

TRABAJO FIN DE GRADO CURSO 2016-2017

Polizonaje y protección marítima en la actualidad

**Tutor: Juan Antonio Rojas Manrique
Autor: Borja Aguilar Expósito
Grado: Náutica y Transporte Marítimo**



**A todas esas personas que me han apoyado en estos
cuatro años de carrera y, en especial, a mi amigo
Enrique Melón Rodríguez**

Índice

Agradecimientos	2
1. Resumen.	4
2. Introducción.	5
3. Objetivo	7
4. Definición de polizón.	8
5. Convenios Internacionales sobre el polizonaje:	10
5.1. Proyecto de la convención de Bruselas sobre polizones de 1957.	10
5.2. Convenio Internacional para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional (FAL)	17
6. Normativa OMI:	19
6.1. Evolutiva de casos de polizonaje.	19
6.2. Código de Protección del Buque e Instalaciones Portuarias. Código ISPS.	20
6.3. Código de Gestión de la Seguridad. Código ISM.	36
6.4. Resolución IMO A871 (20).	37
7. Normativa nacional sobre inmigración.	46
8. A bordo del Volcán de Timanfaya.	47
8.1. Casos reales a bordo del buque Volcán de Timanfaya.	50
8.2. Forma de rellenar el informe del OPB al OPCM.	53
9. Material y métodos	55
10. Conclusión.	56
11. Bibliografía	58
12. Apéndices	60

1. Resumen

En las navegaciones internacionales donde uno de los puertos de recalada, es una nación tercermundista o en vías de desarrollo, la precariedad, la falta de comida y dinero hace que el polizonaje sea algo común entre los buques que frecuentan dichos puertos. Los capitanes de aquellos barcos que encuentren a bordo de su buque un polizón, tendrán que notificarlo a la autoridad competente en el asunto en el primer puerto de recalada que el capitán considere que se cumplirán con las normativas internacionales vigentes. Son estas autoridades las competentes en repatriar al polizón, si así lo requiere la legislación, pero los costes de dicha repatriación correrán a cargo del armador del buque.

Abstract

In international shipping, where one of the ports of call is a third world or developing nation, precariousness, lack of food and money makes stopping common among the vessels that frequent those ports. The captains of those ships that finds on board their vessel a stowaway, will have to notify the competent authority in the matter in the first port of call that the captain considers that they will be complied with the current international regulations. These authorities are competent to repatriate the stowaway, if required by law, but the costs of such repatriation shall be borne by the ship-owner.

Palabras clave

Polizón, autoridad competente, armador, capitán

Key words

Stowaway, competent authority, ship-owner, captain

2. Introducción

Según el convenio que facilita el tráfico marítimo internacional en el año 1965, define polizón como “una persona oculta en un buque, o en la carga que posteriormente se embarca 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 del puerto, o en la carga durante su desembarque en el puerto de llegada, y que el capitán describe como polizón en su notificación a las autoridades pertinentes”. [5]

Los polizones pasan inadvertidos por el capitán, la tripulación, las autoridades portuarias y aduaneras y consiguen entrar dentro del buque y esconderse en los lugares de más difícil acceso y los cuales son menos frecuentados por la tripulación (Caja de cadenas, detrás de falsas paredes, sentinas, espacios vacíos, cámara de máquinas, botes salvavidas, etc.). En los países subdesarrollados, los polizones son más frecuentes debido a la escasez de alimento, trabajo, etc. Esto puede suponer un problema para los buques, ya que éste podría sufrir retenciones en el puerto e incluso la repatriación de polizones es un trabajo que puede llevar a implicar al capitán, propietarios de buques.

La vida de los polizones una vez suben al barco, se encuentra en peligro, ya que entran en lugares remotos con riesgo de asfixia e incluso entrar sin agua ni alimentos. En el caso de muchos buques sus travesías pueden durar días hasta volver a llegar a puerto, por lo que este riesgo para sus vidas aumenta.

Introduction

According to the Convention facilitating international maritime traffic in 1965, the stowaway should be defined as "a person hidden in a ship, or in the cargo being carried on the ship, without the consent of the owner of the ship or of the master of any other responsible person, and to be detected on board once the ship has left the port, or on the cargo during its disembarkation at the port of arrival, and which the captain describes as stowaway and its notification to the relevant authorities.

The stowaways go unnoticed by the captain, the crew, the port and customs authorities and get to enter the ship and hide in the places of difficult access and the minors who frequented by the crew (Box of chains, behind false walls, bilges, empty spaces, engine room, lifeboats, etc.). In the underdeveloped countries, the stowaways are more frequent due to the lack of food, work, etc. This can pose a problem for ships, as this could suffer withholdings in the port and even the repatriation of stowaways is a job that can lead to involve the captain and the ship-owners.

The life of the stowaways once they board the vessel is in danger, as they enter remote places with risk of suffocation and enter the water without food. In the case of many ships, their voyages can last for days until they reach port again, so this risk to their lives increases.

3. Objetivo.

Si nos preguntamos el motivo por el cuál se ha elegido este tema para este Trabajo Fin de Grado, la respuesta es la preocupante situación que se vive en países tercermundistas o en vías de desarrollo.

Dicho problema debe ser conocido por toda la sociedad, puesto que es un problema que afecta a todos los países, en general, estamos hablando de inmigración ilegal y al sector marítimo, en particular, ya que se genera un peligro para la tripulación adicional, además de los gastos que se producen debido a las repatriaciones.

En este Trabajo de Fin de Grado tratamos de reunir la normativa internacional, aplicada también a España, además de dar ejemplos reales de casos de polizonaje, concretamente de las ciudades marroquíes de Nador y la ciudad autónoma española de Melilla.

4. Definición de polizón

La existencia de este término nos lleva a estudiar diversas definiciones tanto lingüísticas como legales, en varios organismos que definen de diferente manera la palabra polizón.

En la lengua castellana siguiendo el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, se define la palabra polizón como “persona que se embarca clandestinamente” o “persona ociosa y sin destino, que anda de corrillo en corrillo”.^[11]

La Organización Marítima Internacional en su Resolución OMI A.871(20) de 27 de Noviembre de 1997 define el término 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”. Podemos observar como ya la Organización Marítima Internacional ya incluye en la definición de la acción de ocultación en un buque o en la carga, y la cual es obligación de comunicación al capitán. ^[10]

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”.^[5]

La Enciclopedia General del Mar define 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." [7]

Si lo enfocamos a una definición un poco más comercial vemos que dice: "... 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".

Por último el código de comercio define al polizón como "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".[2]

5. Convenios Internacionales sobre el polizonaje.

5.1. Proyecto de convención de Bruselas sobre polizones de 1957.[5]

La Convención Internacional relacionada con polizones, fue hecha en Bruselas, el día 10 de octubre de 1957, en inglés y francés, los dos textos igualmente auténticos, en una copia simple, depositada en el Gobierno belga, que luego publicará sus copias.

Los países firmantes fueron:

- República Federal de Alemania
- Bélgica
- Brasil
- Ciudad del Vaticano
- España
- Francia
- Grecia
- India
- Israel
- Italia
- Perú
- Portugal
- Suiza

Los países que ratificaron el texto fueron:

- Dinamarca el 16 de diciembre de 1963
- Finlandia el 2 de febrero de 1966

- Italia el 24 de mayo de 1963
- Noruega el 24 de mayo de 1962
- Perú el 23 de noviembre de 1961
- Suecia el 27 de junio de 1962

Los países que se adhirieron:

- República Malgache el 13 de julio de 1965
- Marruecos el 22 de junio de 1959

Después de haber reconocido la conveniencia de determinar de común acuerdo algunas normas uniformes relativas a los polizones, han decidido celebrar un convenio con este fin y han acordado lo siguiente:

Artículo 1

En esta convención, las siguientes expresiones tendrán el significado que se especifica a continuación:

- “Polizón” significa una persona que, en cualquier puerto o lugar en su vecindad, se esconde en un buque sin el consentimiento del armador del capitán o de cualquier otra persona a cargo del buque y que está a bordo después de que el buque haya salido de ese puerto o lugar.
- “Puerto de embarque” significa puerto o lugar en su vecindad, en el que el polizón embarcó, en el cual es encontrado.

- “Puerto de desembarque” significa el puerto en el que el polizón será entregado a la autoridad pertinente en concordancia con lo previsto en esta convención.
- “Autoridad pertinente” significa cuerpo o persona en el puerto de desembarque autorizado por el Gobierno del estado en el que está situado el puerto a recibir y tratar con polizones en concordancia con lo previsto en este convenio.
- “Armador” incluye a cualquier fletador a quien el buque haya sido despachado.

