

ANEXO 6

**RESOLUCIÓN MSC.312(88)
(adoptada el 2 de diciembre de 2010)**

**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 SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

HABIENDO EXAMINADO el propósito general del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada (Convenio FAL), 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, 1957, mediante el que se intentó establecer un régimen aceptable internacionalmente para abordar los casos de polizonaje, todavía no ha entrado en vigor,

RECORDANDO ASIMISMO que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del Convenio de Facilitación, el Comité de Facilitación adoptó, en su 29º periodo de sesiones, la resolución FAL.7(29): Enmiendas al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado, a fin de introducir en el Anexo 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 ADEMÁS 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, del capitán o de cualquier otra persona responsable, o a la que se detecta a bordo una vez que el buque ha salido del puerto, o en la carga mientras se desembarca en el puerto de llegada, y que el capitán notifica como tal polizón a las autoridades pertinentes,

OBSERVANDO con preocupación el número de sucesos relacionados con el polizonaje, la posibilidad consiguiente de que se dificulte el tráfico marítimo, el impacto de tales sucesos en la seguridad y protección de las operaciones del buque, así como los riesgos considerables para los polizones, inclusive el de perder la vida,

OBSERVANDO TAMBIÉN que la Asamblea adoptó, en su vigésimo periodo de sesiones ordinario, la resolución A.871(20): Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje (las Directrices),

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,

RECONOCIENDO que la revisión de las Directrices debe hacerse de modo que no constituya una duplicación de las disposiciones existentes de las medidas especiales para incrementar la protección marítima que figuran en el capítulo XI-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado, y en el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), sino que las complemente y amplíe, en el contexto de la prevención de los casos de polizonaje,

RECORDANDO que una de las prescripciones funcionales del Código PBIP es la prevención de todo tipo de acceso no autorizado a los buques, las instalaciones portuarias y las zonas restringidas, y que en las evaluaciones de la protección de los buques y de las instalaciones portuarias se deberían tener en cuenta todo tipo de posibles amenazas, incluida la presencia de polizones,

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 tanto los capitanes de buques como las compañías navieras, los propietarios y los armadores continúan enfrentándose a graves dificultades cuando han de desembarcar a los polizones y entregarlos a las autoridades pertinentes,

ESTANDO DE ACUERDO en que las presentes orientaciones no deberían entenderse en modo alguno como que se tolera o fomenta el polizonaje u otras migraciones ilegales, y que estas no deberían socavar los esfuerzos para combatir los problemas de índole distinta relativos al tráfico de indocumentados o de seres humanos en general,

OBSERVANDO 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 o bien juzgan imposible cumplir las normas mencionadas, o que hay 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,

OBSERVANDO TAMBIÉN que la existencia en paralelo de las Directrices y las disposiciones sobre polizonaje del Convenio de Facilitación ha planteado cuestiones relativas a los procedimientos que han de observar los Estados Miembros que también son Gobiernos Contratantes del Convenio de Facilitación para resolver los casos de polizonaje, en particular los mencionados anteriormente,

ESTIMANDO que el mejor modo de solucionar 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 los casos de polizonaje deberían resolverse humanitariamente por todas las partes interesadas, las cuales deben otorgar 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,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.1027(26), adoptada por la Asamblea en su vigésimo sexto periodo de sesiones ordinario, en la que la Asamblea, entre otras cosas, autorizó al Comité de Facilitación y al Comité de Seguridad Marítima a que adopten conjuntamente las enmiendas a las Directrices que sean necesarias como resultado de la revisión antedicha y a que las divulguen por los medios adecuados,

HABIENDO EXAMINADO la labor realizada por el Comité de Facilitación, en su 36º periodo de sesiones,

TOMANDO NOTA de que está previsto que el Comité de Facilitación adopte, en su 37º periodo de sesiones, una resolución titulada Directrices revisadas sobre la prevención del acceso de polizones y la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje, mediante la que adoptará enmiendas idénticas a las Directrices,

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, cuyo texto que constituye el anexo de la presente resolución;

