



ÍNDICE.

1. Introducción.
2. Definición legal de polizón.
3. Convenios internacionales:
 - 3.1. Proyecto de la Convención de Bruselas sobre polizones de 1957.
 - 3.2. Convención de Ginebra sobre el estatuto de refugiado de 1951.
4. Normativa OMI.
 - 4.1. Convenio Internacional para la facilitación del tráfico marítimo. FAL.
 - 4.2. Resolución A. 871(20). Directrices sobre la asignación de responsabilidad para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje.
 - 4.3. Código de Protección del Buque e Instalaciones Portuarias. Código ISPS.
 - 4.4. Código de Gestión de la Seguridad. Código ISM.
5. Legislación nacional.
 - 5.1. Introducción.
 - 5.2. Ley penal y disciplinaria de la Marina Mercante.
 - 5.3. Ley de Extranjería.
 - 5.4. Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
 - 5.5. Proyecto de Ley General de Navegación Marítima.
6. Tratamiento del polizonaje según los P&I. y póliza de fletamento BIMCO.
 - 6.1. Regla de los P&I.
 - 6.2. Clausulas BIMCO.
7. Reglamentación de aplicación práctica sobre el control de polizones un el puerto frontera exterior.
 - 7.1. Legislación e instrumentos sancionadores.
 - 7.2. Instrucción de la Delegación del Gobierno para la Inmigración sobre el trato a polizones extranjeros.
8. Sentencias judiciales relacionadas con casos de polizonaje.



9. Caso de polizonaje en el b/c “Hilde del Mar”.

10. Conclusión.

11. Anexos.

11.1. Documentación del caso de polizonaje en b/c Hilde del Mar.

11.2. Anexo de la Resolución A.871 (20) para la resolución de los casos de polizonaje.

11.3. Estadísticas anuales OMI sobre incidentes de polizonaje.

11.4. Regla del UK Club 2008 secciones 7 y 8 sobre polizones.

11.5. Master’s Handbook. Stowaways and Refugees.

12. Listado de Leyes y Convenios.

13. Bibliografía y fuentes de Internet.



1. INTRODUCCIÓN.

El presente trabajo sobre el fenómeno del polizonaje en buques mercantes, no trata de dar las claves del problema o las posibles soluciones sociales o policiales. Trata de realizar una retrospectiva histórica y la recopilación actualizada de toda la normativa vigente aplicable en el caso de la aparición de un polizón en un buque.

Se trata de dar un enfoque eminentemente práctico tanto en lo relacionado con los procedimientos y el trato que se debe realizar a las personas que se encuentran como polizones a bordo, normativas que vienen recogidas con gran énfasis en toda la normativa nacional e internacional relacionada, como la Resolución A.821 (20), el convenio de Facilitación del tráfico Marítimo, así como el conjunto de normativa nacional que desarrollaremos a lo largo de este estudio.

De las últimas estadísticas publicadas como consecuencia de la obligación impuesta por la 26 sesión del Comité de Facilitación de Tráfico Marítimo, de publicar anualmente la estadística de los casos de polizonaje comunicados a la Organización Marítima Internacional, podemos obtener los datos de incidentes de este tipo para el año 2007. Analizando someramente los datos y remitiendo al anexo donde se puede encontrar el documento IMO completo vemos que el número de casos en el año pasado fue de 252 incidentes producidos por un número total de 886 polizones.

Los lugares en los que se localizan la mayor parte de los incidentes de polizonaje son en garajes, en los buques ro-ro (35 incidentes), en el interior de las contenedores (13) y en las bodegas de carga, siendo otros espacios menos comunes, el servomotor, cámara de máquinas y locales de ventilación. En otros 175 incidentes no fue declarado el lugar donde fueron localizados los polizones.

Las nacionalidades que más miembros aportan al problema del polizonaje son los afganos, iraquíes, albaneses y nigerianos si bien todos los países que con grandes problemas económicos o en guerra aportan su grano de arena a la existencia de nacionales dispuestos a escapar en los buques de dichos países.

En el Anexo 11.3. se puede ver la estadística completa publicada por la OMI en su *"Reports on Stowaways incidents"* publicada en enero de 2008 sobre los datos de incidentes de polizonaje en el año 2007.



2. DEFINICIÓN DE LEGAL DE POLIZÓN.

La existencia de varias acepciones o más bien percepciones que el término y la figura del polizón poseen, nos lleva a enumerar en este apartado una serie de definiciones tanto lingüísticas como legales, con las que diferentes organismos definen el término polizón.

En la lengua castellana siguiendo el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española se define polizón en su primera acepción como “*persona que embarca clandestinamente*”, procediendo del vocablo francés “*polisson*”, vagabundo, derivando éste del latín *politio*, *-ōnis*. La segunda acepción no relacionada con el tema que nos ocupa y probablemente procedente del castellano latinoamericano nos define polizón como *individuo ocioso y sin destino, que anda de corrillo en corrillo*.

La Organización Marítima Internacional en su Resolución OMI A.871(20) de 27 de Noviembre de 1997 define polizón como: “*Persona oculta en un buque, o en la carga que posteriormente se embarcará en el buque, sin el consentimiento del propietario del buque o del capitán o de cualquier otra persona responsable y a la que se detecta a bordo una vez que el buque ha salido de puerto, y que el capitán notifica como polizón a las autoridades pertinentes*”. Vemos que la OMI en su definición ya incluye la acción de ocultación en el buque o en la carga y la obligación de notificación como tal por parte del capitán del buque.

El Convenio para la Facilitación del Tráfico Marítimo (Convenio FAL-65) define el termino polizón en una primera parte igual a la Resolución A.871 (20) de la OMI añadiendo además la acepción de “*persona detectada entre el cargamento durante las operaciones de carga o descarga en el puerto*”. Con lo cual dicho Convenio FAL-65 introduce el concepto de Polizón Frustrado o en tentativa, que es la persona que se oculta en un buque o en la carga, sin consentimiento, y que es detectada a bordo antes de la partida del buque.

El Convenio de Bruselas de 1957 define polizón como: “*La persona que, en cualquier puerto o lugar próximo, se esconde en un buque sin el consentimiento del propietario, Capitán, o cualquier otra persona a cuyo cargo estuviera dicho buque, encontrándose a bordo después de que el mismo hubiera abandonado el mencionado puerto o lugar próximo*”.



Los Clubes P&I acuden a la Enciclopedia General del Mar para definir la figura del polizón como, “...*el sujeto del delito de polizonaje, que no es más que el hecho de perpetrar clandestinamente a bordo de un buque mercante con el propósito de viajar sin abonar el precio del pasaje, como por el de continuar a bordo clandestinamente con idéntico propósito.*” Este delito consta de dos partes, una primera integrada por la introducción clandestina a bordo en el primer caso, sin haber satisfecho el importe del billete; y una segunda consistente en la intención de viajar sin abonar dicho importe.

En relación con la definición más comercial “...*el que clandestinamente entre sin billete en una aeronave comercial con el propósito de hacer viaje, o el continúe a bordo también clandestinamente con el mismo fin, una vez recorrido el trayecto a que diere derecho el billete adquirido.*”

Y por último una definición que podríamos obtenerla a consecuencia del código de comercio como la persona que sin el permiso del Capitán se encuentre a bordo del buque y que no figure en el rol de la tripulación o en el rol de pasajeros.

Analizando y reunificando las definiciones anteriores podríamos definir la figura del polizón desde dos puntos de vista la primera como *la persona que embarca clandestinamente, escondiéndose en el buque o en la carga y que es localizado una vez el buque ha zarpado de puerto y notificado como tal a las autoridades competentes por el capitán del buque*, relacionada directamente con la inmigración ilegal y el problema social del polizonaje. La segunda más dirigida hacia a una visión comercial del transporte marítimo de pasajeros, considera polizón a aquel que embarca sin billete.

3. LEGISLACIÓN INTERNACIONAL Y CONVENIOS.

3.1. PROYECTO DE CONVENCIÓN DE BRUSELAS SOBRE POLIZONES DE 1957.

En Comité marítimo internacional (CMI), desarrollo a principios de los años cincuenta un proyecto de convenio sobre polizones o pasajeros clandestinos, aprobado en Madrid el 21 de septiembre de 1955, evolucionando en octubre de 1957 en el Convenio Internacional sobre Polizones. Este Convenio, continúa aun sin entrar en vigor y probablemente nunca lo haga.



El convenio está dividido en doce artículos. Puede dividirlos según la materia tratada en tres grupos claramente diferenciados:

- La primera parte está integrada exclusivamente por el Artículo I, formado por las definiciones con las que trabajará posteriormente en convenio como son la de polizón, puerto de desembarque, Autoridad Competente, así como la definición del propietario del buque, en el que incluye como tal al fletador a casco desnudo es decir el que ostenta el poder de gestión náutica y comercial.
- El segundo grupo de artículos, entre los que encontramos los números 2, 3, 4 y 5. Estos forman el cuerpo del convenio, tratando de los procedimientos a seguir tras el descubrimiento a bordo del polizón, así como el orden de los Estados que debería hacerse cargo del mismo, el reparto de las cargas económicas derivadas del hallazgo del polizón y la relación con las demás normas reguladoras de los derechos fundamentales que pudieran darse.
- El tercer y último grupo de artículos incluye todo el desarrollo procedimental destinado a la firma y ratificación del convenio por los diferentes Estados.

Este Convenio de Bruselas de 1957 fue una de las mejores tentativas por parte de la comunidad internacional de encontrar solución al problema del polizonaje. Sin embargo, su desarrollo ha sido demasiado general, pecando, según algunas opiniones de un ánimo demasiado humanitario, pero razón principal, bajo mi punto de vista es que son razones migratorias, ya que los Estados de los puertos de desembarque, debían aceptar indefinidamente los polizones en el caso de que la devolución a sus países de origen no se produjese.

3.2 CONVENCIÓN DE GINEBRA SOBRE EL ESTATUTO DE REFUGIADO DE 1951.

Finalizada la Segunda Guerra Mundial y como consecuencia de los hechos ocurridos durante la misma en la que se tomo conciencia por primera vez la fragilidad de la sociedad civil y las persecuciones que en el interior de los estados pueden por diversos motivos que van en contraposición de las disposiciones recogidas en Carta de las Naciones Unidas y la Declaración Universal de Derechos Humanos, aprobada el 10 de diciembre de 1948 por la Asamblea General de la ONU en la que se recogen



los principios de que los seres humanos, sin distinción alguna deben gozar de los derechos y libertades fundamentales.

Dentro de esta corriente de normalización internacional se consideró que es conveniente revisar y codificar los acuerdos internacionales anteriores referentes al estatuto de los refugiados y ampliar mediante un nuevo acuerdo la aplicación de tales instrumentos y la protección que constituyen para los refugiados, reconociendo el carácter social y humanitario del problema, y que los Estados hagan cuanto les sea posible por evitar que este problema se convierta en causa de tirantez entre los mismos.

Para ello la Convención de Naciones Unidas sobre el Estatuto de refugiados y apátridas adoptó el 28 de Junio del 1951 el convenio de mismo nombre para definir y establecer las disposiciones internacionales necesarias para la protección de las personas que puedan considerarse refugiados por las condiciones de falta de derechos y libertades fundamentales en sus países de origen.

Las distintas legislaciones nacionales, entre ellos el nuestro, obtienen de este instrumento internacional mediante la incorporación del mismo a su ordenamiento jurídico, las condiciones y baremos para la aprobación de la condición de asilado dentro del territorio de un estado contratante.

4. NORMATIVA IMO.

4.1. CONVENIO INTERNACIONAL PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL (FAL).

El convenio para la facilitación del tráfico marítimo del año 1965, enmendado por última vez por la Resolución FAL 8(32) del año 2005. Es un tratado de carácter cooperativo, por el cual las partes contratantes se comprometieron dar uniformidad y sencillez en el tráfico marítimo internacional. Dentro de los países firmantes quedan exentos de su cumplimiento los buques de pesca, embarcaciones de recreo y buques militares.

Su objetivo principal es la facilitación y uniformidad de trámites en todo lo relacionado con la documentación de la navegación y seguridad y en la documentación comercial. Para ellos los estados firmantes se comprometieron a:

- Facilitar el tráfico marítimo internacional
- Evitar demoras innecesarias a buques, pasajeros y carga;



- Uniformar los trámites, las formalidades y los documentos;
- Reducir al mínimo las modificaciones de exigencias nacionales necesarias.