Artículo 2

1. Si en cualquier viaje de un buque matriculado en un pabellón de un Estado contratante o portador de dicho pabellón se encuentra un polizón en un puerto o en el mar, el capitán del buque podrá, con sujeción a lo dispuesto en el párrafo (3), entregar al polizón a la autoridad apropiada en el primer puerto en un estado contratante en el cual el buque haga recalada después de que se haya encontrado el polizón y en el cual se considere que el polizón será tratado de acuerdo con las provisiones de esta convención.
2. Una vez entregado el polizón a la autoridad competente, el capitán del buque remitirá a la autoridad una declaración firmada que contenga toda la información en su poder relativa a ese polizón, incluida su nacionalidad o nacionalidades, su puerto de embarque y la fecha, hora y la posición del buque cuando se encontró el polizón,

así como el punto de partida del buque y los puertos de escala posteriores con las fechas de llegada y salida.

3. A menos que el polizón esté bajo una orden individual previa de deportación o prohibición de entrada, la autoridad apropiada de un estado contratante recibirá a cualquier polizón que se le entregue de acuerdo con las disposiciones anteriores de este artículo y lo trate de acuerdo con las provisiones de este Convención.

Artículo 3

Cuando un polizón es entregado a la autoridad competente en el puerto de desembarque:

1. La autoridad podrá devolverlo a cualquier estado del que considere que es nacional y es admitida como tal por ese Estado.
2. Cuando el Estado o los Estados de los que la autoridad competente considere que el polizón es nacional, se niega a aceptar su devolución o cuando la autoridad competente considera que el polizón no posee nacionalidad o que por razones mencionadas en el artículo 5 (2), no podrá ser devuelto a su propio país, dicha autoridad podrá, con sujeción a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 5, devolver el polizón al estado en que se encuentre el puerto que considere haber sido su puerto de embarque.
3. No obstante, si el polizón no puede ser devuelto de conformidad con lo dispuesto en los párrafos (1) o (2) del presente artículo, la autoridad competente podrá devolverlo al Estado en el que se

encuentre el último puerto de recalada, con sujeción a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 5.

4. Por último, cuando el polizón no pueda ser devuelto de conformidad con lo dispuesto en los párrafos (1), (2) o (3) del presente artículo, la autoridad competente podrá devolverlo al Estado contratante cuyo pabellón haya sido transportado por el buque en el que fue hallado.

El Estado al que se devuelva el polizón, deberá aceptar el polizón, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 2 (3).

Artículo 4

Los gastos de mantenimiento de un polizón en su puerto de desembarque, así como los gastos de devolución al país de que sea nacional, serán sufragados por el armador, sin perjuicio del derecho de recuperación.

En todos los demás casos, el propietario del buque asumirá los gastos de devolución del polizón, pero no estará obligado a sufragar los gastos de mantenimiento durante un período superior a tres meses de tiempo en que el polizón se entregue a la autoridad competente.

La ley del puerto de desembarque determinará la obligación de proporcionar un depósito o una fianza como garantía para el pago de los gastos anteriores.

Artículo 5

1. Las facultades conferidas por la presente convención al capitán del buque y a la autoridad competente con respecto a la disposición del polizón se sumarán a las demás facultades u obligaciones que él o ellas tengan a ese respecto.
2. En lo que respecta a la aplicación de las disposiciones de la presente convención, el capitán y las autoridades competentes del puerto de desembarque tendrán en cuenta las razones que pueda plantear el polizón por no ser desembarcado o devuelto a los puertos o estados mencionados en esta convención.
3. Las disposiciones de la presente Convención no afectarán en modo alguno al poder o la obligación de un Estado contractual de conceder asilo político

Artículo 6

Esta convención estará abierta a la firma de los Estados representados en el décimo período de sesiones de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo.

Artículo 7

La convención será ratificada y los instrumentos de ratificación serán depositados en el Gobierno belga, el cual notificará por vía diplomática a todos los Estados signatarios y adherentes de su depósito.

Artículo 8

1. Esta convención entrará en vigor entre los diez Estados que lo ratifiquen por primera vez, seis meses después de la fecha del depósito del décimo instrumento de ratificación.
2. Esta convención entrará en vigor respecto de cada Estado signatario que la ratifique después del depósito del décimo instrumento de ratificación, seis meses después de la fecha del depósito del instrumento de ratificación de dicho Estado.

Artículo 9

Todo Estado no representado en el décimo período de sesiones de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo podrá adherirse al presente Convenio.

Los instrumentos de adhesión se depositarán en poder del Gobierno belga, que informará por vía diplomática a todos los Estados signatarios y adherentes del depósito de dichos instrumentos.

La Convención entrará en vigor para el Estado adherente seis meses después de la fecha de depósito del instrumento de adhesión del Estado, pero no antes de la fecha de entrada en vigor de la Convención establecida en el Artículo 8 (1).

5.2. Convenio Internacional para Facilitar el Tráfico Marítimo (FAL).[6]

Convenio Internacional para Facilitar el Tráfico Marítimo.

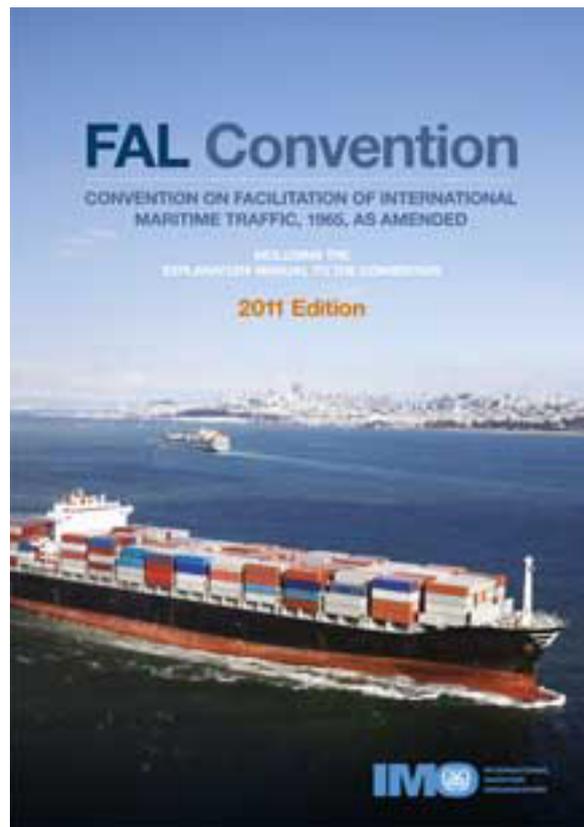


Ilustración 1: Fuente:

<http://www.imo.org/es/OurWork/Facilitation/ConventionsCodesGuidelines/Paginas/Default.aspx>

El convenio para la facilitación del tráfico marítimo del año 1965, cuya última enmienda fue en el año 2010, es un tratado en el cual los países firmantes se comprometieron a dar uniformidad y facilidad al tráfico marítimo. Los buques de pesca, embarcaciones recreativas y buques militares quedan exentos de este convenio.

Los países firmantes están comprometidos a:

1. Subapartado 1: “Facilitar el tráfico marítimo internacional;”
2. Subapartado 2: “Evitar demoras innecesarias a buques, pasajeros y carga;”
3. Subapartado 3: “Uniformar los trámites, las formalidades y los documentos;”
4. Subapartado 4: “Reducir al mínimo las modificaciones de exigencias nacionales necesarias.”

Para ello el convenio esta compuesto por 16 artículos, un anexo documental y seis capítulos.

En cuanto a los seis capítulos por los que está formado, nos interesa en especial el capítulo cuatro que es donde nos habla directamente sobre el polizonaje y las prácticas recomendadas para evitarlos.

6. Normativa OMI

6.1. Evolutiva de casos de polizonaje.[1]

La Organización Marítima Internacional (OMI) ha hecho pública la evolutiva de los casos de polizonaje desde 2007 hasta el año 2014. En la siguiente gráfica podemos ver representados dichos datos.