2. ACUERDA que, de conformidad con la resolución A.1027(26), las disposiciones de la presente resolución se consideren únicamente pertinentes en el caso de:

- a) Los Estados Miembros que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio de Facilitación;
- b) Los Estados Miembros que sean Gobiernos Contratantes del Convenio de Facilitación y que:
 - i) hayan 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 o bien juzgan imposible cumplir las normas mencionadas, o que hay diferencias entre sus propias prácticas y dichas normas; o

- ii) aún no hayan 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;
- 3. INSTA a los Gobiernos a que implanten en sus políticas y prácticas nacionales los procedimientos enmendados recomendados en las directrices adjuntas a partir del 1 de octubre de 2011;
- 4. 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;
- 5. INVITA a las compañías navieras, propietarios y armadores de buques y otras partes interesadas 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 de los accesos e impedir que polizones potenciales logren introducirse en los buques;
- 7. ACUERDA que el Comité de Seguridad Marítima debería seguir vigilando la eficacia de las directrices adjuntas basándose en la información que faciliten los Gobiernos y el sector, las mantenga sometidas a examen y adopte cualquier otra medida que estime necesaria a la luz de los acontecimientos;
- 8. PIDE a la Asamblea que refrende también las medidas adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima y por el Comité de Facilitación.

ANEXO

DIRECTRICES REVISADAS SOBRE LA PREVENCIÓN DE LOS CASOS DE POLIZONAJE 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 seguridad en tierra, son responsables de colaborar lo más estrechamente posible para:

- .1 prevenir los casos de polizonaje; y
- .2 resolver de forma expeditiva los casos de polizonaje y garantizar la pronta devolución o repatriación del polizón. Deberán adoptarse todas las medidas apropiadas para evitar situaciones en las que los polizones tienen que permanecer a bordo del buque indefinidamente.

1.2 No obstante, independientemente de la eficacia de las medidas de seguridad a bordo y en el puerto, hay que reconocer que se seguirán dando casos en que los polizones logran 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 implicados: el Estado de embarco, el de desembarco, el Estado de abanderamiento del buque, el Estado de la nacionalidad/ciudadanía o permiso de residencia aparente, alegado o real del polizón y los Estados de tránsito durante la repatriación.

2 DEFINICIONES

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

- .1 *Autoridades públicas*: organismos o funcionarios de un Estado encargados de aplicar o hacer cumplir las leyes y reglamentos de dicho Estado relacionados con cualquier aspecto de las normas y prácticas recomendadas que contiene el presente anexo.
- .2 *Medidas de protección*: medidas elaboradas y aplicadas con arreglo a acuerdos internacionales para mejorar tanto la protección a bordo de los buques y en las zonas e instalaciones portuarias como la de las mercancías objeto de comercio internacional, a fin de detectar y prevenir cualquier acto ilícito¹.
- .3 *Polizón*: 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

¹ Véanse el capítulo XI-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), 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 el Protocolo de 2005 relativo al mismo (Protocolo SUA 2005).

bordo una vez que el buque ha salido de puerto, o en la carga durante su desembarque en el puerto de llegada, y que el capitán notifica como tal polizón a las autoridades pertinentes.

- .4 *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 detecta a bordo antes de que el buque salga de puerto.
- .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 *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 PRINCIPIOS BÁSICOS

La experiencia adquirida hasta la fecha hace pensar que la aplicación de los siguientes principios básicos resulta útil para prevenir casos de polizonaje y contribuye a resolver con agilidad los casos de polizonaje:

- .1 Los casos de polizonaje deberían abordarse de acuerdo con principios humanitarios y prestando siempre la debida atención a la seguridad y protección 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 sus representantes y los capitanes deberían cooperar en la mayor medida posible para prevenir casos de polizonaje.
- .3 Los propietarios de buques, los capitanes, las autoridades públicas y las autoridades portuarias deberían tomar medidas de seguridad que impidan, en la medida de lo posible, que puedan subir a bordo los posibles polizones o, en su defecto, 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 que se den casos de polizonaje y que también puede salvar la vida de algún polizón que permanezca oculto, por ejemplo, en un lugar que con posterioridad vaya a ser sellado o tratado químicamente.
- .5 Las autoridades públicas, las autoridades portuarias, los propietarios de buques y sus representantes y los capitanes deberían cooperar en la mayor medida posible para prevenir y resolver rápidamente los casos de polizonaje y garantizar que la devolución o repatriación del polizón se cumpla prontamente. Se adoptarán todas las medidas oportunas para evitar situaciones en las que los polizones deban permanecer indefinidamente a bordo de un buque.