Para ello el convenio se articula en un texto formado por 16 artículos, un anexo documental y técnico de seis capítulos.

De estos seis capítulos nos interesa el Capítulo 4 en el que desarrollan las prácticas recomendadas para por el convenio con todo lo relacionado con el problema del polizonaje. Este capítulo 4 se estructura en cinco partes:

- A. Principios generales.
- B. Medidas preventivas.
- C. Tratamiento del polizón mientras se halle a bordo.
- D. Desvío de la travesía prevista.
- E. Desembarco y retorno del polizón.

En la **Parte A** el convenio FAL exige que se apliquen los principios de la Convención de la Naciones Unidas sobre el Estatuto de Refugiados del año 1951 y su protocolo del 1967 y la legislación nacional pertinente, además exige que todos los implicados: capitanes, armadores, autoridades públicas y portuarias cooperarán en lo posible para la resolver y garantizar la repatriación en los casos de polizonaje.

En la **Parte B** se establecen las medidas preventivas a realizar entre el interfaz buque-puerto para evitar el embarque de polizones a bordo de los buques. Estas medidas van dirigidas tanto a las autoridades portuarias y de terminales como a la relación y medidas a tomar por el Capitán y propietario del buque. Las medidas en esta sección van encaminadas principalmente al control de accesos y patrullaje de las instalaciones portuarias y a bordo del buque.

La **Parte C** del Capítulo 4 del convenio FAL desarrolla las normas y principios del tratamiento del polizón mientras se encuentre a bordo, el cual ha de ser tratados “según los principios humanitarios” y “no se le exigirá que trabajen a bordo, excepto en situaciones de emergencia o en lo relacionado con su alojamiento”. Con estas directrices desaparece la figura seudoliteraria del polizón apátrida que vivía y trabajaba a bordo de un buque, dando incluso problemas en el momento del desguace del mismo buque. Esta sección también recoge la documentación normalizada sobre recopilación de información necesaria para la resolución correcta del caso de polizonaje, así como la obligación de la administración pública de comunicar estos hechos a la OMI.



La **Parte D** recoge las razones por la cual un buque no puede desviarse de la travesía prevista retornando al país donde embarco el polizón a no ser que se cumplan las razones de concesión de permiso por las autoridades del puerto de salida, la repatriación se realice en otro lugar o justificadas por razones de seguridad, humanitarias o de salud.

La **Parte E** del Capítulo 4 es la más extenso ya que es la relacionada con el desembarco y retorno del polizón, momento más problemático y engorroso de todo el proceso del polizonaje ya que en entran a formar parte varias partes implicadas como son el buque, estado de abanderamiento, estado del puerto de desembarque, nacionalidad del polizón y como no como se reparten los gastos ocasionados por el problema que al fin y al cabo es lo que conlleva la mayor problemática.

4.2. RESOLUCIÓN A 871(20).

La resolución IMO A 871(20) titulada *DIRECTRICES SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES PARA TRATAR DE RESOLVER CON ÉXITO LOS CASOS DE POLIZONAJE* es aprobada en noviembre de 1997 como desarrollo del Convenio de facilitación del tráfico marítimo de año 1965 en su forma enmendada y debido a la ausencia de un procedimiento internacionalmente acordado que aborde la cuestión de los polizones, tanto los capitanes de buques como las compañías navieras, los propietarios y los armadores, se enfrentan a graves dificultades para desembarcar a los polizones y entregarlos a las autoridades pertinentes.

Éstas medidas se encuentran recogidas en el anexo técnico del documento, dividido en cinco apartados:

- El primer apartado enumera las personas e instituciones responsables de evitar el acceso al buque cuando este se encuentra en un puerto de un país ribereño, siendo estas el capitán, propietarios de los buques, administraciones nacionales incluidas las organizaciones de seguridad del puerto.
- El apartado segundo de la presente directiva define la figura del polizón como persona oculta en un buque, o en la carga que posteriormente se embarcará en el buque, sin el consentimiento del propietario del buque, del capitán o de cualquier otra persona responsable y a la que se detecta a bordo una vez que el buque ha salido de



puerto siempre y cuando el capitán notifica como polizón ante las autoridades pertinentes, si no se realizase esta notificación podría considerarse un caso de tráfico ilegal de seres humanos, recogido este delito penal en la Ley Orgánica para la persecución extraterritorial del tráfico ilegal o inmigración clandestina, ley que extiende sus reformas a la Ley Orgánica del poder judicial y varios artículos del Código Penal.

- En su apartado tercero desarrolla una somera explicación de las dificultades que se pueden encontrar en la resolución de un caso de polizonaje debido a las legislaciones diversas de los países implicados en el proceso de polizonaje desde el país de embarque, al país de destino, la legislación nacional del país de origen del polizón y los países de tránsito para su repatriación.

- El cuarto apartado encontramos un desarrollo de principios de aplicación general que van desde la cooperación necesaria entre armadores, administraciones y autoridades portuarias para la realización de los tramites y evitar en lo posible el embarque de estos, solicitudes de asilo con las personas que embarcan clandestinamente a la obligación del estado de origen o en su defecto de embarque del mismo para un primer estudio de su situación, de aceptar el regreso de estas personas. Se hace hincapié en que, todas las partes implicadas tratarán a la persona localizada como polizón de acuerdo con los principios humanitarios, prestando atención a dos aspectos: la seguridad operacional del buque y el bienestar del polizón.

- El apartado quinto de A.871 (20) hace un desarrollo más extenso en el que se define un marco de atribución de responsabilidades, derechos y deberes de las partes interesadas siendo éstas las enumeradas a continuación:

- Capitán.
- El Propietario o Armador.
- El país del primer puerto de escala previsto después de la localización del polizón.
- El país del puerto de embarque.
- El país a cuya nacionalidad pueda pertenecer el polizón.
- El Estado de abanderamiento del buque.
- Cualquier país de tránsito durante su repatriación.

En su apéndice final la directriz nos desarrolla un documento forma, para la toma de todos los datos posibles que se puedan recabar del suceso y de los datos del polizón para la correcta resolución para nuestra parte del caso de polizonaje.



INFORMACIÓN RELATIVA AL POLIZÓN

INFORMACIÓN RELATIVA AL BUQUE

Nombre del buque:

Número IMO:

Pabellón:

Compañía:

Dirección de la compañía:

Agente en el próximo puerto:

Dirección del agente:

SIRC:

Número de Inmarsat:

Puerto de registro:

Nombre del capitán:

Fotografía del polizón

INFORMACIÓN RELATIVA AL POLIZÓN

Fecha/hora en que se le descubrió a bordo:

Nº de pasaporte provisional:

Lugar de embarco:

Fecha de expedición:

País de embarco:

Lugar de expedición:

Tiempo de estancia en el país de embarco:

Fecha en que caduca:

Fecha/hora del embarco:

Expedido por:

Puerto de destino al que pretenda llegar:

Domicilio particular:

Destino final al que pretenda llegar (si difiere):

Motivos por los que declara haber embarcado en el buque:

Apellidos:

Ciudad:

Nombre:

País:

Nombre por el que se le conoce:

Profesión(es):

Religión:

Empleador(es): [nombres y direcciones] Sexo:

Fecha de nacimiento:

Domicilio en el país de embarque:

Lugar de nacimiento:

Estatura (cms):

Nacionalidad declarada:

Peso (kg):

Tipo de documento de identidad:

Color de piel:

Color de ojos:

Nº de pasaporte:

Color del cabello:

Fecha de expedición:

Forma de la cabeza/cara:

Lugar de expedición:

Señas/características: [p.ej., cicatrices, tatuajes, etc.]

Fecha en que caduca:

Expedido por:

Primer idioma:

Nº del documento de identidad:

Habla Lee Escribe

Fecha de expedición:

Lugar de expedición:

Otros idiomas:

Fecha en que caduca:

Habla Lee Escribe

Expedido por:

Estado civil:

Nº de libreta de inscripción marítima:

Nombre de la esposa:

Fecha de expedición:

Nacionalidad de la esposa:

Lugar de expedición:

Domicilio de la esposa:

Fecha en que caduca:

Expedida por:

Nombre de los padres:

Nacionalidad de los padres:

Domicilio de los padres:

OTROS PORMENORES

Método de embarco del polizón, incluidas las personas involucradas (por ejemplo, tripulación, trabajadores del puerto, etc.), y si se introdujo con la carga/contenedores o se ocultó en el buque:

Inventario de las posesiones del polizón:

¿Recibió ayuda para subir a bordo? ¿le ayudó a hacerlo algún miembro de la tripulación? En caso afirmativo, ¿se realizó algún pago por esa ayuda?

Otro tipo de información (por ejemplo, nombres y direcciones de colegas, jefes de la comunidad, por ejemplo, el alcalde o el jefe de la tribu, contactos en otras partes del mundo):

Declaración realizada por el polizón:

Declaración realizada por el capitán (incluidas todas las observaciones sobre la credibilidad de la información facilitada por el polizón):

Fecha(s) del/de los interrogatorio(s):

Firma del polizón

Firma del capitán



4.3. CÓDIGO ISPS.

En Código Internacional para la Protección del Buque e Instalaciones Portuarias, a partir de aquí Código ISPS, se desarrolla a partir del Capítulo XI-2 del Convenio Internacional para la Seguridad Humana en la Mar (SOLAS) el cual se enmienda para crear una serie de medidas destinadas a incrementar la seguridad marítima.

El tema del polizonaje es tratado en el Apartado 8 de la Parte B del Código ISPS sobre Evaluación de la protección, en la que el Oficial de la Compañía para la Protección del Buque (OCPB) debe examinar en la Evaluación de Protección del Buque (EPB) *“todas la posibles amenazas que se ciernen sobre la protección del buque” entre ellas y como punto número cuatro de la lista “el acceso o uso no autorizado, los que incluye la presencia de polizones...”*.

Por lo tanto el código ISPS no aborda concretamente las medidas a tener en cuenta con el acceso de polizones a bordo del buque, sino que incluye ésta en la generalidad del acceso no autorizado al buque. La experiencia profesional me dice que aunque se tomen las medidas que determina el Plan de Protección del Buque desarrollado a partir de la EPB y del Código ISPS, el acceso de polizones puede realizarse por medios que escapan al control del OPB, como es el caso de contenedores cerrados o cargas precintadas, donde un fallo o negligencia en la aplicación del Código por parte del Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP) persona que no tiene ninguna responsabilidad penal sobre los fallos de seguridad al ser un mero gestor de la seguridad de la instalación portuaria como se especifica en la parte A, sección 2.1.sobre definiciones del Código y en la sección 17 d sobre el Oficial de Protección de las Instalaciones Portuarias, pudiendo venir incluso ese fallo de seguridad de las mismas instalaciones de grupaje de la mercancía que puede provocar el posterior acceso al buque de estas personas.

Cuando el plan de protección del buque no desarrolle un procedimiento para casos de polizones se recurrirá en un primer término a SGS (ISM) del buque y si este no tuviese dicho procedimiento, quedaríamos completamente cubiertos aplicando el reglamento del MSC A.871 (20), resolución que aplica y resume el Capítulo 4 del Convenio para la facilitación del tráfico marítimo (FAL).



4.4. CÓDIGO DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (SGS).

En el Código IGS sobre la Gestión de la Seguridad a bordo de los buques, no se especifica el caso concreto de polizonaje a bordo, pero se podría incluir y de hecho se incluye dentro de las disposiciones de la Parte A, sección 8, sobre Preparación de Emergencias. En esta sección se exige a las compañías que *“adopte procedimientos para determinar y describir la posibles situaciones de emergencia que puedan surgir a bordo, así como para hacerles frente”*, a demás obligada a la misma compañía a proveerse de los instrumentos necesarios para afrontar las y actuar eficazmente contra los posibles peligros, accidentes y situaciones de emergencia.