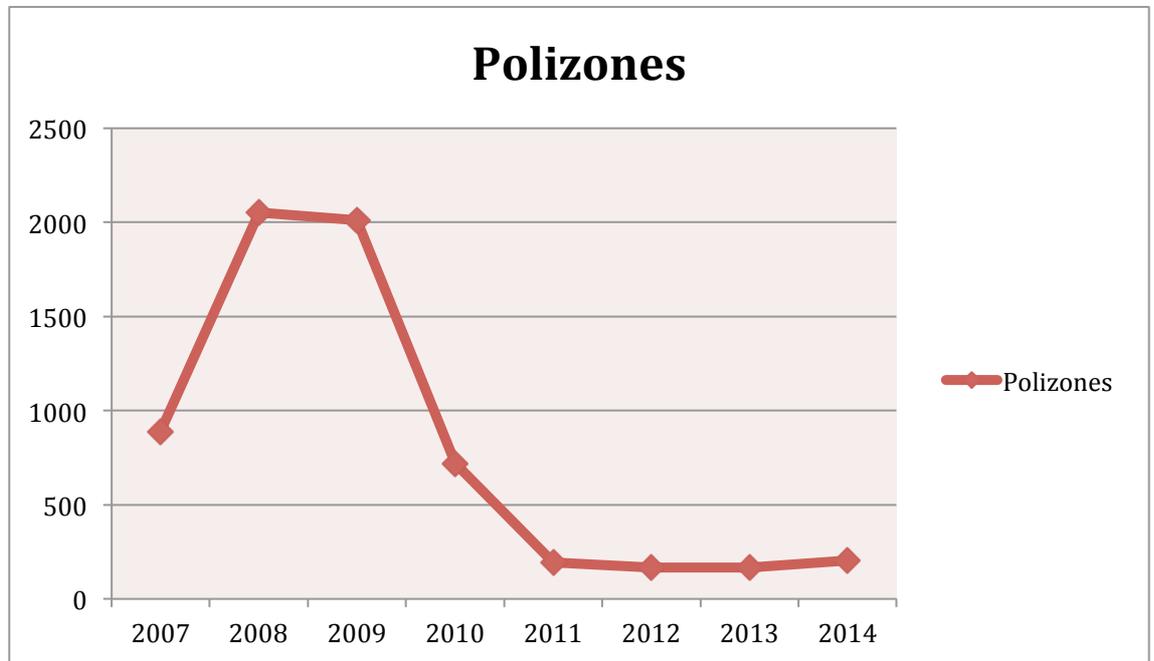


Tabla 1: Evolutiva de los casos de polizonaje. Tabla de realización propia con datos obtenidos de ANAVE

Sorprende la caída desde 2009 hasta 2011, de lo que se podría sacar la conclusión de que no se le están notificando a la OMI todos los casos de polizonaje

6.2. Código de Protección del Buque e Instalaciones Portuarias. Código ISPS.[4]

Código de Protección del Buque e Instalaciones Portuarias.



Ilustración 2: Fuente: http://conveniosmaritimos.blogspot.com.es/p/codigos-maritimos-internacionales_19.html

Capítulo 2 Parte A

Para comenzar a explicar el Código de Protección del Buque e Instalaciones Portuarias (ISPS) debemos tener claro algunas definiciones que se encuentra recogidos en el capítulo 2 de la Parte A.

- Plan de protección del buque: “Un plan elaborado para asegurar la aplicación a bordo del buque de medidas destinadas a las personas que

se encuentren a bordo, la carga, las unidades de transporte, las provisiones de a bordo o el buque de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima”.

- Oficial de protección del buque: “La persona a bordo del buque, responsable ante el capitán, designada por la compañía para responder de la protección del buque, incluidos la implantación y el mantenimiento del plan de protección del buque, y para la coordinación con el oficial de la compañía para la protección marítima y con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias”.
- Oficial de la Compañía: “La persona designada por la compañía para asegurar que se lleva a cabo una evaluación sobre la protección del buque y que el plan de protección del buque se desarrolla, se presenta para su aprobación y posteriormente se implanta y mantiene, y para la coordinación con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y con el oficial de protección del buque”.
- Nivel de protección 1: “El nivel en el cual deberán mantenerse medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento”.
- Nivel de protección 2: “El nivel en el cual deberán mantenerse medidas adecuadas de protección adicionales durante un periodo de tiempo, como resultado de un aumento del riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la protección marítima”.
- Nivel de protección 3: “El nivel en el cual deberán mantenerse medidas adecuadas de protección durante un periodo de tiempo limitado cuando

sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección marítima, aunque no sea posible determinar el blanco concreto”.

Capítulo 3 Parte A

Una vez visto estos términos fundamentales para la explicación del presente código, el capítulo 3 de la parte A, nos dice que este código se aplica a los siguientes buques dedicados a realizar viajes internacionales:

1. Apartado 1: “Buques de pasaje, donde se incluyen los buques de gran velocidad”.
2. Apartado 2: “Buques de carga, cuyo arqueado bruto sea superior o igual a 500”.
3. Apartado 3: “Unidades móviles de perforación mar adentro”.

Capítulo 9 Parte A

Este capítulo nos dice que todo buque llevará a bordo un plan de protección del buque aprobado por la Administración. El plan comprenderá los tres niveles de protección que se definen en la presente parte del Código.

En el Apartado 9.4 habla sobre todas las características fundamentales que debe tener el plan de protección del buque: “Dicho plan se elaborará teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código, y estará redactado en el idioma o idiomas de trabajo del buque. Si el idioma o idiomas utilizados no son el español, el francés ni el inglés, se incluirá

una traducción a uno de estos idiomas. El plan se ocupará, como mínimo, de lo siguiente:”

1. Subapartado 1: “Medidas previstas para evitar que se introduzcan a bordo del buque armas, sustancias peligrosas y dispositivos destinados a ser utilizados contra personas, buques o puertos y cuyo transporte no esté autorizado;”
2. Subapartado 2: “Identificación de las zonas restringidas y medidas para prevenir el acceso no autorizado a ellas;”
3. Subapartado 3: “Medidas para prevenir el acceso no autorizado al buque;”
4. Subapartado 4: “Procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección o a un fallo de las medidas de protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales del buque o de la interfaz buque – puerto;”
5. Subapartado 5: “Procedimientos para responder a cualquier instrucción sobre protección que den los Gobiernos Contratantes para el nivel de protección 3;”
6. Subapartado 6: “Procedimientos para la evacuación en caso de amenaza para la protección y del resto del personal de a bordo en relación con la protección;”
7. Subapartado 7: “Tareas del personal de a bordo al que se asignen responsabilidades de protección y del resto del personal de a bordo en relación con la protección;”

8. Subapartado 8: “Procedimientos para verificar las actividades de protección;”
9. Subapartado 9: “Procedimientos para la formación, los ejercicios y las prácticas relacionados con el plan;”
10. Subapartado 10: “Procedimientos para la interfaz con las actividades de protección de las instalaciones portuarias;”
11. Subapartado 11: “Procedimientos para el examen periódico del plan y su actualización;”
12. Subapartado 12: “Procedimientos para informar de los sucesos que afectan a la protección marítima;”
13. Subapartado 13: “Identificación del oficial de protección del buque;”
14. Subapartado 14: “Identificación del oficial de la compañía para la protección marítima, con sus datos de contacto para las 24 horas del día;”
15. Subapartado 15: “Procedimientos para garantizar que se lleven a cabo las inspecciones, pruebas, calibrado y mantenimiento del equipo de protección de a bordo;”
16. Subapartado 16: “La frecuencia con que se deberá someter a prueba o calibrar el equipo de protección de a bordo;”

17. Subapartado 17: “Identificación de los lugares donde encuentren los dispositivos para activar el sistema de alerta de protección del buque; y”

18. Subapartado 18: “Procedimientos, instrucciones y orientaciones para la utilización del sistema de alerta de protección del buque, así como para su prueba, activación, desactivación y reactivación, y para limitar el número de falsos alertas.”

Las personas que se ocupen de las auditorías internas de las actividades de protección especificadas en el plan o que evalúe su implantación serán independientes de las que se ocupen de verificar dicho plan de protección, a no ser que por motivos de tamaño o naturaleza de la compañía no se pueda realizar.

La Administración será la encargada de realizar los cambios de un plan de protección del buque aprobado o del equipo de protección especificado en un plan, esta no aprobará dicho plan hasta una vez que se hayan realizados todos los cambios oportunos. Estos cambios serán eficaces como dice el capítulo XI-2 de la presente parte del Código.

