectar al bienestar de los marinos y ahogar la situación económica de los países. A este respecto, todas las partes interesadas nunca deben aceptar, dar, prometer o actuar de manera que pueda interpretarse como una intención de influir indebidamente en las personas o en las decisiones pertinentes relativas a las operaciones de los buques y los puertos.

1.2 Muchos países ya cuentan con leyes que prohíben la corrupción, incluso cuando se cometen fuera de sus fronteras nacionales, pero sigue existiendo una necesidad imperiosa para el sector marítimo de que se formalicen las medidas para luchar contra la corrupción y de que los instrumentos de la OMI sean acordes con la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción (A/Res/58/4) (UNCAC).

1.3 Los Estados Miembros de la OMI y las partes interesadas pertinentes deberían adoptar, mantener y reforzar sistemas que promuevan la transparencia, luchen contra los actos de corrupción y eviten los conflictos de intereses. Se insta a los Estados Miembros que no hayan elaborado leyes nacionales que prohíban la corrupción a que consideren la posibilidad de establecer un marco jurídico para detectar, evitar y sancionar esos actos ilegales, en consonancia con los objetivos acordados de las Naciones Unidas, en especial, la meta 16.5 del Objetivo de Desarrollo Sostenible 16 de "reducir considerablemente la corrupción y el soborno en todas sus formas".

1.4 La OMI está comprometida a prevenir y combatir la corrupción en el sector marítimo.

1.5 Se alienta a los Estados Miembros y a las partes interesadas a que sensibilicen y desarrollen la capacidad del personal que trabaja en la interfaz buque/tierra en lo que respecta a la gravedad, el impacto y las consecuencias de la corrupción, incluidas las sanciones legales existentes.

1.6 Las presentes orientaciones no son obligatorias y deberían usarse como un instrumento que todas las partes interesadas utilizaran en la lucha contra la corrupción en el sector marítimo.

2 Principios rectores

2.1 Se alienta a los Estados Miembros a que establezcan sanciones y garanticen su aplicación para evitar incidentes de corrupción. Las sanciones, que pueden ser de carácter administrativo o penal, deben ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

2.2 Los Estados y las partes que tienen intereses en las operaciones de interfaz buque-tierra deberían garantizar el cumplimiento de las leyes nacionales e internacionales que prohíben la corrupción.

2.3 Se anima a los Estados a reforzar la capacidad y la creación de instituciones para prevenir y combatir eficazmente la corrupción. También se anima a los Estados y a las partes

interesadas a que se centren constantemente en la correcta aplicación de las medidas anticorrupción y a que establezcan nuevos procesos y procedimientos, o revisen los existentes, para alcanzar este objetivo, si es necesario.

2.4 Se invita a los Estados y a otras partes interesadas del sector marítimo a que familiaricen, eduquen y capaciten al personal pertinente que participe en las operaciones de interfaz buque-tierra en todo lo relacionado con evitar la corrupción.

2.5 Se alienta además a los Estados a cooperar, bilateral o multilateralmente, entre sí, para facilitar la prevención y detección de incidentes de corrupción, así como a compartir y aprender de las mejores prácticas existentes, incluyendo la adopción y aplicación de políticas y procedimientos anticorrupción.

3 Partes interesadas

3.1 Las partes interesadas en las operaciones de interfaz buque-tierra están tanto en tierra como a bordo.

3.2 Las siguientes listas son indicativas y pueden aplicarse igualmente a otras.

.1 Partes interesadas en tierra

Autoridades públicas y gubernamentales tales como aduanas, de inmigración y de sanidad
Personal de puertos y terminales marítimas
Trabajadores de la autoridad portuaria
Trabajadores de puertos, terminales y vías marítimas
Asociaciones del sector marítimo
Contratistas
Trabajadores de los astilleros
Corredores de seguros
Sociedades de clasificación
Prácticos
Agentes navieros
Instituciones de financiación de buques
Propietarios de buques, fletadores y armadores
Clientes (minoristas, fabricantes y propietarios de la carga)
Proveedores de efectos navales
Proveedores de tripulación
Otros proveedores de servicios portuarios

.2 Partes interesadas a bordo

Gente de mar
Representantes de la compañía naviera

4 Seguridad personal

4.1 Si se llega a un nivel peligroso debido a que una demanda, solicitud u oferta ha sido rechazada, nadie debe ponerse a sí mismo o a otra persona en peligro. Inicialmente, es necesario calmar la situación, tras lo cual se debe informar de ella y adoptar las medidas pertinentes.

5 Mejores prácticas y procedimientos contra la corrupción marítima

5.1 La siguiente lista no exhaustiva debería ser aplicada, según proceda, por todas las organizaciones interesadas, ya sean gubernamentales, no gubernamentales o del sector privado, y se refiere a las organizaciones basadas tanto en tierra como en los buques.