Podemos considerar que la aparición de un polizón como una situación de emergencia y además de la existencia en el código de los procedimientos operacionales necesarios para evitar el embarque de los mismo a bordo. En este aspecto en Código SGS queda prácticamente obsoleto con la adopción de las enmendadas del 2002 al Capítulo XI del SOLAS en sobre medidas para incrementar la protección de los buques, del cual nace el Código ISPS, que como desarrollaremos a continuación es el convenio que recoge las medidas proteger al buque de las distintas amenazas que al contrario de las comúnmente podemos encontrar en el tráfico marítimo, como son las relacionadas con las condiciones del medio y los accidentes fortuitos que pueden ocurrir a bordo, las amenazas que incluye este nuevo Código tienen en común el componente de intencionalidad.

TRAMP, S.L. (Código ISM, SGS, MGS)	POLIZONES, REFUGIADOS, TERRORRISTAS, PIRATAS	Documento 07 19 Página 8 de 10
--	---	-----------------------------------

LISTA DE COMPROBACION **0801 A1**
POLIZONES Y REFUGIADOS

- ¿En puertos sospechosos de polizonaje, el Capitán ha ordenado que cuando no se usen, se cierre la cámara de mástil, cocina, pafules, accesos o bodegas, tambuchos, escotillas, etc. con llave o cadena con candado? si **no**
- ¿Antes de salir de puerto sospechoso, el Capitán ha mandado al Primer Oficial y al Jefe de Máquinas que se inspeccionen todas las áreas de su responsabilidad y le confirmen el resultado, que se ha hecho constar con la hora de finalización en el Diario de Navegación? si **no**
- ¿Cualquier tripulante que encuentre a bordo un polizón o refugiado o buto sospechoso, avisará inmediatamente al Oficial de Puente de guardia y éste al Capitán? si **no**
- ¿Si se está en puerto, se ha avisado inmediatamente a la Autoridad de Marina? si **no**
- ¿Si se está en alta mar, se ha avisado a la Compañía, Persona Designada? si **no**
- ¿El Capitán ha designado a un Oficial y dos testigos para preguntarle: nombre y nacionalidad y que muestre todas sus pertenencias? si **no**
- ¿Se ha levantado Acta de todo ello y se le ha invitado a firmar? si **no**
- ¿Se le ha tratado bien, se le ha dado coma, alimentación, no se le ha permitido que trabaje o bordo? si **no**
- ¿Se ha registrado la zona donde se halló y probable zona de paso en busca de posible droga o armas? si **no**

Revisión:	Realizado:	Aprobado:	Incorporado al sistema:
Fecha:	Fecha:	Fecha:	Fecha:

S.L. (Código ISM, SGS, MGS)	POLIZONES, REFUGIADOS, TERRORRISTAS, PIRATAS	Documento 07 19 Página 9 de 10
-----------------------------------	---	-----------------------------------

- ¿Si se ha hallado algo, el Oficial y los dos testigos, han levantado la correspondiente Acta? si **no**
- ¿El Capitán se ha hecho cargo de la custodia de lo hallado en la caja fuerte del buque? si **no**
- ¿El Capitán tiene en cuenta que en el Manifiesto de Aduana para el puerto de llegada, tiene que manifestar el hallazgo y como fue? si **no**
- ¿El Capitán tiene en cuenta que en la lista de personas a bordo tiene que hacer constar los nombres de polizón y refugiado, de todos ellos y su condición? si **no**
- ¿El Capitán en el ETA al Consignatario y Autoridades de puerto hace constar que lleva polizonas a bordo, a los efectos oportunos? si **no**
- ¿Antes de la entrega de polizonas o refugiados a las Autoridades el Capitán ha ordenado a un Oficial de Puente y a dos testigos que levanten Acta, de cómo se le ha tratado bien, alimentado, señalado coma, no se le ha hecho trabajar y se le han devuelto sus pertenencias, con la firma del polizón o refugiado? si **no**
- ¿El Capitán mantiene informado de todos los acuerdos a la Persona Designada? si **no**

Observaciones:

Fecha: 14.08.03 Cargo: CAPITAN Firma:

Revisión:	Realizado:	Aprobado:	Incorporado al sistema:
Fecha:	Fecha:	Fecha:	Fecha:

Procedimiento del un Código de Gestión de la Seguridad de un buque portacontenedores



El documento anterior es un ejemplo de un documento procedimental que a partir del desarrollo del Código SGS, establece una serie de acciones a realizar en puertos o zonas donde exista una elevada probabilidad de sufrir un incidente del tipo que recoge.

5. LEGISLACIÓN NACIONAL.

5.1. INTRODUCCIÓN.

Realizando una retrospectiva histórica y dejando inicialmente de lado la actual legislación nacional sobre temas de extranjería desarrollados en la Ley Orgánica de 4/2000 y siguientes sobre Derechos y Libertades de los Extranjeros en España y sus posteriores enmiendas. La legislación española sobre polizonaje ha tratado tradicionalmente el problema de una manera bastante tangencial, y siempre desde el tema marítimo y por lo tanto, bajo la jurisdicción militar naval. Limitándose exclusivamente a leves menciones, no aportando nada a la solución del problema y actuando solo por una vía represiva.

La primera referencia histórica que el ordenamiento jurídico español hace mención al caso de polizonaje, figura en el Derecho Marítimo Español desde finales del siglo XVIII, haciendo una primera referencia en las Ordenanzas Generales de la Armada en 1793, decreto por el cual se crea la armada española.

Tras éstas disposiciones la figura del polizón, fue recogido en la Ordenanza de Matrícula de Mar de 1802, y posteriormente en otras disposiciones de rango inferior, todas ellas pertenecientes a la jurisdicción militar, ya que hasta la aparición de la Ley de Puertos del Estado y de Marina Mercante, de la que hablaremos someramente con posterioridad, todo lo referente a la marina ya fuese mercante o de guerra estaba controlada por estos últimos.

5.2. LEY PENAL Y DISCIPLINARIA DE LA MARINA MERCANTE.

La primera regulación específica en marina mercante fue la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, fue promulgada por Real Decreto el 7 de Noviembre de 1923, para la sustitución de una Ordenanza para las Matricula de Mar de 1802, y enmendada el 22 de diciembre de 1955, en su día significó un gran avance para la modernización del sistema jurídico marítimo del Estado Español.



Esta norma fue derogada por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 24 de Noviembre de 1992 (27/1992). Esta LPEMM, vigente en la actualidad, con su modificación del 62/1997, tuvo como principal objetivo la renovación de legislación en materias que tradicionalmente habían sido competencias de la jurisdicción militar.

En cuanto al tratamiento que la Ley Disciplinaria de la Marina Mercante hace de la figura del polizón, son recogidos por la misma en el Capítulo Sexto sobre "*Delitos contra la propiedad*", en su Sección Tercera sobre "*Polizonaje*" de los Art. 70 al 72 en los que podríamos ver dos puntos de vista diferentes. El primero es que por la gravedad de las circunstancias del embarque como clandestino, el acto de polizonaje es tratado como delito. El segundo punto de vista es el que hace que por la levedad de las circunstancias concurrentes sea considerado falta.

Se debe tener en cuenta de esta Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante la regulación que hace de la actuación del capitán, debido a las responsabilidades que surgen de la presencia de un pasajero clandestino a bordo, colocando la figura del mismo en una posición complicada. Además esta tendencia continúa en la actualidad ya que en estos casos el Capitán adquiere la obligación y responsabilidad, no solo de custodiar, velar por la seguridad y del cumplimiento de los derechos humanos con los polizones, sino de realizar los trámites e investigaciones encaminados a realizar con éxito el fin del problema que es el desembarque de los polizones en puerto.

5.3. LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE.

La ya nombrada anteriormente Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y su posterior modificación en la Ley 62/1997, tuvieron como objeto el intento de aglutinar una serie de normativas que en algunos de los casos estaban vigentes desde el siglo XIX y sobre todo para eliminar todo rastro militar sobre los asuntos de puertos del estado y la marina mercante en general.

Con relación al problema que nos ocupa la LPEMM solo trata el problema desde un punto de vista represivo ya que solo encontramos mención al término polizón o embarque clandestino en dos apartados del "Capítulo III. Infracciones", en su Art. 115.2 corresponderían a infracciones graves contra la seguridad marítima:



- En su apartado e) la negativa del capitán a mantener a bordo un polizón hasta su entrega a las autoridades competentes o a las que éstas dispongan.
- En el apartado g) el embarque clandestino a bordo de un buque español.

Podemos concluir que la LPDMM no se citaba a los buques que lleguen a puerto español con polizones a bordo y en esta LPEMM directamente se obliga al capitán del buque con polizones a hacerse cargo de los mismos. Además las conductas de los apartados e) y g) de Art. 115.2 están sancionadas con “...multas de hasta 30.000.000 de pesetas...”. En este caso, y de acuerdo con el artículo 118 de la LPEMM, será responsable la empresa naviera o, en su defecto, el capitán del buque.

5.4. LEY DE EXTRANJERÍA.

La Ley Orgánica 4/2000 de 11 de enero, sobre Derechos y Libertades de los Extranjeros en España y su Integración Social, deroga la Ley Orgánica 7/1985 y hasta el momento fue reformada por la Ley Orgánica 8/2000 y posteriormente por la Ley Orgánica 14/2003, expone en su artículo 25 los requisitos de entrada en el territorio español “...por los puertos habilitados a tal efecto, hallarse provisto del pasaporte o documento de viaje que acredite su identidad, que se considere válido para tal fin en virtud de convenios internacionales suscritos por España y acreditar medios de vida suficientes para el tiempo que pretenda permanecer en España.” Además, si con el Estado de procedencia no media convenio, se le exigirá un visado.

Por todo lo anterior y considerando al polizón como una persona que tras su embarque clandestino, pretende introducirse en el país de la misma manera, impedimentos mantendrán al polizón en situación de ilegalidad, haciendo que su entrada en el Estado Español sea denegada. No obstante, en el párrafo cuarto de mismo artículo 25 se especifica que se podrá autorizar la entrada de extranjeros que no cumplan los requisitos reseñados cuando existan razones excepcionales de índole humanitaria, interés público o cumplimiento de compromisos adquiridos, por lo cual esta ley deja una puerta abierta para que algunos casos concurren ciertas circunstancias.

El su párrafo tres del mencionado artículo, puede ser el más importante desde el punto de vista de la solución de problema para el buque, dice “...los párrafos anteriores no será de aplicación a los extranjeros que soliciten acogerse al derecho de



asilo en el momento de su entrada en España, cuya concesión se registrá por lo dispuesto en su normativa específica.”

Dicha ley no nos da instrucciones sobre la acciones a bordo en el caso de polizonaje, pero si una instrucción desarrollada a partir de la misma por la Delegación del Gobierno para la Extranjería y la Inmigración, titulada “INSTRUCCIÓN SOBRE EL TRATAMIENTO DE POLIZONES EXTRANJEROS”, de fecha 09 de abril del 2002, en la que en su disposición séptima recoge que “...esta petición tendrá la consideración de solicitud presentada en puesto fronterizo, y deberá tramitarse conforme a las normas al efecto, dando traslado inmediato de la misma a la Oficina de Asilo y Refugio.” Especificando claramente en su apartado (b) que “...si al tiempo de la salida del buque de territorio español no se hubiese dictado resolución sobre la admisión a trámite de la solicitud de asilo...”, “...se trasladará al interesado a las dependencias que al efecto se habiliten en el puesto fronterizo”, la aplicación de esta situación produciría el desembarque del polizón y cesando de esa manera la responsabilidad de custodia por parte del capitán.

5.5. PROYECTO DE LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA.

En el detenido proyecto de Ley de Navegación Marítima, proyecto que realizaría una amplia reconversión y unificación de diversos temas relacionados con la navegación marítima desarrolla en su artículo 17 de una forma clara las medidas a tomar cuando se efectúa un hallazgo de polizones a bordo.

Este proyecto de ley recogía en parte la disposiciones del convenio FAL sobre polizones al especificar en el apartado primero del mencionado artículo que “...el capitán de cualquier buque que se dirija a puerto español deberá informar a la Administración marítima con la antelación suficiente de la presencia de polizones a bordo...”, y de igual manera “...deberá adoptar las medidas oportunas para mantenerlos a bordo en condiciones dignas hasta su llegada a puerto y entrega a las autoridades competentes en materia de inmigración y extranjería”.