Capítulo 10 Parte A

Este capítulo nos determina todos los registros que se deben llevar a bordo en el buque y que tipo de registros son los necesarios para almacenarlos: “se mantendrán a bordo, por lo menos durante el periodo mínimo que especifique la Administración, registros de las siguientes actividades que abarca el plan de protección del buque, teniendo presentes las disposiciones de la regla XI-2/9.2.3:”

1. Subapartado 1: “Formación, ejercicios y prácticas;”
2. Subapartado 2: “Amenazas para la protección marítima y sucesos que afectan a la protección marítima;”
3. Subapartado 3: “Fallos en la protección;”
4. Subapartado 4: “Cambios en el nivel de protección;”
5. Subapartado 5: “Comunicaciones relacionadas directamente con la protección del buque tales como amenazas específicas respecto del buque o de las instalaciones portuarias donde esté, o haya estado, el buque;”
6. Subapartado 6: “Auditorías internas y revisiones de las actividades de protección;”
7. Subapartado 7: “Revisión periódica de la evaluación de la protección del buque;”
8. Subapartado 8: “Revisión periódica del plan de protección del buque;”
9. Subapartado 9: “Implantación de las enmiendas al plan; y”
10. Subapartado 10: “Mantenimiento, calibrado y prueba del equipo de protección que haya a bordo, incluidas las pruebas del sistema de alerta de protección del buque.”

Todos los registros habrá que mantenerlos en el idioma o idiomas de trabajo del buque y además si el idioma o idiomas utilizados no son el español, el francés ni el inglés, se incluirá una copia en uno de estos idiomas.

Capítulo 11 Parte A

En el presente capítulo se habla sobre el deber de la compañía en nombrar a un oficial para la protección de la compañía. Esta persona designada como oficial de la compañía para la protección marítima desempeñará este cargo en uno o más buques, según el número o el tipo de buques que explote la compañía, siempre que se muestre de qué buques es responsable dicha persona. En función del número o el tipo de buques que explote, la compañía podrá designar varios oficiales de la compañía para la protección marítima, siempre que se indique cual es el buque que le corresponde a cada persona como oficial de la protección de la compañía.

Las tareas y deberes que debe realizar el oficial de la compañía se recogen en este capítulo en subapartados las cuales son las siguientes:

1. Subapartado 1: “Informar del grado de amenaza al que posible tenga que enfrentarse el buque, sirviéndose para ello de las pertinentes evaluaciones de la protección y de otra información adecuada;”
2. Subapartado 2: “Asegurarse de que se realizan evaluaciones de la protección del buque;”
3. Subapartado 3: “Garantizar la elaboración, presentación para aprobación y posterior implantación y mantenimiento del plan de protección del buque;”

4. Subapartado 4: “Asegurarse de que el plan de protección del buque se modifique según proceda, a fin de subsanar deficiencias y de satisfacer las necesidades de protección de cada buque;”
5. Subapartado 5: “Organizar las auditorías internas y las revisiones de las actividades de protección;”
6. Subapartado 6: “Organizar las verificaciones inicial y siguientes del buque por la Administración o la organización de protección reconocida;”
7. Subapartado 7: “Cerciorarse de que las deficiencias e incumplimientos descubiertos durante las auditorías internas, revisiones periódicas, inspecciones de protección y verificaciones del cumplimiento se tratan y solucionan prontamente;”
8. Subapartado 8: “Acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia;”
9. Subapartado 9: “Garantizar una formación adecuada para el personal responsable de la protección del buque;”
10. Subapartado 10: “Asegurarse de que existe una comunicación y una colaboración efectivas entre el oficial de protección del buque y los oficiales de protección de las instalaciones portuarias pertinentes;”
11. Subapartado 11: “Garantizar la compatibilidad entre las prescripciones de protección y las de seguridad;”

12. Subapartado 12: “Asegurarse de que, si se utilizan planes de protección de la flota o de buques gemelos, el plan de cada buque recoge con exactitud la información que es específica de ese buque; y”
13. Subapartado 13: “Garantizar la implantación y el mantenimiento de todo medio alternativo o equivalente aprobado para un buque determinada o para un grupo de buques.”

Capítulo 12 Parte A

En cuanto a los Oficiales de Protección del buque, se recoge en este capítulo tareas que deben realizar a bordo del buque que estén designados, por buque habrá un solo oficial de la protección del buque:

1. Subapartado 1: “Realizar inspecciones periódicas de la protección del buque para asegurarse de que se mantienen las medidas de protección que corresponda;”
2. Subapartado 2: “Mantener y supervisar la implantación del plan de protección del buque, incluidas cualesquiera enmiendas del mismo;”
3. Subapartado 3: “Coordina los aspectos de protección de la manipulación de la carga y de las provisiones del buque con otro personal del buque y con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias pertinentes;”
4. Subapartado 4: “Proponer modificaciones al plan de protección del buque;”

5. Subapartado 5: “Informar al oficial de la compañía para la protección marítima de toda deficiencia e incumplimiento descubiertos durante las auditorías internas, revisiones periódicas, inspecciones de protección y verificaciones de cumplimiento y ejecución de cualquier medida correctiva;”
6. Subapartado 6: “Acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia a bordo;”
7. Subapartado 7: “Garantizar que se ha impartido formación adecuada al personal de a bordo, según convenga;”
8. Subapartado 8: “Notificar todos los sucesos que afecten a la protección;”
9. Subapartado 9: “Coordinar la implantación del plan de protección del buque con el oficial de la compañía para la protección marítima y el oficial de protección de la instalación portuaria pertinente; y”
10. Subapartado 10: “Garantizar el funcionamiento, prueba, calibrado y mantenimiento adecuados del equipo de protección, si lo hay.”

Capítulo 17 Parte A

Todas las instalaciones portuarias deberán designar un Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP) el cual será el encargado de algunas tareas como:

1. Subapartado 1: “Llevar a cabo una evaluación inicial completa de la instalación portuaria, tomando en consideración la oportuna evaluación de la protección de la instalación portuaria;”
2. Subapartado 2: “Garantizar la elaboración y el mantenimiento del plan de protección de la instalación portuaria;”
3. Subapartado 3: “Implantar el plan de protección de la instalación portuaria y realizar prácticas con él;”
4. Subapartado 4: “Realizar periódicamente inspecciones de protección de la instalación portuaria para asegurarse de que las medidas de protección siguen siendo adecuadas;”
5. Subapartado 5: “Recomendar e incluir, según proceda, modificaciones en el plan de protección de la instalación portuaria a fin de subsanar deficiencias y actualizar el plan en función de los cambios que haya en la instalación portuaria;”
6. Subapartado 6: “Acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia entre el personal de la instalación portuaria;”
7. Subapartado 7: “Asegurarse de que se ha impartido la formación adecuada al personal responsable de la protección de la instalación portuaria;”

8. Subapartado 8: “Informar a las autoridades pertinentes de los sucesos que supongan una amenaza para la protección de la instalación portuaria y llevar un registro de los mismos;”
9. Subapartado 9: “Coordinar la implantación del plan de protección de la instalación portuaria con los pertinentes oficiales de protección de los buques y oficiales de las compañías para la protección marítima;”
10. Subapartado 10: “Coordinarse con los servicios de protección necesarios;”
11. Subapartado 11: “Asegurarse de que se cumplen las normas relativas al personal responsable de la protección de la instalación portuaria;”
12. Subapartado 12: “ Garantizar el funcionamiento, prueba, calibrado y mantenimiento adecuados del equipo de protección, si lo hay; y”
13. Subapartado 13: “Ayudar a los oficiales de protección de los buques a confirmar la identidad de las personas que deseen subir a bordo, cuando se les pida.”

Capítulo 4 Parte B

En cuanto a las determinación del nivel de protección que se debe llevar en los buques son los gobiernos contratantes los encargados de determinar el nivel de protección que se aplicará en un momento determinado a

los buques y a las instalaciones portuarias. Como se recoge en las definiciones de la Parte A de este código encontramos 3 niveles de protección:

1. Nivel de protección 1 (normal): “El nivel al que funcionan normalmente los buques e instalaciones portuarias;”
2. Nivel de protección 2 (reforzado): “El nivel que se aplicará si hay un incremento del riesgo de que se produzca un suceso que afecte a la protección;”
3. Nivel de protección 3 (excepcional): “El nivel que se aplicará durante el periodo de tiempo en que sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección”.

Cuando hablamos del nivel 3 de protección, debemos saber que este, solo se aplicará cuando hay una amenaza muy excepcional y se tiene información importante del suceso. Este nivel solo se mantendrá por un tiempo limitado y hasta que se acabe el aviso de amenaza. Se puede pasar de los niveles 1, 2 al 3, pero también se podría pasar directamente del 1 al 3.