- .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 en el Protocolo de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 31 de enero de 1967, así como en la legislación nacional pertinente².
- .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 cooperar con el propietario del buque para disponer el desembarco del polizón en un Estado adecuado.
- .9 Los Estados deberían aceptar el regreso de los polizones que tengan la nacionalidad plena o la ciudadanía de ese Estado o el derecho de residir en dicho Estado.
- .10 Cuando no se pueda determinar la nacionalidad, ciudadanía o permiso de residencia, el Estado rector del puerto de embarco inicial de un polizón debería aceptar el regreso del mismo 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 garantizar que todos sus puertos estén dotados de la infraestructura y los procedimientos operacionales y de seguridad 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 éste. Esta labor se efectuará 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 seguridad deberán referirse, entre otras cosas, y según el caso, a las siguientes cuestiones:

- .1 el patrullaje periódico de las zonas portuarias;
- .2 la provisión de instalaciones especiales para el almacenamiento de la carga fácilmente expuesta al acceso de los polizones y vigilancia constante de las personas y las cargas que entran en esas instalaciones;

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

- .3 la inspección de los almacenes y las zonas de almacenamiento de la carga;
- .4 la inspección de la carga cuando haya indicios claros de la presencia de polizones;
- .5 la cooperación entre las autoridades públicas, los propietarios de buques, los capitanes y las entidades costeras pertinentes en el establecimiento de disposiciones operacionales;
- .6 la cooperación entre las autoridades portuarias y otras autoridades competentes (por ejemplo, autoridades policiales, aduaneras o de inmigración) para evitar el tráfico de personas;
- .7 la firma y el cumplimiento de acuerdos con los estibadores y otras entidades en tierra que operen en puertos nacionales para garantizar que solo el personal autorizado por estas entidades interviene en las operaciones de estiba/desestiba y de carga/descarga de los buques y en otras operaciones relacionadas con la permanencia de los buques en los puertos;
- .8 la firma y el cumplimiento de acuerdos con los estibadores y otras entidades en tierra para garantizar que se puede demostrar fácilmente la identidad del personal que tiene acceso al buque y que se dispone de una lista de los nombres de las personas con más probabilidad de tener que subir a bordo en el marco de sus obligaciones; y
- .9 la colaboración de los estibadores y otras personas que trabajen en la zona portuaria para que notifiquen a las autoridades portuarias la presencia de toda persona que aparentemente no esté autorizada a hallarse en la zona portuaria.

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 seguridad para impedir, en la medida de lo posible, que puedan subir a bordo posibles polizones o, en su defecto, 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 riesgo de que se produzca el embarco de polizones, las medidas de seguridad comprenderán como mínimo las siguientes medidas preventivas:

- .1 todas las puertas, escotillas y medios de acceso a las bodegas o pañoles que no se utilicen durante la permanencia del buque en el puerto deberán cerrarse;
- .2 el número de puntos de acceso al buque deberá reducirse al mínimo y dichos puntos deberán estar suficientemente protegidos;
- .3 las partes del buque que dan al mar deberán estar debidamente protegidas;
- .4 se deberá mantener una guardia apropiada en cubierta;

- .5 siempre que sea posible, los miembros de la tripulación, u otras personas, si así se conviene con el capitán, vigilarán los embarcos y desembarcos;
- .6 se deberá disponer en todo momento de medios de comunicación adecuados; y
- .7 durante la noche se deberá mantener una iluminación adecuada tanto dentro como fuera del casco.