Una cuestión muy avanzada, que no recoge ningún convenio y norma internacional, es la que define en su apartado segundo en el que se dice que “...en ningún caso podrá obligarse a los capitanes a retener a bordo a los polizones una vez llegado el buque a puerto, ni a repatriarlos en el buque al puerto de origen...”, por lo tanto quedaría perfectamente legislado la obligación del Estado Español de permitir el



desembarco del polizón, excepto que "...se trate de buques de pasaje dedicados efectivamente al transporte de pasajeros...". Esto ahorraría gran parte de los problemas que para los buques originan el mantenimiento a bordo de los polizones.

En su párrafo tercero se recoge las obligaciones económicas adquiridas por el naviero y el consignatario cuando aparece el polizón a bordo del buque. *"El naviero y el consignatario del buque que transporte polizones vendrán solidariamente obligados a satisfacer el coste de su manutención, alojamiento y repatriación por parte de las autoridades competentes. Para garantizar el cumplimiento de esta obligación, la Administración marítima podrá ordenar la prestación de garantía financiera suficiente so pena de retención del buque en puerto"*.

El cuarto y último párrafo da a entender que las disposiciones recogidas en los párrafos anteriores no exonera de *"...las responsabilidades criminales o administrativas en que pudieran incurrir los capitanes u otros miembros de la dotación cuando existiera connivencia en el embarque de polizones."*

6. CLAUSULAS SOBRE POLIZONAJE EN LAS REGLAS P&I. Y CLAUSULAS DE LA POLIZA DE FLETAMENTO BIMCO.

6.1. POLIZONAJE EN LAS REGLAS DE LOS P&I.

A grandes rasgos puede decirse que los "Clubs" son algo distintos a las compañías de seguros, son una asociación mutua, en la cual sus miembros son aseguradores respecto a los riesgos de los otros asegurados, en lo que se refiere a los riesgos que ellos corren.

La localización y denuncia de un polizón a bordo genera unos gastos que incluyen manutención, vigilancia, y en algún casos los costes derivados de los trámites de desembarque y repatriación que el armador puede cubrir mediante los servicios del P&I.

La cobertura del P&I del armador no finaliza cubriendo el reintegro de los de los gastos antes mencionados, sino que esta cobertura del seguro P&I continúa con la tramitación del desembarque del polizón, siendo el procedimiento más efectivo para el armador ya que estos Clubs poseen una amplia red de corresponsales alrededor del mundo.



Las reglas de los Clubs P&I recogen explícitamente la cobertura de los gastos generados en los casos de polizonaje. En el caso del UK Club's, rules 2008, recogen en su sección 7 y 8 los casos en los que se abonaran dichos gastos.

En la Sección 7(ii) se especifica las causas por las que se abonan los gastos generados por desvíos de la ruta claramente que *“en los casos de garantizar el tratamiento de un enfermo o la espera de un relevo para esa persona, en los casos de desembarque de polizonos o refugiados o con el propósito de salvar vidas en la mar”*.

La Sección 8 de las Regla del UK Club son específicas para los casos de polizonos y refugiados, en la que dice textualmente *“los gastos... haya incurrido el propietario del buque en el cumplimiento de sus obligaciones según las normas internacionales y los derechos humanos con respecto a polizonos o refugiados, pero sólo si y en la medida en que la propietario es responsable legalmente de los gastos o que se incurren con la aprobación y el acuerdo de la administración”*. Es decir que el Club se hace responsable de los gastos originados por el incidente de polizonaje o refugiados a bordo, solo cuando todas las acciones y el trato a bordo se realicen según la normativa internacional y en adecuación a los derechos humanos.

Además de los gastos enunciados anteriormente, puede generarse otro gasto que supere todos los demás, este es el caso de las multas impuestas al buque. La cobertura de las multas por parte de los seguros, genera una discusión, ya que la función disuasoria de las multas se diluye con la cobertura por parte del seguro de éstas. También estos Club pueden llegar a hacerse cargo de las fianzas que las autoridades impongan a los armadores del buque para que este pueda abandonar puerto.

Se ha de señalar que los Club P&I exigen a sus asociados ciertos modos de actuación y procedimientos a la hora de tramitar las reclamaciones, la falta o el defecto en la aplicación de estos procedimientos pueden dar lugar a que el club se exonere frente a la indemnización de su asociado, o viéndose esta reducida.

6.2. CLAUSULAS BIMCO SOBRE POLIZONAJE.

La Conferencia Marítima Internacional del Báltico, en póliza general de fletamento revisada en el 2004 incluye en su parte 16 sección c una serie de clausulas relacionadas con las consecuencias al contrato de fletamento las posibles



consecuencias o demoras que puede sufrir el buque a consecuencia del embarco y aparición de polizones.

En apartado (a) se obliga a fletadores a ejercer *“el debido cuidado y diligencia en la prevención de acceso al buque”* así como en contenedores enviados como carga. Si a pesar de ejercer la debida inspección y vigilancia los polizones acceden al buque clandestinamente los fletadores serán los responsables de las demoras y los gastos incluidas las multas que concurren de este hecho. Si se concurre a una detención como resultado del hecho de polizonaje los fletadores deben de adoptar medidas razonables para garantizar que, dentro de un plazo razonable, el buque sea liberado y pueda continuar con el contrato de flete.

En su apartado (b) recoge el caso de que el fletador sea el propio armador o propietario, y en consecuencia adquiere las mismas responsabilidades del fletador en el anterior apartado (a).

7. APLICACIÓN PRÁCTICA DE CONTROL DE POLIZONES EN EL PUERTO DE BARCELONA.

7.1. LEGISLACIÓN E INSTRUMENTOS SACIONADORES.

En este apartado resumiré las disposiciones y reglamentos que se son aplicadas en la práctica por la fuerzas de seguridad del estado, en un puerto como el de Barcelona, considerado como un puesto fronterizo de acceso al Estado Español y por lo tanto a toda la zona del tratado Schengen.

Los polizones extranjeros que llegan a puertos españoles, están sujetos a la Ley Orgánica 4/2000, reformada por la Ley Orgánica 8/2000, de 22 de diciembre y por la Ley Orgánica 14/2003, de 20 de noviembre, comúnmente llamada como Ley de Extranjería, el Reglamento de ejecución de la misma, aprobado por Real Decreto 8647/2001, y la *“Instrucción de la Delegación del Gobierno para la Extranjería y la inmigración, sobre tratamiento de polizones extranjeros”*, de fecha 9 de abril del 2002.

La aplicación a nivel de frontera exterior por los cuerpos de seguridad del estado, es a nivel de los artículos, del Título II de la Ley de Extranjería sobre el Régimen jurídico de las situaciones de los extranjeros, Capítulo I de la entrada y salida del territorio español, y los correspondientes artículos 25 sobre requisitos para la entrada en territorio español, 25 bis de tipos de visados, el 26 sobre prohibición de



entrada en España, el Art. 27 que recoge las reglas sobre expedición del visado y el Artículo 28 de la salida del territorio español.

Analizaremos exclusivamente las normas que afectan directamente a las personas encargas del transporte, ya sea marítimo o por carretera por lo cual en aplicación del artículo 30 del Reglamento de ejecución de la ley de extranjería de denegación de entrada, en su párrafo sexto que *“...Cuando embarquen viajeros fuera del territorio de los países en los que esté en vigor el Convenio de aplicación del Acuerdo de Schengen de 14 de junio de 1985, la persona o personas que al efecto designe la empresa de transportes deberán requerir a todos los extranjeros para que presenten sus pasaportes, títulos de viaje o documentos de identidad pertinentes, a efectos de comprobar su titularidad y si aparentemente cumplen los requisitos necesarios. La empresa de transporte será responsable de que el personal encargado de estas tareas posea los conocimientos adecuados para poder detectar la carencia, falta de vigencia o manifiesta falsedad de los documentos indicados.”*, quedando claramente definida la responsabilidad de la empresa y de los empleados en cuanto a control de la identidades del pasaje y por lo tanto realizando una función de policía para la que debería ser los únicos responsables las fuerzas y cuerpos de seguridad del estado.

Por otra parte en el Artículo 66, sobre obligaciones de los transportistas, obliga en su párrafo uno al transportista que remitir a las autoridades la información relativa a los pasajeros antes de la salida del buque.

En el párrafo dos del presente artículo 66, la empresa de transporte estará obligada a enviar a las autoridades españolas la información comprensiva del número de billetes de vuelta no utilizados por los pasajeros que previamente hubiesen transportado al Estado Español, debiendo ser enviada en un plazo no superior a 48 horas desde la fecha de caducidad del billete.

El párrafo 3 del presente artículo 66 del Reglamento de Ejecución de la Ley de Extranjería obliga a toda compañía, empresa de transporte o transportista a:

“a) Realizar la debida comprobación de la validez y vigencia, tanto de los pasaportes, títulos de viaje o documentos de identidad pertinentes...”,

“b) Hacerse cargo inmediatamente del extranjero que hubiese trasladado hasta la frontera aérea, marítima o terrestre correspondiente del territorio español, si a éste



se le hubiera denegado la entrada por deficiencias en la documentación necesaria para el cruce de fronteras.”

“c) Tener a su cargo al extranjero que haya sido trasladado en tránsito hasta una frontera aérea, marítima o terrestre del territorio español, si el transportista que deba llevarlo a su país de destino se negara a embarcarlo, o si las autoridades de este último país le hubieran denegado la entrada y lo hubieran devuelto a la frontera española por la que ha transitado.”

“d) Transportar a los extranjeros a que se refieren los párrafos b) y c) de este apartado hasta el Estado a partir del cual le haya transportado, bien hasta el Estado que haya expedido el documento de viaje con el que ha viajado, o bien a cualquier otro Estado que garantice su admisión y un trato compatible con los derechos humanos.”

La compañía, empresa de transportes o transportista que tenga a su cargo un extranjero en virtud de alguno de los supuestos recogidos en estos apartados deberá garantizar al mismo unas condiciones de vida adecuadas mientras permanezca a su cargo.

Los incumplimientos de las disposiciones anteriores conlleva a incurrir a los transportistas en infracciones tipificadas como muy graves. El incumplimiento de la obligación que tienen los transportistas de hacerse cargo del extranjero o transportado que, por deficiencias en la documentación antes citada, no haya sido autorizado a entrar en España, así como del extranjero transportado en tránsito que no haya sido trasladado a su país de destino o que hubiera sido devuelto por las autoridades de éste, al no autorizarle la entrada. Esta obligación incluirá los gastos de mantenimiento del citado extranjero y, si así lo solicitan las autoridades encargadas del control de entrada, los derivados del transporte de dicho extranjero, que habrá de producirse de inmediato, bien por medio de la compañía objeto de sanción o, en su defecto, por medio de otra empresa de transporte, con dirección al Estado a partir del cual haya sido transportado, al Estado que haya expedido el documento de viaje con el que ha viajado o a cualquier otro Estado donde esté garantizada su admisión.

No obstante lo dispuesto en los artículos anteriores, no se considerará infracción a la presente Ley el hecho de transportar hasta la frontera española a un extranjero que, habiendo presentado sin demora su solicitud de asilo, ésta le es



admitida a trámite, de conformidad con lo establecido en el artículo 4.2 de la Ley 5/1984, de 26 de marzo, modificada por la Ley 9/1994, de 19 de mayo.

Por su parte el artículo 137 de Real Decreto 864/2001, que aprueba el Reglamento de extranjería, establece en su apartado 4º:

“4. Durante el tiempo en que el extranjero permanezca detenido en las instalaciones del puesto fronterizo o en el lugar en que se haya acordado su internamiento, todos los gastos de mantenimiento que se ocasionen serán a cargo de la compañía o transportista que lo hubiese transportado, siempre que no concurra el supuesto previsto en el apartado 3 del artículo 54 de la Ley Orgánica 4/2000, reformada por Ley Orgánica 8/2000, y sin perjuicio de la sanción que pueda llegar a imponerse a la misma”, es decir que no será obligación de abonar los gastos del extranjero siempre que este solicite y le sea aprobada la solicitud de asilo.

Igualmente, la compañía o transportista se hará cargo inmediatamente del extranjero al que se le haya denegado la entrada y serán a cuenta de la misma todos los gastos que se deriven del transporte con el fin de ejecutar el retorno, que será realizado directamente por aquella o por medio de otra empresa de transporte con dirección al Estado a partir del cual le haya transportado, al Estado que haya expedido el documento de viaje con el que haya viajado el extranjero o a cualquier otro Estado donde esté garantizada su admisión.”