Capítulo 8 Parte B

En este capítulo es cuando se comienza a ver realmente el término de polizón, aunque en el resto de capítulos estén vinculado para la protección del buque y de la entrada de personas ajenas al buque, es cuando se ve escrito realmente este término.

El Oficial de Protección de la Compañía (OPCM) debe examinar en la Evaluación de Protección del Buque (EPB) todas las posibles amenazas que puedan afectar a la protección marítima:

1. Subapartado 1: “Daños o destrucción del buque o de una instalación portuaria mediante artefactos explosivos, incendios provocados, sabotaje o vandalismo;”
2. Subapartado 2: “Secuestro o captura de un buque o de las personas a bordo;”
3. Subapartado 3: “Manipulación indebida de la carga, del equipo o sistemas esenciales del buque o de las provisiones del buque;”
4. Subapartado 4: “Acceso o usos no autorizados, lo que incluye la presencia de *polizones*;”
5. Subapartado 5: “Contrabando de armas o de equipo, incluidas las armas de destrucción masiva;”
6. Subapartado 6: “Utilización del buque para el transporte de quienes tengan la intención de provocar un suceso que afecte a la protección marítima o de su equipo;”
7. Subapartado 7: “Utilización del propio buque como arma o como medio destructivo o para causar daños;”
8. Subapartado 8: “Ataques desde el lado del mar mientras el buque esté atracado o fondeado; y”

9. Subapartado 9: “Ataques mientras el buque esté en la mar.”

Por lo tanto, vemos como aunque en el Código ISPS, se mencione el término polizón a mitad de su código, incluye la generalidad en aspectos como de la vigilancia de las personas con acceso no autorizado al buque, y se muestran tareas que se deben realizar por medio de toda la tripulación especialmente el OPB y OPCM para evitar este tipo de suceso y de esa manera conseguir prohibir la entrada de polizones a bordo del buque.

La experiencia que he tenido con los polizones es que aunque el este el plan de protección desarrollado a partir de la EPB y del Código ISPS, el acceso de polizones a bordo del buque, se escapa de las manos del OPB, ya que no se pueden controlar todos los contenedores cerrados o las cargas precintadas que entren al buque, en las cuales muchos polizones se introducen en ellas, por lo tanto es más bien fallo del OPIP, el cual no realiza el Plan de Protección de la Instalación Portuaria, porque aunque encuentres un polizón y lo entregues a las autoridades del puerto, al día siguiente ese mismo polizón intentará de nuevo subir a bordo del buque.

6.3. Código de Gestión de la Seguridad. Código ISM.[3]

Código de Gestión de la Seguridad



Ilustración 3: Fuente: http://conveniosmaritimos.blogspot.com.es/p/codigos-maritimos-internacionales_19.html

En este código no se habla directamente del término polizón, pero se podría incluir y de hecho esto se hace, en las disposiciones de la Parte A, sección 8, sobre la Preparación de Emergencias. En esta parte se le ordena a las compañías que “adopte procedimientos para determinar y describir las posibles situaciones de emergencia que puedan surgir a bordo, así como para hacerles frente”, además exige también a la compañía a que se suministre de los instrumentos necesarios para hacer frente a estos tipos de peligros o situaciones de emergencia.

Por lo tanto podemos considerar que un polizón es una situación de emergencia y que debemos evitar su embarque a bordo del buque. En este aspecto el código queda casi obsoleto debido a las enmendadas del 2002 al

Capítulo XI del SOLAS, sobre el aumento de protección en los buques, de donde nace el Código ISPS, del cual hablamos con anterioridad.

6.4. Resolución IMO A871 (20).[12]

La resolución IMO A871 (20) tiene como nombre *directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje* fue aprobada en el año 1997 como desarrollo del Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo (FAL), esto surge debido a que no existe un convenio internacional para hacerle frente al problema de los polizones y por lo tanto los capitanes de los buques como las propias compañías navieras, se enfrentan a graves problemas para desembarcar estos polizones y entregarlos a las autoridades correspondientes.

Estas medidas se encuentran recopiladas en el anexo técnico del documento, el cual esta dividido en cinco partes:

1. Los capitanes, las navieras, las autoridades portuarias, las administraciones nacionales y otros organismos, incluidos los operadores de seguridad, tienen la responsabilidad de cooperar para impedir el acceso ilegal a un buque mientras éste se encuentre en puerto. Aunque en ocasiones los polizones accedan al buque, ya sea mediante la carga o el embarque subrepticio.
2. A los efectos de las Directrices, se entiende por polizón una persona que se encuentra en un buque o en la carga que posteriormente se carga en el buque, sin el consentimiento del capitán o de cualquier otra persona responsable y que se detecta a bordo una vez el buque

haya salido de puerto e informado como polizón por el capitán a las autoridades competentes.

3. La resolución de los casos de polizones es difícil debido a las diferentes legislaciones nacionales en cada uno de los países, sobre todo en cuanto a los países involucrados: el país de embarque, el país de desembarque, el estado de abanderamiento del buque, el polizón y los países de tránsito durante la repatriación.
4. Hay algunos principios básicos que se pueden aplicar en general:
 - 4.1. El reconocimiento de que los polizones llegan o entran en un país sin los documentos requeridos son, en general, ilegales. Las decisiones sobre el tratamiento de tales situaciones son prerrogativas de los países en los que se produce dicha entrada del polizón.
 - 4.2. Los solicitantes de asilo clandestino deben ser tratados de conformidad con los principios de protección internacional establecidos en las medidas internacionales y la legislación nacional pertinente.
 - 4.3. El armador y su representante en el lugar, el capitán, así como las autoridades portuarias y las administraciones nacionales, deberán cooperar en la medida de lo posible con los casos de polizón.
 - 4.4. Los armadores y sus representantes en el lugar, los capitanes, las autoridades portuarias y las administraciones nacionales

deberán disponer de medidas de seguridad que, en la medida de lo posible, impidan que los polizones lleguen a bordo de los buques. Cuando las legislaciones nacionales lo permitan, las autoridades nacionales deberán considerar la posibilidad de enjuiciar a los polizones por incursionar en los bienes de la compañía o de la carga, hasta tal punto de poder dañar dicha carga.

- 4.5. Todas las partes deben ser conscientes de que una búsqueda adecuada puede minimizar el riesgo de tener que lidiar con un caso de polizón y también puede salvar la vida de un polizón y también que se puede salvar la vida de un polizón que puede, por ejemplo, ocultarse en un lugar que posteriormente es sellado y por lo tanto podría quedar atrapado.
- 4.6. Los países deben admitir a polizones devueltos con plena nacionalidad / ciudadanía de ese país o un derecho de residencia.
- 4.7. El país del puerto original de embarque de un polizón debería aceptar normalmente el regreso de tal polizón para su examen pendiente de la disposición del caso.
- 4.8. Se debe hacer todo lo posible para evitar situaciones en las que un polizón debe ser detenido a bordo de un buque indefinidamente. A este aspecto, los países deberían cooperar con el armador para organizar el retorno de un polizón a un país apropiado.

4.9. Los incidentes de polizones deberían ser tratados humanamente por todas las partes involucradas. Siempre debe tenerse debidamente en cuenta la seguridad operativa del buque y el bienestar del polizón.

5. Como primer paso para abordar el tema, es necesario identificar y acordar un marco de las diversas responsabilidades, derechos y obligaciones de las partes involucradas. Se sugiere que se otorgue una serie de responsabilidades:

5.1. El capitán:

5.1.1. Hacer todo lo posible para determinar de inmediato el puerto de embarque del polizón;

5.1.2. Hacer todo lo posible para establecer la identidad, incluida la nacionalidad / ciudadanía del polizón;

5.1.3. Preparar una declaración que contenga toda la información pertinente del polizón, de conformidad con la información especificada en el documento normalizado adjunto a las presentes directrices, para su presentación a las autoridades competentes;

5.1.4. Notificar la existencia de un polizón y cualquier detalle pertinente a su armador y a sus autoridades competentes en el puerto de embarque, el siguiente puerto de escala y el estado de abanderamiento.



5.1.5. No apartarse del plan de viaje para buscar el desembarque de un polizón a cualquier país a menos que se haya arreglado la repatriación con suficiente documentación y permiso para desembarcarlo, o a menos que exista una seguridad atenuante.

