ANEXO 1

RESOLUCIÓN FAL.13(42)

(Adoptada el 8 de junio de 2018)

DIRECTRICES REVISADAS SOBRE LA PREVENCIÓN DEL ACCESO DE POLIZONES Y LA ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES PARA TRATAR DE RESOLVER CON ÉXITO LOS CASOS DE POLIZONAJE

EL COMITÉ DE FACILITACIÓN,

HABIENDO EXAMINADO los propósitos generales del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada (Convenio de facilitación) y, en especial, el artículo III del mismo,

RECORDANDO las disposiciones de la resolución A.1027(26): "Aplicación y revisión de las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje (resolución A.871(20))",

RECORDANDO TAMBIÉN que el Convenio internacional sobre el polizonaje, mediante el que se intentó establecer un régimen aceptable internacionalmente para abordar los casos de polizonaje, todavía no ha entrado en vigor,

RECORDANDO ADEMÁS que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del Convenio de facilitación, el Comité de facilitación, reunido en su 29º periodo de sesiones, adoptó, el 10 de enero de 2002, la resolución FAL.7(29): "Enmiendas al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965", enmendado, a fin de introducir en el anexo del Convenio de facilitación un nuevo capítulo 4 relativo a los polizones, que establecía normas y prácticas recomendadas para las cuestiones de polizonaje (las disposiciones sobre polizonaje del Convenio de facilitación), y que entró en vigor el 1 de mayo de 2003,

RECORDANDO ASIMISMO que, a los efectos de la presente resolución, se define como polizón a la persona oculta en un buque, o en la carga que posteriormente se embarca en el buque, sin el consentimiento del propietario o del capitán o de cualquier otra persona responsable, y a la que se descubre 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 competentes,

TOMANDO NOTA con preocupación del número de sucesos relacionados con el polizonaje, la posibilidad consiguiente de que se obstaculice el tráfico marítimo y el efecto que tales sucesos podrán tener en la seguridad operacional del buque, así como los riesgos considerables para los polizones, entre ellos el de perder la vida,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que varios Estados Miembros que también son Gobiernos Contratantes del Convenio de facilitación:

a) han notificado al Secretario General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII 1) del Convenio de facilitación (en relación con las normas especificadas en el capítulo 4 del anexo del Convenio de facilitación), que juzgan imposible cumplir las normas mencionadas, o diferencias entre sus propias prácticas y dichas normas; o

b) aún no han notificado al Secretario General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII 3) del Convenio de facilitación, que han adaptado en la medida de lo posible sus trámites, requisitos documentales y procedimientos a las prácticas recomendadas especificadas en el capítulo 4 del anexo del Convenio de facilitación,

RECORDANDO que en la resolución A.1027(26) se manifestó el convencimiento de la necesidad de armonizar, en la medida que sea posible y recomendable, las Directrices con las disposiciones sobre polizonaje del Convenio de facilitación, de revisarlas de modo que reflejen las novedades en el marco de los esfuerzos realizados para prevenir el polizonaje y de proporcionar orientaciones y recomendaciones, teniendo en cuenta las disposiciones sobre polizonaje del Convenio de facilitación acerca de las medidas que los buques pueden implantar para prevenir los casos de polizonaje,

TENIENDO EN CUENTA que algunos polizones pueden ser personas en busca de asilo o refugiados, lo que les daría derecho a que se les aplicasen los procedimientos pertinentes recogidos en los instrumentos internacionales y legislaciones nacionales,

CONSCIENTE de que los capitanes, las compañías navieras, los propietarios de buques y los armadores continúan enfrentándose a graves dificultades cuando se debe desembarcar a los polizones y entregarlos a las autoridades pertinentes,

ESTANDO DE ACUERDO en que la existencia de tales orientaciones no debería entenderse en modo alguno en el sentido de que se tolera o fomenta el polizonaje u otras formas de migración ilegal, y que las orientaciones no deberían socavar los esfuerzos para combatir los problemas separados del tráfico de indocumentados o de seres humanos en general,