Así mismo en el art. 122.2, establece como medidas cautelares:

“2. cuando se siga expediente sancionador por alguna de las infracciones previstas en el art. 54.2, apartados a): (el incumplimiento de las obligaciones previstas para los transportistas...) y b): (traer al extranjero sin comprobar que cumple todos los requisitos necesarios para entrar en España), de la Ley Orgánica 4/2000, reformada por Ley Orgánica 8/2000, y los transportistas infrinjan la obligación de tomar a cargo al extranjero transportado ilegalmente, la autoridad gubernativa podrá acordar alguna de las siguientes medidas:

c) Inmovilización del medio de transporte utilizado hasta el cumplimiento de la referida obligación.”

Si bien aparte de la citada normativa que sería de aplicación además de a los polizones al resto de “viajeros ilegales”,



7.2. INSTRUCCIÓN DE LA DELEGACIÓN DEL GOBIERNO PARA LA EXTRANJERÍA SOBRE EL TRATAMIENTO DE POLIZONES EXTRANJEROS.

Como instrumento para la aplicación de la Ley Orgánica 8/2000 la Delegación del Gobierno para la extranjería y la inmigración, dictó la *“Instrucción sobre el tratamiento de polizones extranjeros”*, con fecha de 09 de abril del 2002, que como en su propia introducción se refiere que ante la problemática planteada por la presencia de polizones a bordo de buques que atracan en puertos españoles, la entonces Secretaría de Estado de Interior dictó los criterios para el tratamiento de estos casos de una forma homogénea en todo el territorio español, además de la conveniencia de regular de una forma más detallada la actuación en los casos de polizoneo.

Para ello y en virtud de las competencias atribuidas normalmente a dicha delegación del Delegación del Gobierno se dictan las siguientes instrucciones, de las que solo analizaremos las afectan estrictamente al buque y los procedimientos a realizar a bordo:

En la instrucción **segunda** se dice que *“ante la llegada de un buque mercante a un puerto español con polizones extranjeros a bordo, el capitán del mismo deberá con carácter urgente informar a las autoridades encargadas del Control de fronteras de la presencia de los citados polizones.*

Esta información se facilitará mediante una declaración firmada del capitán, en la que figurarán los siguientes datos:

- *Datos personales de los polizones, con referencia de su nacionalidad, así como a la documentación que posean.*
- *Puerto de embarque de los polizones, con detalle del día, la hora y la posición geográfica del buque cuando fueron descubiertos.*
- *Puerto de salida del buque, puertos de escalas posteriores, y puerto de destino, con detalle de las fechas de llegada y salida.”* Esto nos proporciona un instrumento muy válido para el registro documental del caso a bordo.

La instrucción **tercera** nos indica que cuando el buque con polizones extranjeros a bordo atraque en un puerto español, han de acceder a él funcionarios del Cuerpo Nacional de Policía que tenga competencias en materia de extranjería y documentación, acompañados si se estima necesario, de intérprete, al objeto de



comprobar la identidad de los polizones, entrevistándoles sobre su situación, conforme al modelo que se acompaña como anexo I del la instrucción.

Cuando el Polizón manifieste su intención de entrar en territorio español o demande la protección del Estado español se le facilitará la asistencia letrada prevista en el art. 22 de la Ley Orgánica 4/2000, reformada por la ley Orgánica 8/2000, así como en la normativa vigente sobre asilo y refugio, realizándose la entrevista conforme al modelo que se acompaña como Anexo II.

La Comisaría Provincial o Local, (Jefe del Puesto Fronterizo), elevará en el plazo máximo de 24 horas desde el atraque del buque un informe al Subdelegado del Gobierno, en el que se valorarán las condiciones de habitabilidad y salubridad de las dependencias en que se encuentren los polizones, así como cualquier otra información que se refiera a su situación.

La instrucción **cuarta** define que el Subdelegado del Gobierno valorará el informe remitido y adoptará la medida urgente de desembarco si se observa que existe vulneración de la prohibición de someterse a personas a tratos inhumanos o degradantes. En caso contrario, los polizones permanecerán en el buque bajo la responsabilidad del capitán, salvo que la casa consignataria del buque proponga su repatriación al país de origen, que deberá ser autorizada por la autoridad gubernativa, previo informe de la Comisaría General de Extranjería y Documentación (Unidad Central de Fronteras), siendo sufragados los gastos ocasionados por ello por la citada casa consignataria.

En su **quinta** instrucción se recoge que en los casos en que los polizones precisen asistencia médica, esta le será facilitada. Si la gravedad de la enfermedad lo aconsejase, se procederá al desembarco de los polizones, que serán trasladados urgentemente a un centro hospitalario.

La instrucción **sexta** da potestad al Subdelegado del Gobierno para convocar en todo momento a Cruz Roja u otra Organización humanitaria para atender a las necesidades humanas o médicas de los polizones.

La instrucción **séptima** es de gran importancia para una resolución óptima del problema en lo que al buque respecta. Nos dice que cuando un polizón extranjero manifieste su intención de solicitar asilo en España, esta petición tendrá la



consideración de solicitud presentada en puesto fronterizo y deberá tramitarse conforme a las normas al efecto, dando traslado inmediato de la misma a la Oficina de Asilo y Refugio, de acuerdo con las siguientes instrucciones:

a) Si la permanencia del buque en el puerto de llegada o de cualquier otro del territorio español fuera superior al tiempo requerido para la tramitación de la solicitud de asilo, incluido su eventual reexamen, el solicitante permanecerá en el buque bajo la responsabilidad del capitán.

b) Si al tiempo de la salida del buque de territorio español no se hubiese dictado resolución sobre la admisión a trámite de la solicitud de asilo, se trasladará al interesado a las dependencias que al efecto se habiliten en el puesto fronterizo en tanto se decide sobre la admisión a trámite de la solicitud.

La **octava** se relaciona con la anterior exponiendo que si se produce la admisión a trámite de la solicitud de asilo, se aplicará la normativa vigente en materia de asilo, con el consiguiente desembarco del polizón extranjero.

La **decima** instrucción obliga al capitán del buque a firmar una declaración firmada en la que reconoce que permanecerán bajo su responsabilidad cuando el buque abandone el puerto español con los polizones extranjeros a bordo.

Y la **undécima** dispone que todos los gastos derivados de la presencia de polizones, ya sea en el buque o los causados por su desembarco (alimentación, alojamiento, interprete, asistencia, custodia, etc.) serán de cuenta de la casa consignataria del buque, así como los que se originen por el retorno a su país de origen salvo en el supuesto de solicitantes de asilo cuyas peticiones sean admitidas a trámite.

Como se puede ver con independencia de lo establecido en las modificaciones al convenio de SOLAS, acordadas en conferencia Diplomática SOLAS, en Londres celebrada diciembre del 2002, y en la que se enmienda los capítulos V, sobre “seguridades a la navegación” y capítulo XI, “medidas especiales para incrementar la seguridad marítima”, permitiendo el la creación y desarrollo del Código Internacional de Protección de Buques y de Instalaciones Portuarias PBIP (ISPS), normativa dictada a nivel internacional y dirigida a todos los países adheridos al convenio en los cuales en muchos casos no existe hasta ese momento legislación interna alguna al respecto, y que por lo tanto tendrán que desarrollar esta normativa y otros como el caso de España en lo referente a polizones y tripulantes, en la que ya existe una normativa



interna a este respecto y que viene a complementar lo establecido en convenio SOLAS.

8. SENTENCIAS JUDICIALES PARA CASOS DE POLIZONAJE.

En esta apartado expondré dos sentencias judiciales relacionadas con casos de polizonaje. Las dos sentencias son totalmente diferentes y sobre todo distantes en el tiempo y en la legislación aplicable. Una del 10 de Junio de 1942 en la que recoge un delito de fraude a una compañía naviera aplicando entre otras la derogada Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, y la segunda un contencioso-administrativo de fecha 28 de Julio de 2004 ante la negativa del capitán de mantener a bordo un polizón hasta su entrega a las autoridades.

En la primera de las sentencias sobre polizonaje a estudio corresponde a que el demandado fue condenado por sentencia firme de un delito polizonaje, por viajar clandestinamente en el buque *“Villa de Madrid”* de la Cía. Transmediterránea. Se produce un recurso de casación al Tribunal Supremo que desestimó.

Se consideran hechos probados que el demandado, embarco clandestinamente en el buque de pasaje *“Villa de Madrid”*, constando en la sentencia de modo expreso que *“embarco subrepticamente y sin abonar el precio del pasaje....defraudando a la compañía la cantidad de 116 pts., 25 céntimos,...”*, requisitos de corresponden con el delito de polizonaje contemplado en los artículos 70 y siguientes de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante. Aunque en dichos artículos no aparece en ningún momento dentro del delito de polizonaje la palabra fraude como parece quiere remarcar la sentencia. Esta enfatización del fraude, que desde nuestro punto de vista actual es incongruente con la realidad del problema del polizonaje, es remarcada a lo largo de la sentencia, ya que en la actualidad el problema del polizonaje no tiene una orientación del fraude a una empresa de transportes y si en la dirección de la inmigración clandestina.

En la segunda sentencia es un recurso contencioso-administrativo contra una sanción impuesta por la DGMM a la sociedad armadora de un buque de bandera alemana, en virtud a la aplicación de al artículo 115.2 de la Ley 27/1992 de 24 de Noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que considera infracción grave *“la negativa de mantener a bordo a un polizón hasta su entrega a las autoridades competentes”*.



Según los hechos que se narran el buque salió de Casablanca, una vez efectuadas todas las labores de inspección para la prevenir la existencia de polizones, siendo el resultado negativo. A pesar de los controles, dos polizones consiguen subir a bordo siendo descubiertos una vez en la mar por el oficial de máquinas, dando aviso al Capitán. Éste tomo las medidas oportunas encerrándolos en un camarote con las condiciones de habitabilidad y seguridad ya que este camarote tenía barrotes en sus portillos. Siendo contratado además para su custodia una empresa de seguridad para embarcar dos vigilantes encargándose estos de la custodia de los polizones. El buque cambia de ruta dirigiéndose hacia Algeciras, comprobándose que los polizones de habían fugado rompiendo las rejas del portillo, encontrando posteriormente uno de ellos y reintegrándose a bordo. Este hecho desembocó después de una serie de medidas preventivas en la sanción de 25.000.000 de pts.

En su desarrollo y fallo de la sentencia, la sanción fue retirada, debido además de una serie de incorrectas aplicaciones de la legislación afectada por este caso y enfocándolo desde el punto de vista de la práctica correcta a bordo, el capitán realizó en todo momento la correcta aplicación de las medidas de inspección y vigilancia contra polizonaje, así como una conducta impecable una vez localizados los mismos a bordo, manteniéndolos custodiados y en las condiciones acordes con el derecho internacional humanitario.

De esta segunda sentencia podemos concluir que si no se observan principios de negligencia o delito de cooperación para el embarque de polizones y se aplican correctamente las normas internacionales y los principios de derecho humanitario.

9. CASO DE POLIZONAJE EN EL B/C “HILDE DEL MAR”.

He de agradecer la documentación de este apartado al Capitán Carlos Arriola que me cedió la documentación con ánimo de su uso en cualquier tipo de trabajo o proyecto, así como de su narración de los hechos dando los consejos prácticos que de la experiencia pude extraer.

El caso de estudio sucede en el buque portacontenedores “Hilde del Mar” de la compañía de línea regular de transporte de carga general en contenedores y carga rodada CONTENEMAR. El buque se encontraba realizando una ruta regular entre los



puertos de Marsella, Barcelona y Valencia con el puerto marroquí de Casablanca, ruta considerada de alto riesgo de embarque de polizones.

Los hechos comenzaron en el viaje de vuelta del puerto de Casablanca con destino a Marsella el 4 de agosto de 2003, a mitad de travesía se le ordena al buque cambiar rumbo al puerto de Barcelona. El hallazgo de los polizones tiene lugar con el buque fondeado a la espera en el puerto de Barcelona el 8 de Agosto.

Una vez localizados son registrados, no encontrando documentación alguna, y automáticamente levanta acta de dicha localización en el diario de navegación y en documento adjunto, en los que hace constar el nombre y año de nacimiento de cada uno y el lugar y día de embarque y pertenencia de cada uno de ellos. Para el levantamiento del acta se nombra un oficial y dos testigos. Se toma declaración a los polizones e implican a un tripulante en su embarque y manutención a bordo, quedando todo recogido en la documentación para su posterior presentación ante el juzgado.