5.1.6. Asegurar que el polizón sea presentado a las autoridades competentes en el próximo puerto de escala de conformidad con sus requisitos; y

5.1.7. Tomar las medidas apropiadas para garantizar la seguridad, la salud general, el bienestar y la seguridad del polizón hasta el desembarco.

5.2. El armador u operador:

5.2.1. A fin de garantizar que se haya notificado a las autoridades competentes del puerto de embarque, el siguiente puerto de escala, y el estado del pabellón, la existencia y la información pertinente sobre el polizón; y

5.2.2. Cumplir con las instrucciones de retirada efectuadas por las autoridades nacionales competentes en el puerto de desembarque.

5.3. País del primer puerto de escala programado después del descubrimiento del polizón (Puerto de desembarque):

- 5.3.1. Aceptar el polizón para su examen de conformidad con las leyes nacionales de ese país y, cuando la autoridad nacional competente considere que facilitaría las cosas, permitir que el armador y su representante designado y el corresponsal competente tengan acceso al polizón;
- 5.3.2. Considerar la posibilidad de desembarcar y proporcionar, según sea necesario y de conformidad con la legislación nacional, un alojamiento seguro que pueda ser a expensas del armador;
- 5.3.3. En la medida que sea necesario, en la identificación del polizón vaya su nacionalidad / ciudadanía;
- 5.3.4. Para ayudar, según sea necesario, a establecer la validez y autenticidad de los documentos de un polizón;
- 5.3.5. Dar instrucciones para la retirada del polizón al puerto de desembarque, país de nacionalidad / ciudadanía o a algún otro país en el que se puede realizar indicaciones legales, en cooperación con el armador y su representante designado;
- 5.3.6. En cooperación con el armador y sus representantes designados para debatir los arreglos o instrucciones de repatriación o remoción con el capitán / armador o sus representantes designados, manteniéndolos informados, en la medida de lo posible, del nivel de los costos de detención;

- 5.3.7. Considerar la posibilidad de mitigar los agravantes que de otro modo serían aplicables cuando los armadores hayan cooperado con las autoridades de control a satisfacción de esas autoridades en medidas destinadas a impedir el transporte de polizones;
- 5.3.8. Expedir, en su caso, en el caso de que el polizón no tenga identificación y / o documentos de viaje, un documento que acredite las circunstancias del embarque y llegada para permitir el retorno del polizón a su país de origen, puerto de embarque, o a cualquier otro país para el cual se puedan hacer las indicaciones legales, por cualquier medio de transporte;
- 5.3.9. Dar el documento de acreditación al operador de transporte que afecte a la remoción del polizón;
- 5.3.10. Tomar debidamente en cuenta los intereses y las implicaciones del propietario o agente al dirigir la detención y establecer las instrucciones de remoción, en la medida en que sea compatible con el mantenimiento del control, sus deberes u obligaciones para con el polizón bajo la ley.
- 5.4. El país del puerto original de embarque del polizón (es decir, el país donde el polizón primero abordó el barco):
- 5.4.1. Aceptar cualquier polizón devuelto que tenga nacionalidad / ciudadanía o derecho de residencia;

- 5.4.2. Aceptar, en circunstancias normales, un polizón de vuelta para el examen cuando el puerto de embarque sea identificado a satisfacción de las autoridades del país receptor;
 - 5.4.3. Para detener al polizón, si así lo permite la legislación nacional, si el polizón es descubierto antes de navegar en el buque o en la carga que se va a cargar; A remitir al polizón intencionado a las autoridades locales para su enjuiciamiento y / o, cuando proceda, a las autoridades de inmigración para su examen y posible expulsión: no se impondrá al armador ningún cargo por concepto de gastos de detención o remoción ni sanción;
 - 5.4.4. Si el buque se encuentra en la aguas territoriales del país del puerto de su embarque, o en otro puerto del mismo país no se le impondrá al armador ningún cargo por concepto de gastos de detención o remoción y no se impondrá ninguna sanción.
- 5.5.El país aparente o reclamado de nacionalidad / ciudadanía del polizón;
- 5.5.1. Hacer todo lo posible para ayudar a determinar la identidad y nacionalidad / ciudadanía del polizón y documentar al polizón, en consecuencia una vez

satisfecho que él o ella posee la nacionalidad / ciudadanía reclamada;

5.5.2. Aceptar al polizón donde se establece la nacionalidad / ciudadanía.

5.6. Estado de pabellón del buque:

5.6.1. Que esté dispuesto, si es posible, a ayudar al capitán o a la autoridad competente en el puerto de desembarque para identificar al polizón y determinar su nacionalidad / ciudadanía;

5.6.2. Estar preparado para hacer representaciones a la autoridad pertinente para ayudar en la remoción del polizón del buque en la primera oportunidad disponible;

5.6.3. A que se dispusiera a ayudar al armador de buque o a la autoridad en el puerto de desembarque a hacer los arreglos para la retirada o repatriación del polizón.

5.7. Cualquier país de tránsito durante la repatriación:

5.7.1. Permitir, sujeto a las exigencias normales de visado, el tránsito a través de sus puertos y aeropuertos de polizones que viajan bajo las instrucciones de retirada del país del puerto de desembarque.

7. Normativa nacional sobre inmigración.

Todo polizón que llegue a España, será devuelto al país de origen exceptuando los siguientes casos que están recogidos en la ley Española.

1. Según la ley orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre los derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social en su artículo 12.4 nos dice que: “Las extranjeras embarazadas que se encuentren en España tendrán derecho a la asistencia sanitaria durante el embarazo, parto y postparto” [9]
2. Según la ley orgánica 1/1996, de 15 de enero, de protección jurídica del menor, de modificación parcial del código civil y de la ley de enjuiciamiento civil, en su capítulo 4, artículo 10, nos dice que “ Cuando la entidad pública asuma la tutela de un menor extranjero que se encuentre en España, la administración general del estado le facilitará, si no la tuviere, a la mayor celeridad, y junto con la presentación del certificado de tutela expedido por dicha entidad pública, la documentación acreditada de su situación y la autorización de residencia, una vez que haya quedado acreditada la imposibilidad de retorno con su familia o al país de origen, y según lo dispuesto en la normativa vigente en materia de extranjería e inmigración.”[8]

Por lo tanto estos serían los casos en los que los polizones se podrían quedar en España una vez hayan llegado.

8. A bordo del Volcán de Timanfaya[13]

A bordo de los buques, vemos como a través de los Manuales de Gestión de la Seguridad (MGS), se establecen procedimientos para determinar y prevenir los riesgos que durante la navegación o estancia en puerto puedan poner en peligro la seguridad de las personas en situaciones de polizonaje o cualquier otra circunstancia que afecte a la protección del buque, ya sea polizonaje, refugiados, guerra, terrorismo o piratería.

El buque Volcán de Timanfaya se trata de un buque del tipo Ro-Ro/Pax, cuyo dueño es Naviera Armas. Es un buque de construcción en los astilleros Hijos de J. Barrera en Vigo, con año de entrega en 2005. Dicho buque realiza, normalmente, dos tipos de navegaciones según la época del año: en la época de verano, hace la navegación entre Santa Cruz de Tenerife (Tenerife), Las Palmas de Gran Canaria (Gran Canaria) y Morro Jable (Fuerteventura), mientras que en invierno, el buque pone rumbo al Mar de Alborán, realizando navegaciones entre Motril (Granada) y Alhucemas (Marruecos), Nador (Marruecos) y Melilla.

Durante el año de embarque, estuve casi ocho meses realizando esta última ruta. En los puertos de Nador, Alhucemas y Melilla hay muchas posibilidades de que embarquen polizones. Es por ello, que se presta una vigilancia especial a los accesos del buque, y sólo se permitirá la entrada a bordo a las personas que estén debidamente autorizadas para ello.

Una vez en puertos marroquíes, se aumenta el nivel de ISPS de 1 a 2 y de noche se doblan las guardias de los marineros, haciendo guardia uno en la proa y otro en la popa. Se prestará especial atención a las estachas y cables de amarre, puesto que son accesos fáciles para ellos.

Durante las cargas, se tendrán especial cuidado del embarque de polizones dentro de los camiones. Por ello, se revisarán todos antes de que entre a la bodega. Dicha inspección, se deberá realizar por parte del Oficial de Protección de la Terminal.

En puerto y en navegación, se mantendrán todas las puertas de ISPS cerradas, es decir, aquellas puertas que dan acceso a zonas especiales o críticas.