4.2.3 Antes de salir de un puerto donde exista riesgo de embarco de 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. No se deberían utilizar métodos de búsqueda que puedan causar daño a los polizones ocultos.

4.2.4 No se debería realizar ninguna fumigación o precinto hasta que se haya efectuado una inspección minuciosa de las zonas que se deban fumigar o precintar, a fin de garantizar que no hay polizones en dichas zonas.

5 RESPONSABILIDADES EN CUANTO A LA SOLUCIÓN DE CASOS DE POLIZONAJE

5.1 Interrogatorio por el capitán y notificación

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

- .1 realizar todos los esfuerzos necesarios para determinar inmediatamente el puerto de embarco del polizón;
- .2 realizar todos los esfuerzos necesarios para establecer la identidad, incluida la nacionalidad, ciudadanía o permiso de residencia del polizón;
- .3 elaborar una declaración que contenga toda la información disponible relativa al polizón, para su presentación a las autoridades competentes (por ejemplo, las autoridades públicas del puerto de embarco, el Estado de abanderamiento y cualquier puerto de escala posterior, si procede) 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 existencia de un polizón y todos los pormenores al propietario del buque y a las autoridades pertinentes del puerto de embarco, del próximo puerto de escala y del Estado de abanderamiento, en el entendimiento de que, cuando un polizón se declare refugiado/refugiada, debería atribuirse a esta información carácter confidencial en la medida necesaria para salvaguardar la seguridad del polizón;
- .5 no apartarse de la travesía prevista para intentar el desembarco de 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 el polizón, a menos que las autoridades públicas del Estado al que 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 clemencia;

- .6 asegurarse de que el polizón se presenta a las autoridades pertinentes en el próximo puerto de escala, de conformidad con lo que éstas prescriban;
- .7 adoptar medidas adecuadas para garantizar la seguridad, estado general de salud y bienestar del polizón hasta su desembarco, que incluyen ofrecerle suficiente aprovisionamiento, alojamiento, atención médica e instalaciones sanitarias;
- .8 asegurarse de que no se exija a los polizones que trabajen a bordo del buque, excepto en situaciones de emergencia o en relación con su alojamiento a bordo;
- .9 asegurarse de que los polizones reciben un trato humanitario, coherente con los principios básicos.

5.2 Propietario del buque

El propietario de todo buque que encuentre polizones a bordo tiene la responsabilidad de:

- .1 asegurarse de que se notifica la existencia de un polizón y se comunica toda la información sobre el caso a las autoridades pertinentes del puerto de embarco, del próximo puerto de escala y del Estado de abanderamiento;
- .2 dar cumplimiento a toda decisión adoptada por las autoridades nacionales competentes del puerto de desembarco respecto del traslado del polizón; y
- .3 correr con los gastos incurridos en relación con la devolución, detención, cuidado y desembarco del polizón, de conformidad con lo dispuesto en la legislación de los Estados que puedan verse implicados.