Se pone en contacto telefónico primeramente con la Persona Designada por el Código de Gestión de la Seguridad (ISM) para que supervise las medidas y la toma de declaraciones y documentación que se debe recoger según los procedimientos que se encuentran en dicho Código ISM. Del buen procedimiento en la toma de documentación depende no ya la resolución del problema, sino que el problema implique lo menos posible al buque y por lo tanto a su capitán.

También se le informa al consignatario que hace de intermediario para informar a la correspondientes autoridades, excepto a Capitanía Marítima que es informada directamente desde el buque. La consignataria se pone en contacto con el seguro del buque en este caso el Britannia, además de una empresa de servicios para los diferentes traslados que se puedan realizar a bordo mientras el buque está fondeado. Embarcando por medio de la susodicha empresa tres vigilantes para realizar las labores de custodia de los polizones. Se procede a vestirlos con buzos limpios del propio buque, así como una inspección del camarote con el fin de evitar que se encuentren objetos con los que se pueden autolesionar, hecho de podría generar un conflicto por el cual se podría pensar que no se está tratando a los polizones con las diligencias que el trato humanitario exige.

Al día siguiente los vigilantes comunican al capitán que uno de ellos parece haber ingerido algo y ha vomitado varias veces por lo que el capitán solicita que un



médico embarque a bordo para realizar el perceptivo reconocimiento médico, encontrándoles en perfecto estado y levantando acta del mismo.

Atracado el barco en Barcelona se procede a realizar la protesta de mar, y a entrega de las declaraciones ante el juzgado.

La devolución de los polizones a marruecos se realizó en vuelo privado, ya ninguna compañía aérea de transporte de pasajeros se negaban a repatriar a los mismos alegando incompatibilidades con la seguridad aérea.

La documentación en mi poder no me informa del desenlace económico del suceso, es decir quién pago su totalidad los gastos producidos durante todo el proceso hasta su repatriación. Con los datos que hemos obtenido del desarrollo del presente estudio podríamos concluir que, primer lugar los polizones de este caso no solicitaron asilo en ningún momento, ni al capitán del buque ni a las autoridades españolas, por lo tanto la responsabilidad de la custodia, hasta la repatriación de los mismos, corre a cargo del buque. Por otra parte el seguro del P&I en sus reglas especifica que solo cubrirá con los costes del proceso cuando el armador cumpla con todas las normas internacionales y los derechos humanos con respecto a polizones y refugiados. Podría parecer que el desarrollo del caso fue impecable en relación al cumplimiento de la anteriores normas, sino fuera porque la causa del embarque de los polizones se encontraba supuestamente dentro del buque, con la denuncia de colaboración, que los polizones efectuaron a un miembro de la tripulación del buque, por lo tanto se debe esperar a la resolución judicial para demostrar dicha colaboración de un miembro dependiente del armador por los cual el pago de los gastos por el P&I quedaría anulado.

En el Anexo I podemos ver la documentación del caso tratado, con los folios del Diario de Navegación correspondientes a los días del suceso, los cuales se adjuntan a la protesta de mar al Juzgado que en su momento era de primera instancia y que actualmente se realizan en el Juzgado de lo Mercantil correspondiente. Se completa con la declaración de los polizones, una narración de los hechos a la gerencia de la compañía, así como otros documentos de interés.



10. CONCLUSIONES.

Como se puede apreciar en las estadísticas sobre polizonaje publicadas por la IMO y adjuntadas en el Anexo 11.3 la posibilidad de tener un problema de polizonaje a bordo de nuestro buque, existe, sobre todo en rutas de especial concentración de incidentes como son el Oeste del continente africano África, el Magreb o el Mar Negro, además las crecientes desigualdades entre los estados y el clima de guerra encubierta, propician que el movimiento migratorio clandestina vaya en aumento.

Estas causas llevan a la OMI a buscar una solución para armadores y tripulaciones puedan solucionar un problema de polizonaje de la manera menos traumática posible y por supuesto manteniendo los derechos de los verdaderos afectados, los polizones.

En este sentido el mejor instrumento creado por la OMI a partir del Convenio FAL, es la Resolución A.871, la cual aplicada escrupulosamente y no adquiriendo culpa alguna por parte del buque, tanto en el trato al polizón, como a la colaboración de ningún tripulante en este tráfico de seres humanos, puede llegar a solucionar documentalmente la papeleta para el buque y el armador, al menos con el reintegro por parte del P&I Club del buque de los gastos ocasionados por el suceso.

Una óptima solución sería que el polizón pidiera la solicitud de asilo en uno de los países firmantes del convenio, con lo cual la custodia, dado la lentitud del proceso, pasaría automáticamente al estado de acogida. Este no es una solución muy práctica desde el punto de vista del polizón ya que, además de la documentación que debe aportar, si esta solicitud de asilo se deniega, la expulsión es automática.

De la práctica de los casos de polizones hay que obtener la enseñanza del buen trato a dispensar a los mismos ya que por lo normal ellos están bastante más asustados que nosotros. Hay que procurar que no se autolesionen con instrumentos que puedan tener ellos entre las ropas: cuchillas, pinchos, etc., o con algún instrumento que se encuentre en el lugar donde lo tengamos retenido. Si va a estar recluido varios días a bordo se debe de sacar del camarote por lo menos una o dos horas al día, siempre que su actitud sea pacífica y las circunstancias de la navegación y la seguridad del buque lo permita.



11.1.2. Protesta de mar al juzgado.

EL INFRASCRITO SECRETARIO DEL JUZGADO DE 1ª INSTANCIA
CINCO DE JON DE BARCELONA.

DOY FE Y TESTIMONIO AL JUZGADO Los autos n° 613/03
con la finalidad de la resolución del texto literal s

CARLOS LUIS ARRIOLA, mayor de edad, provisto de D.N.I. N°
N, de profesión Marino Mercante, en su calidad de Capitán del buque Hilde del Mar y
su armador la entidad Alfa Linde S.L., con domicilio en Madrid, ante el Juzgado
comparece y como más procedente sea en derecho DICE:

Primero.- Que con el buque de su mando salió del puerto de Casablanca con destino al
de Marsella el día 4 de Agosto de 2.003, en cuya travesía acontecieron los hechos que
se relatan en los folios N° 86,87,88,89,90,91,92 y 93 del Diario de Navegación, que
por fotocopia para su cotejo al original se adjunta al presente como documento N° 1.

Segundo.- Que no habiéndose debido los hechos a causa de mi responsabilidad ni de la
tripulación a mi mando, sino a fuerza mayor, es por lo que por medio del presente en
plazo y forma FORMULA PROTESTA DE AVERIAS contra Armadores
,Aseguradores, Cargadores, Receptores y contra todas aquellas personas que en
Derecho proceda, reservándome el derecho de ratificarla o ampliarla si así lo
estimara oportuno.

Tercero.- Que a los efectos de acreditar los hechos anteriormente expuestos, interesa la
práctica de prueba testifical en la persona de Don Daniel con
D.N.I. y Dña. Maria del Carmen con D.N.I.,
tripulantes del buque bajo mi mando.

Y es por lo que;

SUPLICO AL JUZGADO, que teniendo por presentado este escrito con sus copias y
con la documentación que se acompaña, lo admita y en su virtud tenga por formulada en
tiempo y forma PROTESTA DE AVERIAS por los hechos acaecidos, así como se sirva
acordar la práctica de la prueba propuesta.

Por ser justicia que pido en Barcelona a 12 de Agosto de 2.003



11.1.3. Declaración de los polizones.

P/C "HILDE DEL MAR"
ALFA LINDE, S.L.
LAS PALMAS DE G.C.

A 1500 horas en presencia de los abajo firmantes, los polizones que dicen haber embarcado en Casablanca el 04.08.03.:

Declaran haber pagado 3.000 € cada uno en un café de Casablanca por embarcar en el contenedor marcado con una "X" clxu 427001 con destino a Marsella el 04 de Agosto del 2.003, siendo asistidos y alimentados durante el viaje por un tripulante Sudamericano, joven, fuerte y con pelo largo en la nuca.

Me señalan a _____, marincro componente de la tripulación como la persona que les ha estado aprovisionando de agua, comida, papel higiénico, platos y tenedores de plástico durante toda la travesía.

(1º OFICIAL)

JEFE MAQUINAS

ALUMNA PUENTE

BARCELONA A 12.08.03



11.1.4. Declaración de pertenencias. Carta capitán on board.

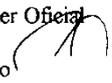
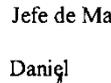
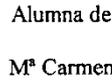
M/N HILDE DEL MAR
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Fondeados en el puerto de Barcelona el 8 de agosto de 2003 a la hora local 19:15 , se descubre en el pañol de Proa a 5 polizones que declaran haber embarcado en Casablanca el 4 de Agosto de 2003 a las 10:00 hora local dentro del contenedor CLXU 427001 que va con destino a Marsella.

Los polizones carecen de documentación y dicen llamarse :

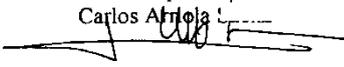
- | | |
|------------|----------------|
| ▪ El Kalid | Nacido en 1985 |
| ▪ Danobi N | Nacido en 1984 |
| ▪ Mustafa | Nacido en 1986 |
| ▪ Elkahi I | Nacido en 1976 |
| ▪ Sobami | Nacido en 1986 |

Sus pertenencias se limitan a la ropa que llevan puesta ,ademas de 150 € y 100 Dirham marroquíes , propiedad de El Kalid
Por motivos de seguridad se les cambia de ropa y mantengo el dinero en la Caja fuerte del buque
Designo como testigos a los abajo firmantes

Primer Oficial	Jefe de Maquinas	Alumna de Puente
		
Pedro	Daniel	Mª Carmen
D.N.I.	D.N.I.	D.N.I.

~~Ofrecio este documento a la firma a los interesados pero solo entienden árabe~~

Barcelona
8 de Agosto de 2003

Capitan
Carlos Arriola 



11.1.5. Declaración en comisaría.



MINISTERIO
DEL INTERIOR



DIRECCIÓN GENERAL
DE LA POLICÍA
JEFATURA SUPERIOR DE
CATALUÑA

COMISARIA DEL PUERTO D
BARCELONA

mañana y previo requerimiento, sube a bordo un médico el cual reconoce a estos individuos manifestando que se encontraban en perfecto estado, y que la estancia donde han sido ubicados presenta unas condiciones idóneas para estas personas, presentando en este acto, el informe médico expedido por el mismo.-----
 --- Que sobre las 15,00 horas de hoy, cuando el declarante se acerca a ver a estos individuos para asegurarse de que continúan bien, es informado por los mismos, en el sentido de que: HAN SUBIDO AL BARCO COMO YA HABIAN DICHO, EN EL PUERTO DE CASABLANCA, SI BIEN ANTERIORMENTE CONTACTARON EN UN BAR DE DICHA CAPITAL, CON UN INDIVIDUO, EL CUAL LES COBRO LA CANTIDAD DE 3.000,00 EUROS A CADA UNO, PARA FACILITARLE LA ENTRADA EN EL BARCO Y MANTENIMIENTO DURANTE LA TRAVESÍA HASTA ESPAÑA.-----
 ---Así mismo les manifestaron que, el tripulante marinerero como decía del barco, les ha estado provisionando de alimentos y agua durante la travesía, cosa que el dicente ignoraba por completo.-----
 ---Que los individuos en cuestión se niegan a informar si también fue este individuo el que hizo el trato con ellos para embarcar y cobró las cantidades citadas anteriormente, si bien como decían, el citado , el quien les ha estado sirviendo los alimentos a escondidas del declarante y capitán del barco.-----
 --Que se sabe que es este individuo ya que ha sido señalado por los individuos en cuestión además de haber facilitado las características físicas inconfundibles facilitadas por los mismos.-----
 ----Que también hace entrega en este acto de un documento firmado por tres testigos tripulantes del barco, en el que se recoge el hecho de la información recibida de los repetidos individuos magrevies.-----
 ---Que no tiene más que decir, firmando la presente, una vez leída, en prueba de conformidad, en unión del Instructor, y Secretario .-----
 ---CONSTE Y CERTIFICO.-----

Folio número 2 declaración



11.1.6. Narración de los hechos al gerente de la compañía.

Sr [redacted] rga:

Le envío como documento nº 1 el reverso del folio nº 90 del Diario de Navegación, en el que se explica el descubrimiento de los polizones.