Otro acceso habitual para los polizones es la rampa de carga de las bodegas. Los polizones en Nador usan una escala con un gancho en su extremo superior, con la cual se enganchan de la parte inferior de la rampa, suben a través de la escala, y esperan debajo de la rampa durante toda la navegación.

Rampa de carga de bodegas del buque Volcán de Timanfaya



Ilustración 4: Fuente: Imagen de archivo.

En la imagen anterior vemos la escalera que existe por construcción debajo de la rampa, por tanto, a través de la escala que traen ellos, suben hasta la rampa, y a través de la escala de construcción consiguen esconderse en la misma.

Antes de hacerse a la mar, todos los tripulantes responsables (aquellos que están en las brigadas de ISPS) harán una visita de inspección a sus respectivas áreas de responsabilidad. Si se ven polizones se avisará de inmediato al oficial de cubierta de guardia. Después, éste avisará al Capitán, el cual se comunicará con las Autoridades de marina correspondientes para que lo recojan.

Si se hallase un polizón en alta mar, se avisará al oficial de guardia y al Capitán y, luego, se procurará conocer el nombre del polizón, nacionalidad, edad, etc. Y si dispone de algún tipo de identificación. Se le pedirá que se vacíe sus bolsillos y muestre todas sus pertenencias.

Luego, el Oficial de Protección del Buque (OPB), deberá realizar un informe al Oficial de Protección de la Compañía (OPC) para informar de lo sucedido.

8.1. Casos reales a bordo del buque Volcán de Timanfaya[14]

Informe 01/16

El primer caso vivido fue el 19 de marzo de 2016, en posición $L:35^{\circ}30.4'N$ $L:002^{\circ}54.4'W$. Siendo las 0135 horas, durante la navegación del buque entre Nador y Motril, desde el puente se observa un polizón en el balcón de proa escondido. El marinero de guardia que se encontraba realizando la ronda de seguridad se acerca hasta el lugar y recoge al polizón, que aparenta ser menor de edad. Se le acompaña a la cubierta 3-Control de carga y se le habilita la jaula y se le proporciona comida y agua, para que descanse ahí durante el viaje. Una vez en Motril, la Policía Nacional lo pone bajo su recaudo con ayuda de la tripulación. Este primer polizón, accedió al buque a través de los cabos de proa durante el cambio de atraque entre Melilla y Nador, en un momento de cambio de guardia.

Informe 02/16

En este segundo caso, siendo las 0652 del día 23 de marzo de 2016, durante la maniobra de atraque en el puerto de Motril, desde la maniobra de popa se observa un polizón en la rampa de babor (Br). Se le indica que permanezca tranquilo hasta la bajada de la rampa de estribor (Er) para luego, ayudarlo a bajar. Una vez abajo, la Policía Nacional, avisada desde que se informó al puente de la situación, lo pone bajo su recaudo con ayuda de la tripulación. En este caso, el polizón embarcó por medio de una escala (anteriormente descrita) y permaneció allí toda la navegación.

Informe 03/16

Como ya había sucedido en el informe 02/16, a las 0650 del día 26 de marzo de 2016, también durante la maniobra de popa se observan dos polizones en la rampa de Br. Se le dice que permanezcan tranquilos hasta la bajada de la otra rampa, es decir, el mismo procedimiento realizado por informe 02/16. El método de embarque también fue el mismo.

Informe 04/16

Durante la descarga en el puerto de Motril sobre las 0730, se detecta un polizón bajando desde la Cubierta Magistral encima del puente hacia la maniobra de proa, para bajar a tierra mediante los cabos. Se avisa al Primer Oficial de Cubierta que se encuentra en la rampa realizando la descarga, el cual acude a la proa del buque por el muelle para comunicarle al polizón que no baje por los cabos. El marinero de guardia acude a la maniobra de proa, para acompañarlo a la rampa y entregarlo a la Policía Nacional, la cual ya estaba avisada y esperando en la rampa.

Informe 05/16

Durante la descarga en el Puerto de Motril, sobre las 0700 se detecta un polizón dentro del furgón del equipaje. Se avisa de inmediato a la Policía Nacional, la cual lo pone bajo su protección.

Informe 01/17

Durante la descarga en el puerto de Motril sobre las 07:15 horas, el cuerpo de policía nacional (CPN) embarca para inspeccionar las planchas desenganchadas procedentes del puerto de Nador, encontrando en una de ellas un polizón. Se avisa al Primer Oficial de Cubierta que se encuentra en la rama realizando la descarga, y al capitán para saber que medidas tomar. Por orden del capitán se entrega el polizón bajo custodia de la policía nacional, ya que el próximo destino es el puerto de Melilla (España).

Informe 02/17

Durante la ronda de ISPS en Melilla, se detecta la presencia de un niño de 10 años de edad, durmiendo en los aledaños del pañol del electromecánico (Cubierta 9).

Una vez zarpados, durante la ronda de seguridad del marinero, se encuentran a cuatro polizones en la cubierta de carga Nº 3. Dichos polizones aparentan ser menores de edad. Se informa al puente de esta presencia y se le comunica de inmediato al Capitán. El Capitán da la orden de ubicarlos en dos camarotes vigilados en todo momento por parte del marinero de guardia. Una vez ahí, dos de los polizones se encuentran muy nerviosos, el marinero, también marroquí, trata de calmarlos. Les coge los datos personales, tales como nombres, edades, lugar de nacimiento, etc. Con el paso de las horas, uno de ellos, se pone aún más nervioso, hasta tal punto que trata de ahorcarse a sí mismo en dos ocasiones diferentes. El marinero actúa con la ayuda de la alumna presente y avisan al puente de lo sucedido. Cuando llegan a puerto, la Policía Nacional los pone a su recaudo.



8.2. Forma de rellenar un informe del OPB al OPCM.[13]

INFORME DEL OFICIAL DE PROTECCION DEL BUQUE (OPB) AL OFICIAL DE LA COMPAÑÍA
PARA LA PROTECCION MARITIMA(OPCM)

BUQUE:

INFORME N°:

DEL OPB:	
A OPCM:	
FECHA:	
SITUACION:	

COMUNICACIONES BUQUE/TIERRA:

ACAECIMIENTO:

--

ACCION INMEDIATA:

--

Recibido por el OPCM en fecha:

MEDIDAS CORRECTIVAS/PREVENTIVAS PROPUESTAS:

--

Fdo: OPCM

Fdo: OPB

Fdo: CAPITAN



Este es el informe de una compañía para rellenar por parte del OPB del buque que debe entregar al OPCM. En la primera parte debemos rellenar el nombre del buque y el número de informe que corresponda.

En segundo lugar escribiremos los nombres del OPB y del OPCM, así como la fecha y situación en la que ocurre algún incidente. Cabe destacar que este informe no es solo para cuando hay polizones a bordo, sino para cualquier problema de ISPS que suframos a bordo.

En tercera parte debemos comunicar a tierra lo sucedido en el buque, esto lo escribimos en acaecimiento, así como la acción inmediata que se tomó por parte de la tripulación, como ejemplos de esto, podemos coger los casos citados anteriormente.

En cuarto lugar debemos mandar este documento al OPCM, donde debemos esperar su respuesta, así como las medidas correctivas y preventivas que debemos tomar para que esto no vuelva a suceder.

Por último tendremos la firmas del OPCM, OPB y del Capitán, así como el sello.

9. Material y métodos.

Este Trabajo de Fin de Grado (TFG) se basa en la documentación como método para el desarrollo del mismo. Dicha documentación ha sido recogida de diferentes fuentes bibliográficas tales como convenios, leyes, códigos internacionales, enciclopedias y legislación española.

A través de las redes, pude ver los diversos códigos y convenios, así como ver sitios webs de archivos de la Organización Marítima Internacional (OMI)

Las consultas a través de las redes informáticas se ha realizado mediante el programa comercial de *Safari*.

El equipo a utilizar para la realización del TFG ha sido un ordenador personal, concretamente, un MacBook Air de 13,3 pulgadas, con un procesador de 1,4 GHz Intel Core i5 con una memoria de 4 GB 1600 MHz DDR3, con unos gráficos Intel HD Graphics 5000 1536 MB y un disco de arranque Macintosh Hd, con un sistema operativo macOS Sierra, versión 10.12.5. Además se ha empleado un disco duro externo Toshiba de 2 Tb que nos ha servido para almacenar información para la realización del TFG.