.1 Marcos normativos y controles

- .1 Establecer/implementar una legislación preventiva que prohíba la corrupción en consonancia con las disposiciones de la UNCAC, incluidas las disposiciones aplicables a las medidas contra las represalias.
- .2 Establecer contactos nacionales para denunciar casos de corrupción, protegiendo la confidencialidad del denunciante.
- .3 Introducir requisitos para la identificación formal que debe mostrarse en la interfaz buque/tierra.
- .4 Aumentar el uso de sistemas electrónicos, establecer métodos que excluyan el uso de efectivo y sistemas electrónicos con funciones de seguimiento y registro para la presentación y recepción de pagos y documentación.
- .5 Elaborar un protocolo de respuesta a los incidentes de corrupción. Puede incluir una lista de las reacciones que se consideren adecuadas, de los departamentos o supervisores a los que hay que alertar en condiciones de anonimato y confidencialidad, y de las medidas de protección disponibles para la persona que denuncia la presunta actividad corrupta.
- .6 Fomentar el establecimiento y poner a disposición del público un proceso para investigar y resolver rápidamente los problemas planteados por personas o entidades dentro de su jurisdicción, que fueron objeto de corrupción fuera de su jurisdicción.

.2 Prevenir las solicitudes/demandas corruptas

- .1 Aplicar políticas y procedimientos anticorrupción cuya eficacia se revisa periódicamente.
- .2 Fomentar la adopción, el seguimiento regular y la revisión de los procedimientos operativos estándar (PON) que proporcionan una orientación completa en relación con todas las operaciones para evitar oportunidades de discrecionalidad.
- .3 Implantar políticas y procedimientos nacionales para proteger a los denunciantes de irregularidades.
- .4 Proporcionar capacitación en la lucha contra la corrupción.
- .5 Promover la toma de conciencia de que incluso la apariencia de infracción de estas leyes puede tener graves repercusiones en la reputación.

- .6 Asegurarse de que todos los procedimientos, pagos oficiales, tasas o multas relacionados con las operaciones buque-puerto se registren y sean transparentes y estén a disposición del público.
 - .7 Proporcionar facturas formales/oficiales para cualquier requisito de pago, incluyendo las de honorarios o multas, con el membrete apropiado.
 - .8 Proporcionar un recibo formal/oficial de cualquier pago recibido, con el membrete apropiado.
 - .9 Aplicar una cláusula anticorrupción en todos los contratos de trabajo, proveedores y contratistas.
- .3 Rechazo de peticiones/demandas corruptas en la interfaz buque-puerto
- .1 Comportarse con tranquilidad, educación, firmeza y respeto.
 - .2 Proporcionar explicaciones con un enunciado positivo a fin de llegar a un entendimiento mutuo sobre lo que se puede y lo que no se puede hacer.
 - .3 Explicar la política y procedimientos oficiales o de la organización contra el soborno y la corrupción. Adoptar y promover procedimientos que reflejen las normas y valores profesionales que se esperan del personal.
 - .4 Ser consciente de la propia situación para garantizar la seguridad individual y la seguridad de las demás personas de la sala.
- .4 Consideraciones relativas a las responsabilidades
- .1 En su caso, introducir registros de regalos y procedimientos de divulgación financiera; junto con evaluaciones patrimoniales periódicas y controles al azar del personal clave para determinar si su estilo de vida es coherente con las declaraciones patrimoniales comunicadas.
 - .2 Introducir procesos para prevenir el conflicto de intereses para salvaguardar la capacidad de un empleado de mantener la imparcialidad dentro de su función.
 - .3 Introducir controles aleatorios para reforzar la supervisión y el control.
 - .4 Llevar a cabo auditorías periódicas para determinar si las políticas, los procedimientos y los sistemas funcionan como se espera y, en caso contrario, evaluar si puede haber habido corrupción que requiera una investigación más profunda.
 - .5 Salvaguardar la protección de los denunciantes y los canales de denuncia, estableciendo medidas y sistemas para facilitar la denuncia de sospechas de corrupción y proteger a los denunciantes. Informar al público sobre los canales de denuncia

disponibles y los pasos del proceso de investigación. Periódicamente y durante el proceso, informar al denunciante sobre la investigación.

- .6 Llevar a cabo encuestas sobre la experiencia de la corrupción para ayudar a entender y medir la corrupción en un contexto específico. Los participantes en estas encuestas pueden ser internos, externos o una combinación de ambos.
- .7 Garantizar la aplicación efectiva de un procedimiento estándar de investigación interna con plazos para hacer frente a las conductas indebidas. Los delitos de corrupción deben denunciarse además a la justicia penal.

.5 Transparencia, acceso a la información y sensibilización

- .1 La información relativa a los procesos, procedimientos, requisitos, tasas y servicios debería ser pública y fácilmente accesible. Se debería proporcionar un punto de contacto local oficial para preguntas y aclaraciones.
- .2 Deberían publicarse periódicamente informes sobre la estructura, el trabajo y las actividades realizadas por la organización, incluidos los esfuerzos en la lucha contra la corrupción, los éxitos y los retos.
- .3 Debería considerarse la posibilidad de sensibilizar y educar a las partes interesadas sobre las medidas y las consecuencias de la corrupción en el sector marítimo, incluidas las sanciones legales existentes.
- .4 Los sueldos de las partes relevantes en la interfaz buque-puerto deberían ser proporcionales al nivel de responsabilidad y al riesgo de corrupción para disuadir así de las solicitudes/demandas.

6 Recomendaciones

6.1 También se debería considerar la posibilidad de informar sobre las denuncias de corrupción a la Red Anticorrupción Marítima (MACN).