Salimos de Casablanca con destino a Marsella el 4 de Agosto de 2003 y durante la travesía recibo orden de proceder a Barcelona.

Los polizones se descubren a 19:15 h del 8 de Agosto de 2003 con el barco fondeado en Barcelona.

Informo al Consignatario y Capitanía Marítima.

El Consignatario se pone en contacto con el Britannia y la empresa de servicios Sevimar

El 9 de Agosto a 00:10h embarcan tres custodias ,desnudando, registrando y vistiendo con buzos a los polizones.

Se les encierra y custodia hasta el momento del ataque.

Como documento nº2 le envío el que señala el I.S.M.

El 10 de Agosto a 10:45 h los custodias me comunican que uno de los polizones ha ingerido algún objeto y ha vomitado varias veces.

Solicito a la empresa Sevimar que me envíe un médico en una lancha.

El médico reconoce a los cinco polizones, los encuentra en perfecto estado y me informa de que ellos mismos se provocan los vómitos.

El 11 de agosto a 11:18h atracamos en Barcelona.

El 12 de Agosto presento Protesta en el Juzgado.

Como documento nº3 le envío la declaración de los polizones en la que implican en el desarrollo de los hechos al marinero A: [redacted]

Ordeno a los escoltas que lo esposen y custodien hasta la llegada de la policía.

Como documento nº4 le envío la denuncia presentada en comisaría contra [redacted]

Al volver al barco de presentar la denuncia , el Primer Oficial me comunica que ha mandado llamar al médico ya que uno de los polizones ha intentado autolesionarse golpeándose la cabeza contra el lavabo.

El médico certifica que es una herida sin mayor importancia.

El 13 de Agosto es puesto en libertad [redacted] y recoge sus pertenencias, siempre escoltado por los custodias de a bordo.

Al parecer permanece hospedado en la Casa del Mar de Barcelona, sin poder ausentarse de la ciudad hasta el juicio .

En este momento estoy esperando a que la empresa Sevimar recoja a los polizones .

El traslado a Casablanca se hará en un vuelo privado .

Estoy en contacto con el Britannia con James [redacted] en el nº 651.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



11.2. Anexo II. Resolución A.871 (20) para la resolución de los casos de polizonaje.

ANEXO

DIRECTRICES SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES PARA TRATAR DE RESOLVER CON ÉXITO LOS CASOS DE POLIZONAJE

1 Los capitanes, propietarios de buques, autoridades portuarias, administraciones nacionales y otros organismos, incluidas empresas de seguridad, son responsables de colaborar para evitar el acceso ilícito a un buque mientras éste se halle en puerto. No obstante, independientemente de la eficacia de las medidas normales de seguridad a bordo y en el puerto, con frecuencia se dan casos en que los polizones logran introducirse en los buques, ya sea ocultos en la carga o embarcando subrepticamente.

2 A los efectos de las presentes Directrices, por polizón se entiende una persona oculta en un buque, o en la carga que posteriormente se embarcará en el buque, sin el consentimiento del propietario del buque o del capitán o de cualquier otra persona responsable y a la que se detecta a bordo una vez que el buque ha salido de puerto, y que el capitán notifica como polizón ante las autoridades pertinentes.

3 La resolución de los casos de polizonaje es difícil debido a las distintas legislaciones nacionales de los diversos países que pueden estar implicados: el país de embarco, el de desembarco, el Estado de abanderamiento del buque, el del país de la nacionalidad/ciudadanía aparente, alegada o real del polizón y los países de tránsito durante la repatriación.

4 Sin embargo, algunos principios básicos pueden ser de aplicación general. Estos son los siguientes:

.1 el reconocimiento de que los polizones que llegan o entran a un país sin la documentación exigida lo hacen por lo general, ilegalmente. Las decisiones sobre el modo de abordar tales situaciones corresponden a los países en los que se registra dicha llegada o entrada;

.2 los polizones que buscan asilo deben ser tratados de conformidad con los principios de protección internacionales establecidos en los instrumentos internacionales^{**} y la legislación nacional pertinente;

.3 el propietario del buque y su representante en el lugar, es decir, el capitán, así como las autoridades portuarias y las administraciones nacionales deberán colaborar en la mayor medida posible para tratar los casos de polizonaje.

* Inclusive cualquier persona o parte que actúe en nombre del propietario del buque.

** Se hace referencia a las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados de 28 de julio de 1951 y del Protocolo de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados del 31 de enero de 1967.

.4 los propietarios de buques y sus representantes en el lugar, los capitanes, las autoridades portuarias y las administraciones nacionales deberán prever medidas de seguridad para impedir, en la medida de lo posible, que puedan subir a bordo los posibles polizones o, en su defecto, que les permita descubrirlos antes de que el buque llegue a puerto. En los casos en que así esté previsto en la legislación nacional, las autoridades nacionales deberán estudiar la posibilidad de procesar a los polizones por intrusión en la propiedad de la compañía naviera o los daños ocasionados a ésta o a la carga;

.5 todas las Partes han de tener claro que un registro apropiado puede reducir al mínimo el riesgo de que se den casos de polizonaje y que también puede salvar la vida de algún polizón que permanezca oculto en un lugar que vaya a ser sellado o tratado químicamente;



.6 los países deberán admitir a los polizones que sean devueltos y tengan la nacionalidad plena o la ciudadanía de ese país o el derecho de residir en ellos;

.7 el país del puerto de embarco inicial de un polizón deberá, normalmente, aceptar el regreso del mismo para examinar su situación a la espera de una decisión definitiva sobre el caso;

.8 se realizarán todos los esfuerzos necesarios para evitar situaciones en las que un polizón deba ser detenido indefinidamente a bordo de un buque. A este respecto, los países cooperarán con el propietario del buque para disponer el regreso del polizón a un país adecuado;

.9 todas las partes interesadas abordarán los casos de polizonaje de acuerdo con principios humanitarios, prestando siempre la debida atención a la seguridad operacional del buque y al bienestar del polizón.

5 Como primera medida, es preciso determinar y acordar un marco para la atribución de las diversas responsabilidades, derechos y obligaciones de las partes interesadas. Se propone la siguiente asignación de responsabilidades:

.1 El capitán deberá:

.1.1 realizar todos los esfuerzos necesarios para determinar inmediatamente el puerto de embarco del polizón;

.1.2 realizar todos los esfuerzos necesarios para establecer la identidad, incluida la nacionalidad o ciudadanía del polizón;

.1.3 elaborar una declaración que contenga toda la información relativa al polizón, especificada en el impreso normalizado adjunto a las presentes Directrices, para su presentación a las autoridades competentes;

.1.4 notificar la existencia de un polizón y todos los pormenores al propietario del buque y a las autoridades pertinentes del puerto de embarco, del próximo puerto de escala y del Estado de abanderamiento;

.1.5 no apartarse de la travesía prevista para intentar el desembarco de un polizón en un país, a menos que la repatriación se haya dispuesto contando con documentación suficiente y con un permiso de desembarco, o la justifiquen razones de seguridad o clemencia;

.1.6 asegurarse de que el polizón es presentado a las autoridades pertinentes en el próximo puerto de escala, de conformidad con lo que éstas prescriban;

.1.7 adoptar medidas adecuadas para garantizar la seguridad, estado general de salud y bienestar del polizón hasta su desembarco;

.2 El propietario del buque o la empresa naviera deberán:

.2.1 asegurarse de que se notifica la existencia de un polizón y se comunica toda la información sobre el caso a las autoridades pertinentes del puerto de embarco, del próximo puerto de escala y del Estado de abanderamiento;

.2.2 dar cumplimiento a toda decisión legalmente adoptada por las autoridades nacionales competentes del puerto de desembarco, respecto del traslado del polizón;

.3 El país del primer puerto de escala previsto después del descubrimiento de un polizón (puerto de desembarco) deberá:

.3.1 aceptar al polizón a fin de examinar su situación conforme a las leyes nacionales de ese país y, si a juicio de la autoridad nacional ello facilita las cosas, permitir que el propietario del buque y su representante, así como el corresponsal competente o designado del club P e I tomen contacto con el polizón;

.3.2 examinar la posibilidad de autorizar su desembarco y facilitarle un alojamiento seguro, a expensas del propietario del buque o del agente marítimo, si se considera necesario y con arreglo a la legislación nacional, cuando:

.3.2.1 el caso contemplado en .3.1 no se haya resuelto en el momento en que el buque zarpe,
o



.3.2.2 las autoridades nacionales se hayan cerciorado de que se han previsto y se van a tomar medidas para un rápido regreso o repatriación del polizón por otros medios (posiblemente a expensas del propietario del buque o del agente marítimo), o

.3.2.3 la presencia del polizón a bordo puede poner en peligro la seguridad operacional del buque;

.3.3 prestar asistencia, cuando sea necesario, para identificar y establecer la nacionalidad o la ciudadanía del polizón;

.3.4 ayudar, cuando sea necesario, a establecer la validez y autenticidad de los documentos del polizón;

.3.5 proporcionar orientaciones, para la entrega del polizón en el puerto de embarco, el país de nacionalidad o ciudadanía o algún otro país al cual se le puedan dar legalmente instrucciones, en colaboración con el propietario del buque o su representante designado;

.3.6 en colaboración con el propietario del buque o sus representantes designados, examinar los medios y orientaciones para la repatriación o devolución, manteniéndolos informados, en la medida de lo posible, del nivel de gastos que supone la detención del polizón y esforzarse por mantenerlos a un nivel mínimo;

.3.7 examinar la posibilidad de aligerar las sanciones normalmente impuestas si los propietarios del buque cooperan con las autoridades encargadas de la supervisión de modo satisfactorio a juicio de éstas en la adopción de medidas encaminadas a evitar el transporte de polizones;

.3.8 expedir, si es necesario, en el caso de que el polizón no cuente con documentos de identidad o de viaje, un documento dando fe de las circunstancias de su embarco y llegada que permita el regreso del polizón ya sea a su país de origen, al del puerto de embarco o a cualquier otro país al cual pueda ser enviado legalmente por cualquier medio de transporte;

.3.9 entregar dicho documento de presentación al funcionario de transporte encargado de llevar a cabo la devolución del polizón;

.3.10 tener debidamente en cuenta, cuando se dispone la detención o devolución del polizón, los intereses del propietario del buque o del agente así como las consecuencias para los mismos de tales disposiciones, en la medida en que ello sea compatible con el mantenimiento del control, sus tareas y obligaciones legales respecto del polizón, y que no grave excesivamente los fondos públicos;

.4 El país del puerto de embarco inicial del polizón (es decir, el país en el que el polizón subió a bordo por primera vez) deberá:

.4.1 aceptar a todo polizón que le sea devuelto y que posea su nacionalidad o ciudadanía o un permiso de residencia;

.4.2 aceptar, en circunstancias normales, a un polizón para examinar su caso cuando se haya determinado el puerto de embarco de modo satisfactorio a juicio de las autoridades del país receptor;

.4.3 capturar y detener al polizón, en los casos en los que la legislación nacional lo permita, si se le descubre antes de que el buque zarpe en el propio buque o en la carga destinada a éste; entregar el posible polizón a las autoridades locales para su examen y posible devolución: no se impondrá al propietario del buque carga alguna para cubrir los gastos de detención o, si corresponde, de regreso, ni le será impuesta sanción alguna;

.4.4 capturar y detener al polizón en los casos en los que la legislación nacional lo permita; si éste es descubierto mientras el buque se encuentra en las aguas territoriales del país del puerto de embarco o en otro puerto del mismo país (y el buque no ha hecho, mientras tanto, escala en el puerto de otro país) no se exigirá al propietario el pago de ningún gasto relacionado con la detención y no se le aplicará sanción alguna;

.5 El país cuya nacionalidad o ciudadanía parece o pretende poseer el polizón deberá:



.5.1 realizar todos los esfuerzos necesarios para contribuir a establecer la identidad y la nacionalidad o ciudadanía del polizón y para proporcionarle los documentos pertinentes, una vez que se haya comprobado que el polizón posee la nacionalidad o ciudadanía que ha declarado;

.5.2 aceptar al polizón cuando se haya establecido su nacionalidad o ciudadanía;

.6 El Estado de abanderamiento del buque deberá:

.6.1 estar dispuesto, en la medida de lo posible, a prestar asistencia al capitán/propietario del buque o a la autoridad pertinente del puerto de desembarco para identificar al polizón o establecer su nacionalidad o ciudadanía;

.6.2 estar dispuesto a realizar las gestiones necesarias ante las autoridades competentes para facilitar el desembarco del polizón en la primera oportunidad que se presente;

.6.3 estar dispuesto a ayudar al capitán/propietario del buque o a la autoridad del puerto de desembarco a tomar las disposiciones necesarias para la devolución o repatriación del polizón;

.7 Cualquier país de tránsito durante el proceso de repatriación deberá:

permitir, a reserva de los requisitos normales de visado, el tránsito por sus puertos de los polizones que viajen en virtud de las instrucciones o directrices sobre la devolución del país del puerto de desembarco.