Las aplicaciones informáticas empleadas para la realización de este trabajo han sido el paquete de Microsoft Office. El Microsoft Word para la realización del manuscrito. También la aplicación de PDF para la lectura de todos los convenios, leyes y códigos que he necesitado.

10. Conclusión

Después de terminar este trabajo de documentación e información sobre la problemática del polizonaje y la protección marítima en la actualidad, podemos llegar a algunas conclusiones:

1. Se comienza a tratar la entrada de polizones a los buques en el año 1957 con la convención de Bruselas sobre polizones.
2. Todo tripulante es encargado de mantener una seguridad dentro del buque, manteniendo las normas establecidas por el Plan de Protección del Buque.
3. El OPB será el encargado del buque para informar al OPCM de la entrada de polizones al buque y las medidas que se han llevado a cabo.
4. El armador correrá a cargo de los gastos de la repatriación de los polizones.
5. La autoridad competente en esta materia repatriará a los polizones a excepción de los menores de edad y de aquellas mujeres que se encuentren embarazadas.

Conclusions

After completing this work of documentation and information on the issue of stowaway and maritime protection today, we can reach some conclusions:

1. The entry of stowaways to ships began in 1957 with the Brussels convention on stowaways.
2. The entire crewmember is responsible for maintaining security inside the ship, maintaining the rules established by the Ship Protection Plan.
3. The SSO will be in charge of the ship to inform the MSCO of the entry of stowaways to the vessel and the measures that were carried out.
4. The ship-owner shall bear the charge for the costs of the repatriation of the stowaways.
5. The competent authority in this matter shall repatriate to stowaways an exception of minors and women who are pregnant.

11. Bibliografía.

1. ANAVE, Asociación Navieros Españoles. Sitio web:
<http://www.anave.es/ultimas-noticias/1046-al-menos-120-polizones-se-detectaron-en-2014-de-ellos-mas-del-80-en-puertos-africanos>
2. Código de comercio.
3. Código de la gestión de la seguridad. Código ISM.
4. Código de protección del buque e instalaciones portuarias. Código ISPS.
5. Convención de Bruselas sobre polizones del año 1957.
6. Convenio que facilita el tráfico marítimo internacional del año 1965 (FAL).
7. Enciclopedia general del mar.
8. Ley orgánica 1/1996, de 15 de enero, de protección jurídica del menor, de modificación parcial de código civil y de la ley de enjuiciamiento civil.
9. Ley orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social.
10. Organización marítima internacional (OMI).



11. Real Academia de la lengua española (RAE).
12. Resolución IMO A871 (20).
13. Sistema de Gestión de la Seguridad de Naviera Armas.
14. Trabajo de campo.

12. Apéndices.

A continuación, me dispongo a mostrar algunas de las imágenes de polizones que he recopilado:

Polizón intentando acceder al buque por el agua mediante una escala de fabricación casera.

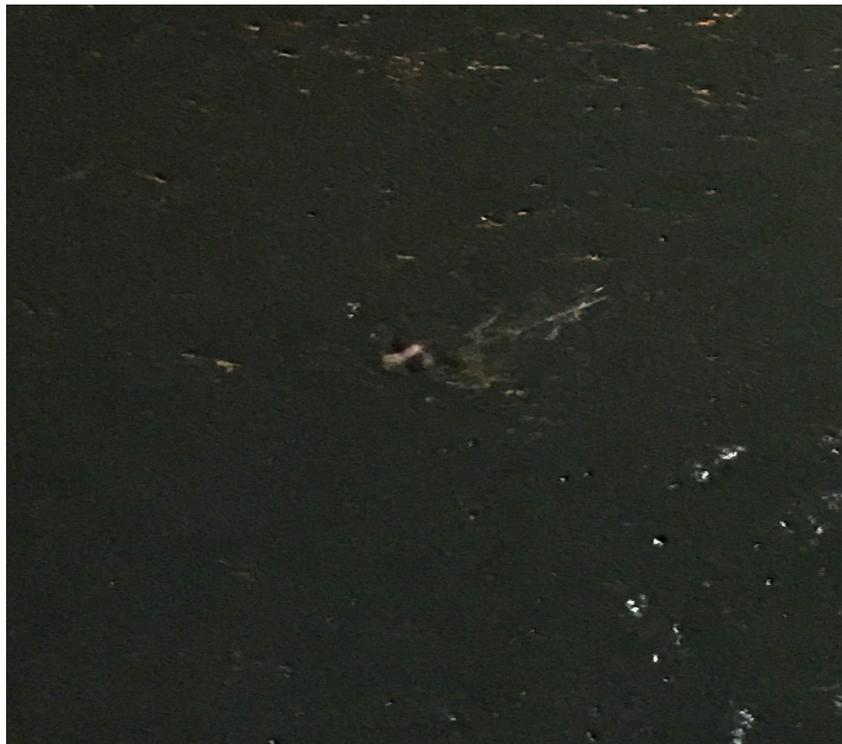


Ilustración 5: Fuente: Imagen de archivo.

Polizón intentando acceder al buque por medio del largo de proa.

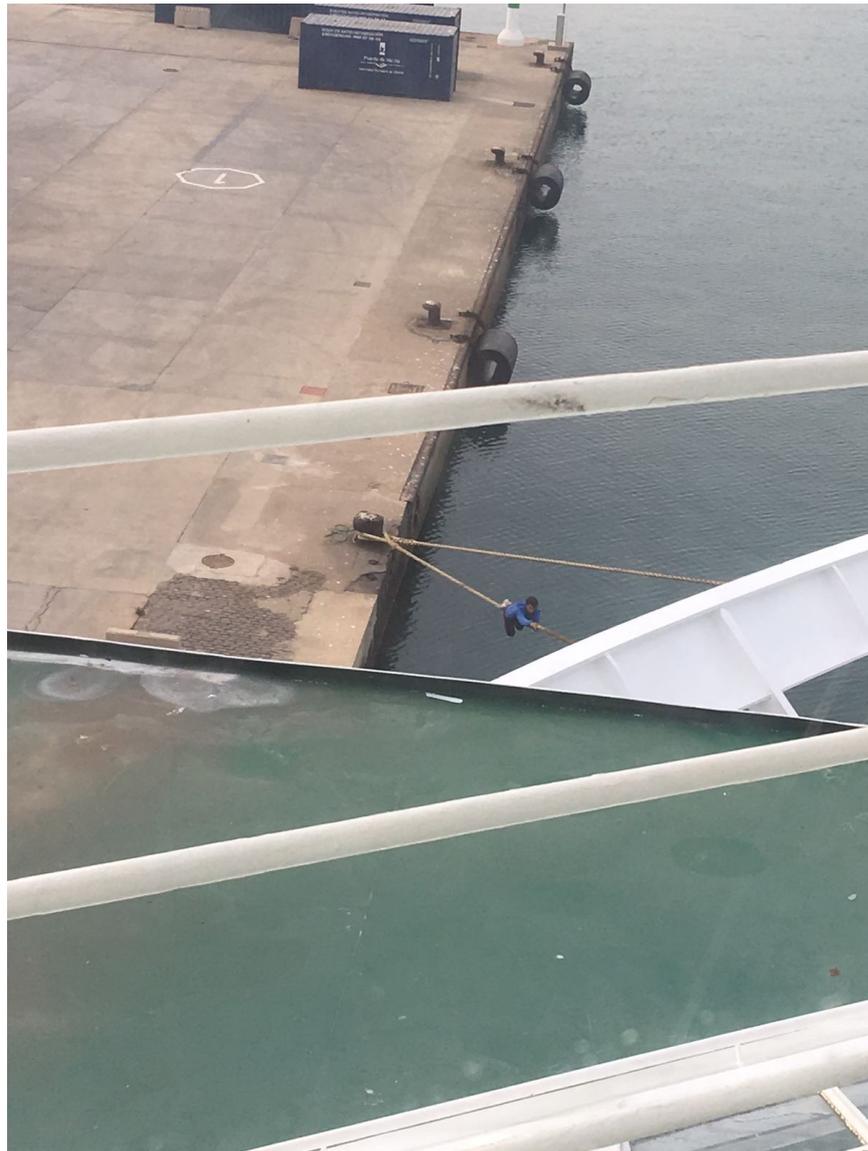
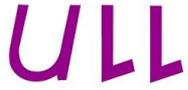


Ilustración 6: Fuente: Imagen de archivo.



Polizonaje y protección marítima en la actualidad
Curso 2016-2017