ESTANDO DE ACUERDO ASIMISMO en que las disposiciones de la presente resolución deberían, de conformidad con la resolución A.1027(26), considerarse pertinentes solo con respecto a:

a) los Estados Miembros que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio de facilitación; y

b) los Estados Miembros que sean Gobiernos Contratantes del Convenio de facilitación que:

i) han notificado al Secretario General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII 1) del Convenio de facilitación (en relación con las normas especificadas en el capítulo 4 del anexo del Convenio de facilitación), que juzgan imposible cumplir las normas mencionadas, o diferencias entre sus propias prácticas y dichas normas; o

ii) aún no han notificado al Secretario General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII 3) del Convenio de facilitación, que han adaptado en la medida de lo posible sus trámites, requisitos documentales y procedimientos a las prácticas recomendadas especificadas en el capítulo 4 del anexo del Convenio de facilitación,

ESTIMANDO que el mejor modo de resolver actualmente los casos de polizonaje es mediante la cooperación estrecha entre todas las autoridades y personas interesadas,

ESTIMANDO ADEMÁS que en circunstancias normales, mediante esa cooperación, los polizones deberían ser, tan pronto como sea posible, desembarcados y devueltos a su país de nacionalidad/ciudadanía o al puerto de embarco, o a cualquier otro país que esté dispuesto a aceptarlos,

RECONOCIENDO que todas las partes interesadas deberían resolver humanitariamente los casos de polizonaje, otorgando además la debida importancia a la seguridad operacional del buque y a la seguridad de la tripulación,

INSTANDO AL MISMO TIEMPO a las autoridades nacionales, las autoridades portuarias, los propietarios y los capitanes de buques a que adopten todas las medidas de precaución razonables a fin de evitar que los polizones puedan acceder a los buques,

TOMANDO NOTA de que el Comité de seguridad marítima, en su 88º periodo de sesiones, adoptó las "Directrices revisadas sobre la prevención del acceso de polizones y la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje" (resolución MSC.312(88)),

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que, en su 37º periodo de sesiones, adoptó las "Directrices revisadas sobre la prevención del acceso de polizones y la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje" (resolución FAL.11(37)),

RECORDANDO que, en su 40º periodo de sesiones, adoptó enmiendas al anexo del Convenio de facilitación (resolución FAL.12(40)), que incluían enmiendas al capítulo 4 (Polizones),

ESTANDO DE ACUERDO en que dichas enmiendas deberían quedar reflejadas en las directrices revisadas, tal como se adoptaron mediante la resolución FAL.11(37),

TOMANDO NOTA de que el Comité de seguridad marítima, en su 99º periodo de sesiones, adoptó las "Directrices revisadas sobre la prevención del acceso de polizones y la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje" (resolución MSC.448(99)),

1 ADOPTA las Directrices revisadas sobre la prevención del acceso de polizones y la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje, texto que constituye el anexo de la presente resolución;

2 INSTA a los Gobiernos a que implanten en sus políticas y prácticas nacionales los procedimientos enmendados recomendados en las Directrices adjuntas;

3 INSTA TAMBIÉN a los Gobiernos a que traten los casos de polizonaje en un espíritu de cooperación con las otras partes interesadas, teniendo en cuenta la asignación de responsabilidades establecida en las Directrices adjuntas, a partir del 1 de julio de 2018;

4 INVITA a las compañías navieras, propietarios de buques y armadores a que asuman las responsabilidades pertinentes establecidas en las Directrices adjuntas y a que proporcionen orientación a sus capitanes y tripulaciones sobre sus respectivas responsabilidades en los casos de polizonaje;

5 INVITA a los Gobiernos a que, en colaboración con el sector, elaboren estrategias globales para mejorar el control del acceso e impedir que polizones potenciales logren introducirse en los buques;

6 DECIDE continuar examinando la eficacia de las Directrices revisadas adjuntas basándose en la información que faciliten los Gobiernos y el sector, mantenerlas sometidas a examen y adoptar cualquier otra medida que estime necesaria a la luz de los acontecimientos, incluida la elaboración de un instrumento vinculante pertinente;

7 REVOCA la resolución FAL.11(37): "Directrices revisadas sobre la prevención del acceso de polizones y la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje";

8 PIDE a la Asamblea que refrende las medidas adoptadas por el Comité de seguridad marítima y por el Comité de facilitación.

ANEXO

DIRECTRICES REVISADAS SOBRE LA PREVENCIÓN DEL ACCESO DE POLIZONES Y LA ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES PARA TRATAR DE RESOLVER CON ÉXITO LOS CASOS DE POLIZONAJE

1 Introducción

1.1 Los capitanes, propietarios de buques, autoridades públicas, autoridades portuarias y otras partes interesadas, incluidas las que presten servicios de protección en tierra, tienen la obligación de colaborar lo más estrechamente posible para:

.1 prevenir los casos de polizonaje; y

.2 resolver rápidamente los casos de polizonaje y garantizar la pronta devolución o repatriación del polizón. Deberían adoptarse todas las medidas apropiadas para evitar situaciones en las que los polizones tienen que permanecer a bordo del buque durante un tiempo inaceptable.

1.2 No obstante, independientemente de la eficacia de las medidas de protección en el buque y en el puerto, es un hecho que seguirá habiendo casos en que los polizones lograrán introducirse en los buques, ya sea ocultos en la carga o embarcando subrepticiamente.

1.3 La resolución de los casos de polizonaje es difícil debido a las distintas legislaciones nacionales de los diversos Estados que pueden verse afectados: el Estado de embarco, el de desembarco, el Estado de abanderamiento del buque, el Estado de la nacionalidad/ciudadanía o permiso de residencia aparentes, declarados o reales del polizón y los Estados de tránsito durante la repatriación.

2 Definiciones

A los efectos de las presentes Directrices regirán las siguientes definiciones:

.1 *Polizón frustrado:* 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 descubre a bordo antes de que el buque salga del puerto.

.2 *Puerto:* todo puerto, terminal, terminal mar adentro, astillero de buques o de reparaciones o rada normalmente utilizados para la carga, descarga, reparación y fondeo de buques, o todo otro lugar en el que un buque puede hacer escala.

.3 *Autoridades públicas:* organismos o funcionarios de un Estado encargados de aplicar y hacer cumplir las leyes y reglamentos de dicho Estado relacionados con cualquier aspecto de las presentes Directrices.

.4 *Medidas de protección:* medidas elaboradas y aplicadas con arreglo a acuerdos internacionales para mejorar la protección a bordo de los buques y en las zonas e instalaciones portuarias y la de las mercancías movilizadas como parte de la cadena de suministro internacional, a fin de detectar y prevenir cualquier acto ilícito.[1]

.5 *Propietario del buque:* el propietario o el armador de un buque, ya se trate de una persona física o jurídica, y toda persona que actúe en nombre de ellos.

.6 *Polizón:* persona oculta en un buque, o en la carga que posteriormente se embarca en el buque, sin el consentimiento del propietario o del capitán o de cualquier otra persona responsable, y a la que se descubre 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 competentes.

3 Principios básicos

A juzgar por la experiencia registrada hasta la fecha, la aplicación de los siguientes principios básicos resulta útil para prevenir casos de polizonaje y contribuye a resolverlos prontamente:

.1 Los casos de polizonaje deberían abordarse de acuerdo con principios humanitarios y prestando siempre la debida atención a la seguridad de las operaciones del buque y a la seguridad y el bienestar del polizón.

.2 Las autoridades públicas, las autoridades portuarias, los propietarios de buques y los capitanes deberían cooperar en todo lo posible para prevenir casos de polizonaje.

.3 Los propietarios de buques, los capitanes, las autoridades públicas y las autoridades portuarias deberían tomar medidas de protección adecuadas que impidan, hasta donde sea factible, que suban a bordo posibles polizones o, en los casos en que no surtan efecto, que permitan descubrirlos antes de que el buque salga del puerto o, en última instancia, antes de que llegue al próximo puerto de escala.

.4 Los registros apropiados y frecuentes en el momento oportuno contribuyen a reducir al mínimo el riesgo de tener que hacer frente a casos de polizonaje y podrían incluso salvar la vida de algún polizón que permanezca oculto, por ejemplo, en un lugar que después se cierre herméticamente y/o se trate químicamente.

.5 Las autoridades públicas, las autoridades portuarias, los propietarios de buques y los capitanes deberían colaborar en todo lo posible para resolver rápidamente los casos de polizonaje y asegurarse de que la devolución o repatriación del polizón se cumpla prontamente. Se deberían adoptar todas las medidas oportunas para evitar situaciones en las que los polizones deban permanecer a bordo de un buque durante un periodo de tiempo inaceptable.

---

[1] Véanse el capítulo XI-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS 1974), enmendado, el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), enmendado, y el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988 (Convenio SUA 1988) y su Protocolo de 2005 (Protocolo SUA 2005).

.6 Los polizones que llegan o entran a un Estado sin la documentación exigida lo hacen, por lo general, ilegalmente. Las decisiones sobre el modo de abordar tales situaciones corresponden a los Estados en los que se registra dicha llegada o entrada.

.7 Los polizones que buscan asilo deberían ser tratados de conformidad con los principios de protección internacionales establecidos en los instrumentos internacionales, por ejemplo, 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, de 31 de enero de 1967, así como de la legislación nacional pertinente.[2]

.8 Debería hacerse todo lo posible para evitar situaciones en las que un polizón deba ser detenido indefinidamente a bordo de un buque. A este respecto, los Estados deberían colaborar con el propietario del buque para disponer el desembarco del polizón en un Estado adecuado.

.9 Los Estados deberían aceptar la devolución de los polizones que tengan la nacionalidad o ciudadanía plena de ese Estado o un permiso de residencia en dicho Estado.

.10 Cuando no se pueda determinar la nacionalidad, ciudadanía o permiso de residencia, el Estado del puerto de embarco inicial de un polizón debería aceptar su devolución para examinar su situación a la espera de una decisión definitiva sobre el caso.

4 Medidas preventivas

4.1 Autoridades portuarias/de terminales

4.1.1 Los Estados y los propietarios, operadores y autoridades de puertos y terminales deberían asegurarse de que todos sus puertos estén dotados de la infraestructura y los procedimientos operacionales y de protección necesarios para evitar que tengan acceso a las instalaciones portuarias y a los buques las personas que intenten embarcarse clandestinamente a bordo de los mismos, teniendo en cuenta, al elaborar estos procedimientos, el tamaño del puerto y el tipo de carga transportada desde este. Esta labor se debería efectuar en estrecha colaboración con las autoridades públicas competentes, los propietarios de buques y las entidades pertinentes en tierra, para prevenir los casos de polizonaje en los puertos en cuestión.

4.1.2 Las disposiciones operacionales y/o los planes de protección de la instalación portuaria deberían, como mínimo, ser equivalentes a los que se indican en el texto pertinente de la sección B/16 del Código PBIP.[3]

---

2 Además, las autoridades públicas quizá deseen tener en cuenta las conclusiones no vinculantes del Comité Ejecutivo del ACNUR sobre la cuestión de los polizones que solicitan asilo (1988, Nº 53 (XXXIX)).

3 Práctica recomendada 4.3.1.2 del Convenio de facilitación.

4.2 Propietario/capitán del buque

4.2.1 Los propietarios de buques y los capitanes deberían asegurarse de que se hayan tomado medidas de protección para impedir, hasta donde sea posible, que suban a bordo polizones en potencia o, en los casos en que no surtan tal efecto, que permitan descubrirlos si es posible antes de que el buque salga del puerto o, en última instancia, antes de que llegue al próximo puerto de escala.

4.2.2 Al hacer escala o durante la permanencia del buque en un puerto donde exista un riesgo conocido de que se produzca el embarco de polizones, las disposiciones operacionales y/o los planes de protección del buque serán equivalentes, como mínimo, a los que se indican en el texto pertinente del párrafo B/9 del Código PBIP.[4]

4.2.3 Al aprestarse para salir de un puerto donde se corra el riesgo de que se embarquen polizones, el buque debería someterse a una inspección minuciosa, de conformidad con un plan o programa específico, que dé prioridad a los lugares donde los polizones podrían ocultarse, tomando en consideración el tipo específico de buque y sus operaciones. No se deberían utilizar métodos de búsqueda que puedan hacer daño a los polizones ocultos.

4.2.4 No se debería fumigar ni precintar ningún espacio hasta que se haya inspeccionado minuciosamente a fin de asegurarse de que no haya polizones.

5 Obligaciones en cuanto a la resolución de casos de polizonaje

5.1 Interrogatorio por el capitán y notificación

El capitán de todo buque que encuentre polizones a bordo tiene la obligación de:

.1 hacer todo lo posible para determinar inmediatamente el puerto de embarco del polizón;

.2 adoptar medidas factibles para establecer la identidad del polizón, incluida la nacionalidad, ciudadanía o permiso de residencia;

.3 preparar una declaración que contenga toda la información disponible del polizón, para su presentación a las autoridades competentes (por ejemplo, las autoridades públicas del puerto de embarco, el Estado de abanderamiento y, si es necesario, puertos de escala posteriores) y al propietario del buque. A tal efecto debería utilizarse el impreso de notificación que se adjunta en el apéndice, rellenándolo todo lo posible;

.4 notificar la presencia de un polizón y todos los pormenores pertinentes al propietario del buque y a las autoridades competentes del puerto de embarco, del próximo puerto de escala y del Estado de abanderamiento, en el entendimiento de que, cuando un polizón se declare refugiado, la información debería tratarse con carácter confidencial en la medida necesaria para salvaguardar la seguridad del polizón. Para garantizar la confidencialidad en estos casos, no debería remitirse ninguna información a autoridad pública o privada alguna del país de origen o de residencia del polizón;

[4] Práctica recomendada 4.3.2.2 del Convenio de facilitación.

.5 no desviarse de la travesía prevista para tratar de desembarcar un polizón que se haya descubierto a bordo una vez que el buque haya salido de las aguas territoriales del Estado en el que haya embarcado, a menos que las autoridades públicas del Estado a cuyo puerto vaya a desviarse el buque haya dado permiso para que desembarque, o se haya organizado la repatriación en otro lugar contando con documentación suficiente y con un permiso de desembarco, o a menos que haya razones imperiosas de seguridad, protección, salud o compasión, o los intentos de desembarco en otros puertos de la travesía prevista han fracasado y es necesario desviarse a fin de impedir que el polizón permanezca a bordo durante un periodo de tiempo considerable;

.6 asegurarse de que el polizón se entrega a las autoridades competentes en el próximo puerto de escala de conformidad con los requisitos de tales autoridades;

.7 adoptar medidas adecuadas para garantizar la protección, estado general de salud, bienestar y seguridad del polizón hasta su desembarco, que incluirán un aprovisionamiento y alojamiento adecuados y la debida atención médica e instalaciones sanitarias;

.8 asegurarse de que no se permita a los polizones trabajar a bordo del buque, excepto en situaciones de emergencia o en relación con su alojamiento y el suministro de provisiones a bordo; y

.9 asegurarse de que los polizones reciban un trato humanitario, coherente con los principios básicos.

5.2 Propietario del buque

El propietario de todo buque en que se encuentren polizones a bordo tiene la obligación de:

.1 asegurarse de que se notifica la presencia del polizón y se comunica toda la información pertinente a las autoridades competentes del puerto de embarco, del próximo puerto de escala y del Estado de abanderamiento;

.2 cumplir todas las instrucciones para el traslado del polizón impartidas por las autoridades nacionales competentes del puerto de desembarco; y

.3 cubrir los gastos del caso relacionados con el desembarco, detención, atención y traslado del polizón, de conformidad con lo dispuesto en la legislación de los Estados que puedan verse afectados.

5.3 Estado del primer puerto de escala previsto con arreglo al plan del viaje

El Estado del primer puerto de escala previsto con arreglo al plan del viaje después de haberse descubierto al polizón tiene la obligación de:

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

.2 considerar favorablemente la posibilidad de autorizar su desembarco y facilitarle un alojamiento seguro, posiblemente a expensas del propietario del buque, según sea necesario y con arreglo a la legislación nacional, cuando:

.1 el caso no se haya resuelto en el momento en que el buque zarpe; o

.2 el polizón disponga de documentos de viaje válidos para su devolución y las autoridades públicas estén seguras de que se han adoptado o se adoptarán las medidas oportunas para la repatriación y se han cumplido todos los requisitos relativos al tránsito; o

.3 otras consideraciones hagan desaconsejable que el polizón permanezca en el buque en que llegó, que pueden incluir, entre otros, los casos en los que su presencia a bordo puede poner en peligro la seguridad y la protección operacionales del buque, la salud de la tripulación o la suya propia;

.3 hacer todo lo posible para ayudar a identificar al polizón y establecer su nacionalidad, ciudadanía o permiso de residencia;

.4 hacer todo lo posible para ayudar a establecer la validez y autenticidad de los documentos del polizón y, cuando no estén en regla, de ser posible y siempre que sea compatible con la legislación y las normas de seguridad nacionales, expedir una carta de envío a la que se adjuntará una fotografía del polizón y cualquier otra información importante, o de forma alternativa, un documento de viaje adecuado, aceptado por las autoridades públicas interesadas. Dicha carta de envío, en la que se autorice la devolución del polizón por cualquier medio de transporte a su Estado de origen o al punto en que comenzó su viaje, según el caso, y se especifique cualquier otra condición impuesta por las autoridades, debería entregarse a la entidad encargada de trasladar al polizón y en ella se incluirá la información que requieran las autoridades en los puntos de tránsito y/o en el punto de desembarco;

.5 impartir instrucciones para el traslado del polizón al puerto de embarco, el Estado de nacionalidad, ciudadanía o permiso de residencia o algún otro Estado al cual se le puedan dar instrucciones de base legal, en colaboración con el propietario del buque;

.6 informar al propietario del buque en el que se haya descubierto al polizón, en la medida de lo posible, de los gastos incurridos en su detención y devolución y cualquier otro gasto adicional en concepto de documentación, si el propietario del buque debe asumir dichos gastos. Además, las autoridades públicas deberían colaborar con el propietario del buque para mantener dichos gastos a un nivel mínimo, dentro de lo posible y de conformidad con su legislación nacional, si es el propietario quien debe sufragarlos, y mantener también al mínimo el periodo durante el que los propietarios de buques están obligados a sufragar los gastos de mantenimiento de los polizones por las autoridades públicas;

.7 considerar la posibilidad de reducir las sumas a pagar que podrían imponerse de otro modo si los propietarios del buque han colaborado con las autoridades supervisoras de manera satisfactoria a juicio de estas en la adopción de medidas encaminadas a evitar el transporte de polizones; o en los casos en que el capitán haya declarado debidamente la presencia de un polizón a las autoridades competentes del puerto de llegada y haya demostrado que se habían adoptado todas las medidas preventivas razonables para evitar el acceso del polizón al buque;

.8 expedir, si es necesario, en el caso de que el polizón no cuente con documentos de identidad y/o de viaje, un documento que dé fe de las circunstancias de su embarco y llegada para facilitar su devolución, por cualquier medio de transporte, ya sea a su Estado de origen, al Estado del puerto de embarco o a cualquier otro Estado al cual puedan transmitirse instrucciones de base legal;

.9 facilitar dicho documento a la entidad de transporte encargada de trasladar al polizón;

.10 tener debidamente en cuenta, al disponer la detención del polizón y establecer las instrucciones para su traslado, los intereses del propietario del buque y las consecuencias para él de tales disposiciones, en la medida en que ello sea compatible con el mantenimiento del control, sus tareas y sus obligaciones legales respecto del polizón y que no grave excesivamente los fondos públicos;

.11 informar a la Organización de los casos de polizonaje de los que tengan conocimiento;[5]

.12 colaborar con las autoridades del Estado de abanderamiento del buque para identificar al polizón y determinar su nacionalidad, ciudadanía o permiso de residencia, ayudar al desembarco del polizón y adoptar las disposiciones necesarias para su traslado o repatriación; y

.13 si no se acepta el desembarco, notificar las razones al Estado de abanderamiento del buque.

5.4 Puertos de escala siguientes

Cuando el desembarco de un polizón no ha podido llevarse a cabo en el primer puerto de escala, el Estado del siguiente puerto de escala debe observar las orientaciones que figuran en el párrafo 5.3.

5 Véase la circular FAL.2/Circ.50/Rev.3: "Informes sobre casos de polizonaje", tal y como pueda enmendarse.

5.5 Estado del puerto de embarco

El Estado del puerto de embarco inicial del polizón (es decir, el Estado en el que el polizón subió a bordo del buque por primera vez) tiene la obligación de:

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

.2 aceptar a un polizón devuelto para examinar su caso cuando se haya determinado el puerto de embarco de modo satisfactorio a juicio de las autoridades públicas del Estado receptor; las autoridades públicas del Estado de embarco no deberían devolver los polizones al Estado donde se haya establecido anteriormente que no podían ser admitidos;

.3 capturar y detener a un polizón frustrado, 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 este; entregar el polizón frustrado a las autoridades locales para su enjuiciamiento y/o, cuando proceda, a las autoridades de inmigración para su examen y posible traslado fuera del país. No se impondrá al propietario del buque cargo alguno para cubrir los gastos de detención o traslado ni le será impuesta sanción alguna;

.4 capturar y detener al polizón, en los casos en los que la legislación nacional lo permita, si se le descubre mientras el buque se encuentra todavía en las aguas territoriales del Estado del puerto de embarco o en otro puerto del mismo Estado (y el buque no ha hecho, mientras tanto, escala en un puerto de otro Estado). No se impondrá al propietario del buque cargo alguno para cubrir los gastos de detención o traslado ni le será impuesta sanción alguna;

.5 informar a la Organización de los casos de polizones o de polizones frustrados de los que tengan conocimiento;[6] y

.6 volver a evaluar las medidas y procedimientos preventivos que se hayan habilitado y comprobar que las medidas correctivas que se hayan aprobado se han implantado y son eficaces.

5.6 Estado de nacionalidad o permiso de residencia

El Estado cuya nacionalidad o ciudadanía parezca o declare tener el polizón y/o el Estado en el que parezca o declare tener permiso de residencia el polizón tienen la obligación de:

.1 hacer todo lo posible para ayudar a determinar la identidad del polizón y establecer su nacionalidad, ciudadanía o permiso de residencia y para proporcionarle los documentos pertinentes, una vez que el Estado haya comprobado que posee la nacionalidad, ciudadanía o el permiso de residencia que haya declarado. Cuando sea posible, la embajada nacional, el consulado u otra representación diplomática del país de la nacionalidad del polizón tendrá que ayudar a verificar la nacionalidad del polizón y suministrar documentos de viaje de emergencia;

6 Véase la circular FAL.2/Circ.50/Rev.3: "Informes sobre casos de polizonaje", tal y como pueda enmendarse.

.2 aceptar al polizón cuando se establezca su nacionalidad, ciudadanía o el permiso de residencia; y

.3 informar a la Organización de los casos de polizonaje de los que tenga conocimiento.[7]

5.7 Estado de abanderamiento

El Estado de abanderamiento del buque tiene la obligación de:

.1 brindarse, si es posible, a prestar asistencia al capitán/propietario del buque o a la autoridad competente del puerto de desembarco para identificar al polizón y establecer su nacionalidad, ciudadanía o permiso de residencia;

.2 estar dispuesto a realizar las gestiones necesarias ante las autoridades competentes para ayudar al desembarco del polizón en la primera oportunidad que se presente;

.3 estar dispuesto a ayudar al capitán/propietario del buque o a la autoridad del puerto de desembarco a tomar las medidas necesarias para el traslado o repatriación del polizón; y

.4 informar a la Organización de los casos de polizonaje de los que tengan conocimiento.[7]

5.8 Los Estados de tránsito durante el proceso de repatriación

Todos los Estados de tránsito durante el proceso de repatriación tienen la obligación de permitir, con sujeción a los requisitos normales de visado y a reserva de las inquietudes que suscite en materia de seguridad nacional, el tránsito por sus puertos y aeropuertos de los polizones que viajen en virtud de las instrucciones de traslado expedidas por el Estado del puerto de desembarco.

[7] Véase la circular FAL.2/Circ.50/Rev.3: "Informes sobre casos de polizonaje", tal y como pueda enmendarse.

APÉNDICE

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE LOS PORMENORES RELATIVOS AL POLIZÓN, QUE SE MENCIONA EN LA PRÁCTICA RECOMENDADA 4.6.2 DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, ENMENDADO

INFORMACIÓN RELATIVA AL BUQUE	
Nombre del buque:	*Fecha de nacimiento:*
Nº IMO:	*Lugar de nacimiento:*
Pabellón:	*Nacionalidad declarada:*
Compañía:	*Domicilio particular:*
Dirección de la compañía:	*País:*
	Tipo de documento de identidad, por ejemplo, nº de pasaporte:
Agente en el próximo puerto:	*Nº del documento de identidad, o nº de la libreta de embarque:*
Dirección del agente:	*En caso de disponer de alguno de esos documentos,*
Distintivo de radiollamada internacional:	*Fecha de expedición:*
Nº INMARSAT:	*Lugar de expedición:*
Puerto de matrícula:	*Fecha de expiración:*
Nombre del capitán:	*Expedido por:*
	Fotografía del polizón:
INFORMACIÓN RELATIVA AL POLIZÓN	Fotografía (si la hubiere)
Fecha/hora en que se le descubrió a bordo:	
Lugar de embarco:[8]	
País de embarco:	
Fecha/hora de embarco:	
Destino final al que pretende llegar:	
Motivos por los que declara haber embarcado en el buque:[9]	*Descripción física general del polizón:*
Apellido(s):	
Nombre(s):	
Nombre por el que se le conoce:	
Sexo:	
Primer idioma:	*Otros idiomas:*
Habla:	*Habla:*
Lee:	*Lee:*
Escribe:	*Escribe:*

[8] El "lugar de embarco" debería incluir información sobre el puerto, número de la instalación portuaria, atraque y terminal (véase la circular FAL.7/Circ.1 sobre la interpretación unificada del apéndice 3 del Convenio de facilitación).

[9] Si el polizón se declara refugiado o solicitante de asilo, esa información se considerará confidencial en la medida necesaria para su seguridad.

Otros pormenores:

1) Método de embarco, incluidas otras personas implicadas (por ejemplo, tripulación, trabajadores portuarios, etc.), y si se introdujo con la carga/contenedores o se ocultó en el buque:

2) Inventario de los bienes del polizón:

3) Declaración del polizón:

4) Cuidados dispensados al polizón (primeros auxilios, vestimenta, alimento):

Fecha(s) de la(s) entrevista(s):

Firma del polizón: *Firma del capitán:*

Fecha: *Fecha:*

***