11.3. Anexo III. Estadísticas anuales OMI sobre incidentes de polizonaje.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION
4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR

Telephone: 020 7587 3152
Fax: 020 7587 3210



IMO

E

Ref. T3/2.02

FAL.2/Circ.108
8 January 2008

REPORTS ON STOWAWAY INCIDENTS

Annual statistics for the year 2007

1 The Facilitation Committee, at its twenty-seventh session (6 to 10 September 1999), instructed the Secretariat to issue a statistical analysis of the reports received for each calendar year on an annual basis (FAL 27/19, paragraphs 10.9 and 10.10).

2 Set out in the annex are the statistics for the period from 1 January to 31 December 2007, prepared on the basis of 252 incidents reported to the Organization, involving 889 stowaways.

3 In preparing the circular, the Secretariat noted that, for some of the items listed, including the location of stowaways when found on board ships and the main categories of reasons why disembarkation was not effected, the information collected was not sufficient to analyse in a detailed manner.

4 From the information received and use for the analysis, it emerged that in most cases stowaways were found in car decks (35 incidents), in containers (13 incidents), cargo holds (10 incidents), in rudder trunks (7 incidents), engine rooms (5 incidents) in cargo terminals (3 incidents), in ventilation rooms (2 incidents) and in a storage area (2 incidents). In 175 reports, as received, the location was not provided.

5 From the statistics as given it has emerged that 128 stowaways travelled from countries from the Mediterranean, the Black Sea and the North Sea region; 74 from West African countries; none from the Far East, South China Sea and the Malacca Strait; 11 from North, South America and the Caribbean region and 9 from the Indian Ocean and East Africa. 667 reported cases did not provide any information regarding the places of embarkation.

6 It also appears, from the information reported, that 10 stowaways escaped, 7 entered the ship dressed as stevedores and 22 were arrested.

E:\CIRC\FAL\02\108.doc

























11.4. Anexo IV. Regla del UK Club 2008 secciones 7 y 8 sobre polizones.

Section 7

Diversion expenses

Expenses of diversion of an entered ship where and to the extent that those expenses (i) represent the net loss to the Owner (over and above such expenses as would have been incurred but for the diversion) in respect of the cost of fuel, insurance, wages, stores, provisions and port charges and (ii) are incurred solely for the purpose of securing treatment for an injured or sick person or while awaiting a substitute for such person or for the purpose of landing stowaways or refugees, or for the purpose of saving life at sea.

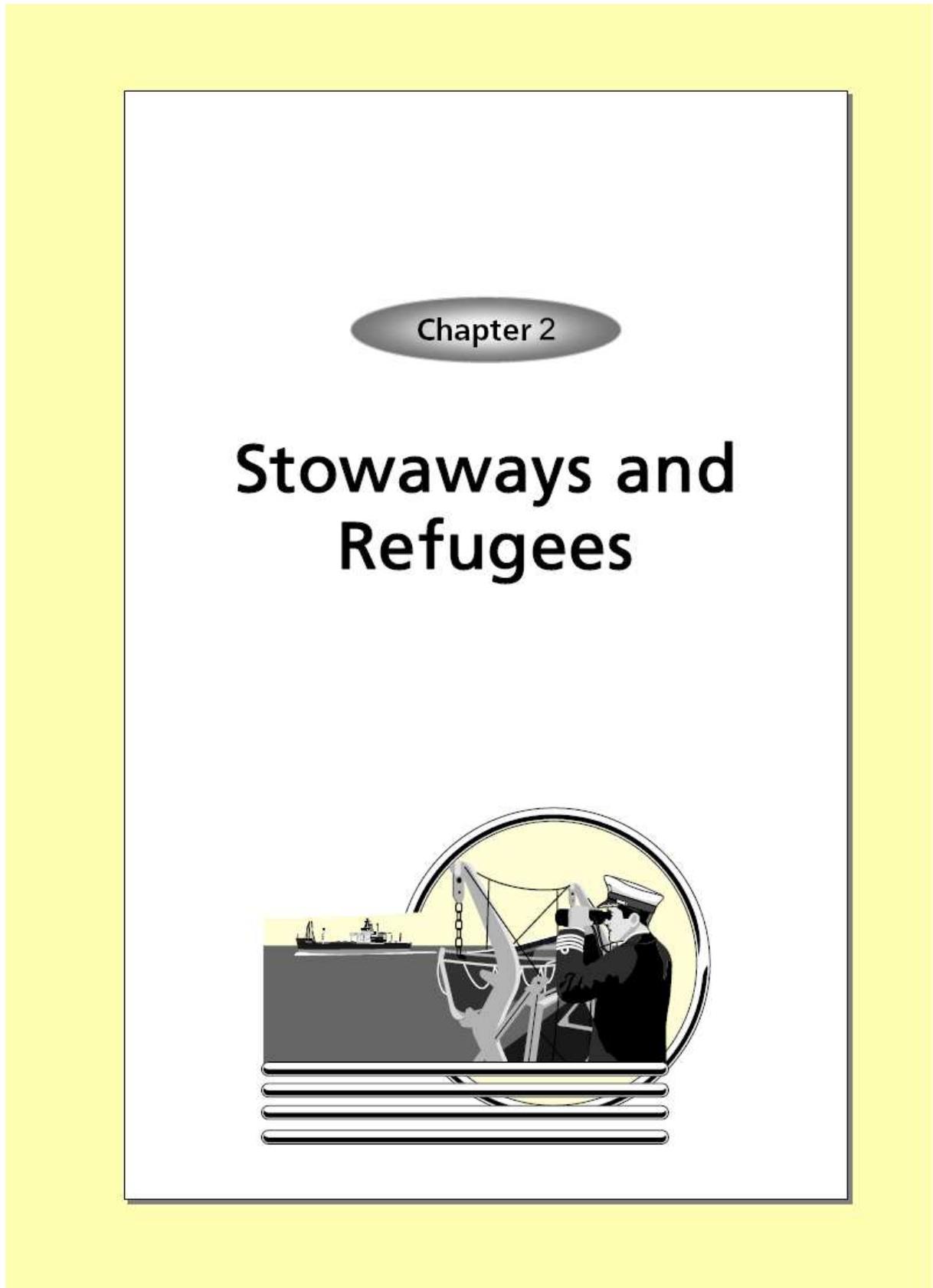
Section 8

Stowaways and refugees

Expenses, other than those covered under Section 7 of this Rule, incurred by the Owner in discharging his obligations towards or making necessary arrangements for stowaways or refugees, but only if and to the extent that the Owner is legally liable for the expenses or they are incurred with the approval and agreement of the Managers.



11.5. Anexo V. Master's Handbook. Stowaways and Refugees.



























12. LISTADO DE LEYES Y CONVENIOS APLICABLES A POLIZONAJE.

• **NORMATIVA INTERNACIONAL.**

- Convención sobre el Estatuto de los Refugiados Adoptada en Ginebra, Suiza, el 28 de julio de 1951 por la Conferencia de Plenipotenciarios sobre el Estatuto de los Refugiados y de los Apátridas (Naciones Unidas).
- Convenio de Bruselas de Naciones Unidas sobre polizonaje de 1957
- Convenio para la facilitación del tráfico marítimo (FAL). Enmendado 2005. Resolución FAL 8(32).
- SOLAS 74/78. Consolidado 10/02.
- Código Internacional para la protección de los buques y instalaciones portuarias. (Código PBIP). Diciembre 2002.
- Código Internacional de Gestión de la Seguridad. Código ISM.
- RESOLUCIÓN A.871 (20). Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver los casos de polizonaje.

• **LEGISLACIÓN NACIONAL.**

- Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante de 22.12.1955 (B.O.E nº 359).
- Texto completo (Refundido) de la Ley de Extranjería. Ley Orgánica (8/2000, 14/2003).
- LEY 27/1992 DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE.
- Ley 62/1997 de 26 de diciembre. Modifica la Ley 27/1992, de 24-11-1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Instrucción sobre el tratamiento de polizones extranjeros, Delegación del Gobierno para la extranjería y la inmigración. 09 abril del 2002.



13. BIBLIOGRAFÍA.

- Desembarco de polizonos en España. Ignacio de Ros Sopranis. A.D.M. Vol. III, Bilbao 1985.
- Es necesario saber: asilo, inmigración y trabajadores del transporte. David Cockroft Secretario General Federación Internacional de Obreros del Transporte. 2003. (ITF).
- “XVII JORNADAS DE LA GENTE DEL MAR”. Celebradas en la Casa Del Mar, (C/ Albareda, 1-13). Fecha: 24 de noviembre del 2004. Ponente: Jesús Fernández Garrido.
- DESERTERS, STOWAWAYS AND IMMIGRANTS – AGENTS BEWARE. Marine Risk International. October 2004.
- IMO Guidelines on the allocation of responsibilities to seek the successful resolution of Stowaway cases, Adoptes by IMO 27 November 1997.
- REPORTS ON STOWAWAY INCIDENTS. Annual statistics for the year 2007.
- PREFECTURA NAVAL ARGENTINA. Guía para la confección de una declaración de seguridad marítima.2005.
- INFORME DE ALVARO GIL-ROBLES, COMISARIO PARA LOS DERECHOS HUMANOS, SOBRE SU VISITA A ESPAÑA, 10 al 19 de Marzo de 2005.
- UK Club's, rules 2008.
- Clausulas BIMCO 2004.
- COMISIÓN GENERAL DE CODIFICACIÓN. SECCIÓN DE DERECHO MERCANTIL, Presidente: Excmo. Sr. Prof. Dr. D. Aurelio Menéndez Menéndez. PROPUESTA DE ANTEPROYECTO DE LEY GENERAL DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA.
- Sentencia Tribunal Supremo de 10 de Junio 1942 (Aranzadi núm. 813). Polizonaje. Defraudación a la compañía naviera.



- Sentencia Tribunal Supremo. Sala Contencioso-Administrativo, Sección 6ª. Núm. 1050/2004 de 28 de Junio.
- Apuntes de Oficial de Protección del Buque (OPB). Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio, 2008.
- Aspectos jurídicos del polizonaje. Hernán Javier del Frade de Blas. ESMC, Septiembre 2000.
- Legislación marítima y fuentes complementarias. Editorial Tecnos, S.A., 1994.

• **FUENTES DE INTERNET.**

<http://www.imo.org/>

<http://www.marinacivil.com/articulos/>

<http://www.bimco.org/>

http://www.boe.es/g/es/bases_datos/webBoeAvanzada.php

http://www.arrakis.es/~zamoul/Leg_A.html

<http://www.directemar.cl/>

<http://www.ukpandi.com/ukpandi/infopool.nsf/HTML/index?OpenDocument>

<http://www.webmar.com/>

<http://www.prefecturanaval.gov.ar/>

http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/MARINA_MERCANTE/

<http://www.es.amnesty.org/>

<http://www.nodo50.org/>

www.alv-logistica.org/docs/4OMARFRANCOtratamientoLegalPolizones.pdf

www.deptomaritimo.gob.gt/Legislacion/Internacional/FAL-polizones.pdf

www.institutoiberoamericanodederechomaritimo.com/admin/file.php?file=CF-2006-031.ppt

www.cpn.gob.gt/descargas/Copia%20de%20Presentación%20Polizonaje%20III%20Foro%20Seguridad.pdf