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

El Estado rector del primer puerto de escala previsto con arreglo al plan del viaje después del descubrimiento de un polizón es responsable 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, 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 examinar favorablemente la posibilidad de autorizar su desembarco y facilitarle un alojamiento seguro, posiblemente a expensas del propietario del buque, si se considera 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 regreso y las autoridades públicas tengan la seguridad 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 otros factores dificulten el desembarco del polizón del buque a su llegada; dichos factores pueden incluir, entre otros, los casos en los que la presencia del polizón a bordo puede poner en peligro la seguridad y la protección operacionales del buque, la salud de la tripulación o del polizón;
- .3 hacer todos los esfuerzos que estén en su mano para identificar y establecer la nacionalidad, ciudadanía o permiso de residencia del polizón;
- .4 hacer todos los esfuerzos que estén en su mano para establecer la validez y autenticidad de los documentos del polizón y, cuando los documentos de un polizón no estén en regla, de ser posible y compatible con la legislación y las normas de seguridad nacionales, expedir una carta explicativa a la que se adjuntará una fotografía del polizón y cualquier otra información importante. Dicha carta, 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 empresa de transporte que lleve de regreso al polizón y en ella se incluirá la información que requieran las autoridades en los puntos de tránsito o en el punto de desembarco;
- .5 proporcionar orientaciones, para la entrega del polizón en el puerto de embarco, el Estado de nacionalidad, ciudadanía o permiso de residencia o algún otro Estado al cual se le puedan dar legalmente instrucciones, en colaboración con el propietario del buque;
- .6 informar al propietario del buque en el que se haya descubierto al polizón de los gastos incurridos en su detención y devolución, si el propietario del buque debe asumir dichos gastos. Además, las autoridades públicas deberían 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 deberían mantener también al mínimo el periodo durante el que los propietarios de buques son considerados responsables de sufragar los gastos de mantenimiento de los polizones por las autoridades públicas;
- .7 examinar la posibilidad de reducir los recargos que podrían imponerse de otro modo si los propietarios del buque cooperan con las autoridades encargadas de la supervisión de manera que estas juzguen satisfactorio en la adopción de medidas encaminadas a evitar el transporte de polizones; o en los casos en que su capitán haya declarado debidamente la existencia de un polizón ante las autoridades competentes del puerto de llegada y haya demostrado que se adoptaron 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 o de viaje, un documento que dé fe de las circunstancias de su embarco y llegada para facilitar el regreso del polizón ya sea a su Estado de origen, al del puerto de embarco o a cualquier otro Estado al cual pueda ser enviado legalmente por cualquier medio de transporte;
- .9 facilitar dicho documento de presentación al funcionario de transporte encargado de llevar a cabo la devolución del polizón;

- .10 tener debidamente en cuenta, cuando se dispone la detención o devolución del polizón, los intereses del propietario del buque, así como las consecuencias para los mismos de tales disposiciones, en la medida en que ello sea compatible con el mantenimiento del control, sus tareas y obligaciones legales respecto del polizón, y que no grave excesivamente los fondos públicos;
- .11 informar a la Organización de los casos de polizonaje³;
- .12 colaborar con las autoridades del Estado de abanderamiento del buque para identificar al polizón y determinar su nacionalidad, ciudadanía o permiso de residencia, facilitar la devolución del polizón y adoptar las disposiciones necesarias para su devolución o repatriación; y
- .13 si no se acepta el desembarco, notificar los motivos 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 rector del siguiente puerto de escala es responsable de seguir las orientaciones que figuran en el párrafo 5.3.

5.5 Estado rector del puerto de embarco

El Estado rector del puerto de embarco inicial del polizón (es decir, el Estado en el que el polizón subió a bordo por primera vez) es responsable 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 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 al posible polizón, en los casos en los que la legislación nacional lo permita, si se le descubre antes de que el buque zarpe en el propio buque o en la carga destinada a éste; entregar el polizón frustrado a las autoridades locales para su enjuiciamiento y/o, cuando proceda, a las autoridades de inmigración para su examen y posible devolución: no se impondrá al propietario del buque cargo alguno para cubrir los gastos de detención o devolución ni le será impuesta sanción alguna;
- .4 capturar y detener al polizón en los casos en los que la legislación nacional lo permita; si este es descubierto mientras el buque se encuentra en las aguas territoriales del Estado rector 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 devolución ni le será impuesta sanción alguna;

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

- .5 informar a la Organización de los casos de polizonaje⁴; y
- .6 volver a evaluar las medidas y procedimientos preventivos que se hayan habilitado y verificar 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 son responsables de:

- .1 hacer todos los esfuerzos que estén en su mano para contribuir a determinar la identidad y la nacionalidad o ciudadanía del polizón o su permiso de residencia y para proporcionarle los documentos pertinentes, una vez que se haya comprobado que el polizón posee la nacionalidad, ciudadanía o el permiso de residencia que haya declarado;
- .2 aceptar al polizón cuando se haya establecido su nacionalidad, ciudadanía o el permiso de residencia; y
- .3 informar a la Organización de los casos de polizonaje⁴.

5.7 Estado de abanderamiento

El Estado de abanderamiento del buque es responsable de:

- .1 brindarse, en la medida de lo posible, a prestar asistencia al capitán/propietario del buque o a la autoridad pertinente del puerto de desembarco para identificar al polizón o establecer su nacionalidad, ciudadanía o permiso de residencia;
- .2 estar dispuesto a realizar las gestiones necesarias ante las autoridades competentes para facilitar el desembarco del polizón en la primera oportunidad que se presente;
- .3 estar dispuesto a ayudar al capitán/propietario del buque o a la autoridad del puerto de desembarco a tomar las disposiciones necesarias para la devolución o repatriación del polizón; y
- .4 informar a la Organización de los casos de polizonaje⁴.

5.8 Cualquier Estado de tránsito durante el proceso de repatriación

Cualquier Estado de tránsito durante el proceso de repatriación es responsable de permitir, a reserva de los requisitos normales de visado y 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 o directrices sobre la devolución del Estado rector del puerto de desembarco.

⁴ Véase la circular FAL.2/Circ.50/Rev.2: "Informes sobre casos de polizonaje", tal y como pueda enmendarse.

APÉNDICE

IMPRESO 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

<p>INFORMACIÓN RELATIVA AL BUQUE</p> <p><i>Nombre del buque:</i></p> <p><i>Nº IMO:</i></p> <p><i>Pabellón:</i></p> <p><i>Compañía:</i></p> <p><i>Dirección de la compañía:</i></p> <p><i>Agente en el próximo puerto:</i></p> <p><i>Dirección del agente:</i></p> <p><i>Distintivo de radiollamada internacional:</i></p> <p><i>Nº INMARSAT:</i></p> <p><i>Puerto de matrícula:</i></p> <p><i>Nombre del capitán:</i></p> <p>INFORMACIÓN RELATIVA AL POLIZÓN</p> <p><i>Fecha/hora en que se le descubrió a bordo:</i></p> <p><i>Lugar de embarco:</i></p> <p><i>País de embarco:</i></p> <p><i>Fecha/hora de embarco:</i></p> <p><i>Destino final al que pretende llegar:</i></p> <p><i>Motivos por los que declara haber embarcado en el buque*:</i></p> <p><i>Apellido(s):</i></p> <p><i>Nombre(s):</i></p> <p><i>Nombre por el que se le conoce:</i></p> <p><i>Sexo:</i></p> <p><i>Primer idioma:</i></p> <p><i>Habla:</i></p> <p><i>Lee:</i></p> <p><i>Escribe:</i></p>	<p><i>Fecha de nacimiento:</i></p> <p><i>Lugar de nacimiento:</i></p> <p><i>Nacionalidad declarada:</i></p> <p><i>Domicilio particular:</i></p> <p><i>País:</i></p> <p><i>Tipo de documento de identidad, por ejemplo, Nº de pasaporte, Nº del documento de identidad, o Nº de la libreta de embarque:</i></p> <p><i>En caso de disponer de alguno de esos documentos,</i></p> <p><i>Fecha de expedición:</i></p> <p><i>Lugar de expedición:</i></p> <p><i>Fecha de expiración:</i></p> <p><i>Expedido por:</i></p> <p><i>Fotografía del polizón:</i></p> <div data-bbox="863 1167 1058 1395" style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;"><p>Fotografía (si la hubiere)</p></div> <p><i>Descripción física general del polizón:</i></p> <p><i>Otros idiomas:</i></p> <p><i>Habla:</i></p> <p><i>Lee:</i></p> <p><i>Escribe:</i></p>
---	--

* Si el polizón se declara refugiado o solicitante de asilo, esa información se considerará confidencial en la medida necesaria para la seguridad del polizón.

OTROS PORMENORES:

- 1) *Método de embarco, incluidas otras personas implicadas (por ejemplo, tripulación, trabajadores del puerto, 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) *Declaración del capitán (incluidas todas las observaciones sobre la credibilidad de la información facilitada por el polizón):*

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

Firma del polizón:

Firma del capitán:

Fecha:

Fecha:
