

# TRANSPORTE

*Por: Gissella Linero Noguera.*

*Imagen: Portada Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional.*

*Edición 2008. Tomada de: <http://www.cartamar.com/>*



## RETROSPECTIVA LEGAL DE LA FIGURA DE POLIZÓN

**E**ste artículo va más allá de dar a conocer la figura del polizón porque este ha venido acompañando el tráfico marítimo desde épocas inexorables, lo que se pretende es reflejar su avance en el tiempo, mostrar como lo que ayer era considerado como un evento casual e informal hoy, en muchos puertos del mundo, es manejado como una amenaza que atenta contra la seguridad del buque la carga y los pasajeros.

En este contexto es obligatorio remitirnos a la normatividad internacional, inicialmente, al Convenio de Refugiados de 1951 y al Convenio Internacional sobre Polizones. El primero porque “ampara”, en una forma u otra, al perseguido por motivos político o religiosos que se introduce de forma clandestina en un buque lo que lo convierte en un polizón. El segundo, Convenio Internacional sobre Polizones de 1957, que a pesar de ser uno de los cuerpos normativos más completos al respecto nunca ha entrado en vigor.

Para resolver con cierto grado de orden la situación del llamado “pasajero clandestino” que “apareció” con el Convenio de Refugiados se emite, en el año 1965, el Convenio de Facilitación de Tráfico Marítimo el cual maneja el problema de forma concreta en su capítulo cuatro, en cinco secciones, establece el tratamiento que debe dársele al polizón, realiza un gran aporte procedimental ya que establece los pasos a seguir para el desembarco del polizón momento más problemático y engorroso de todo el proceso del polizonaje porque es el momento en que se determina las partes implicadas: El buque, estado de abanderamiento, estado del puerto de desembarque, nacionalidad del polizón, así mismo se aborda el tema de cómo se reparten los gastos ocasionados por la situación que al fin y al cabo es lo que conlleva la mayor problemática.

En razón a la ausencia de un procedimiento internacionalmente acordado para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje la Organización Marítima Inter-



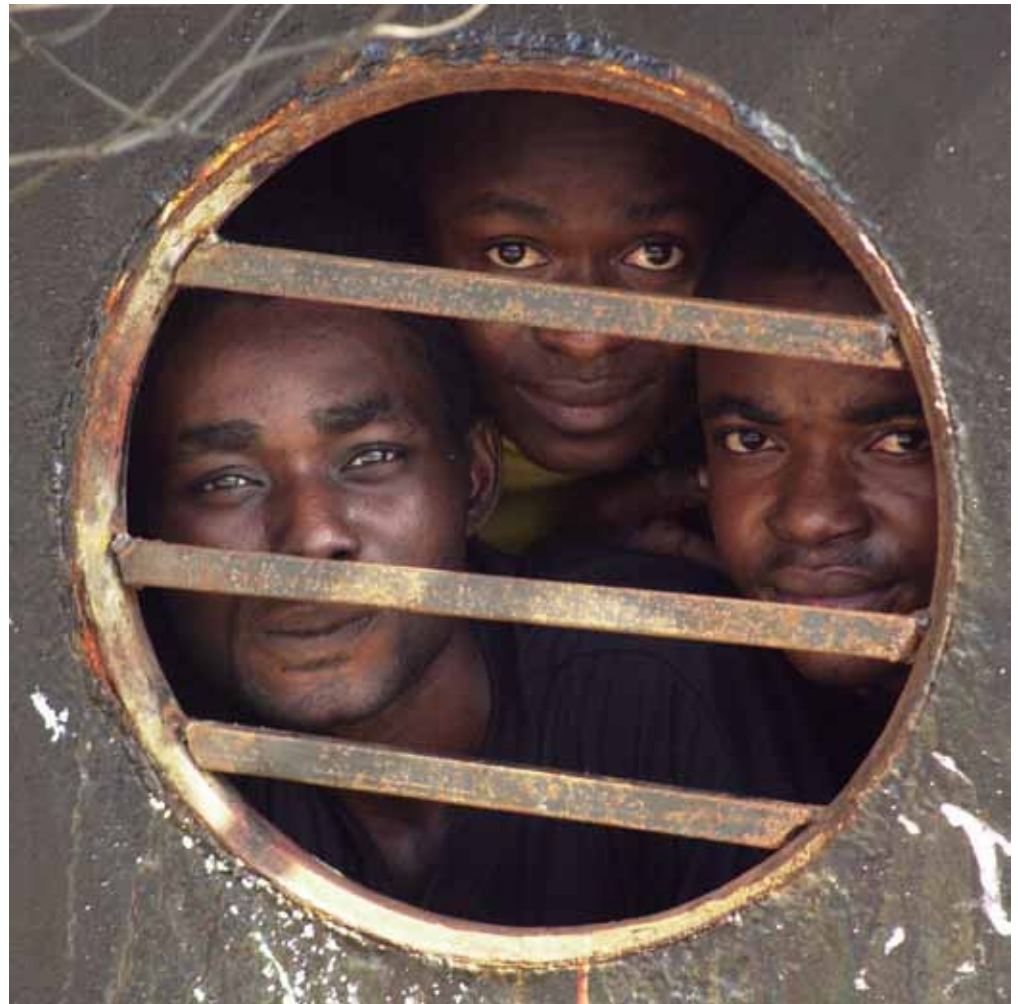
*Imagen: Logotipo ACNUR. Tomada de: <http://www.ecos1360.com/>*



*Imagen: Logotipo IMO. Tomada de: <http://www.nieuwsbladtransport.nl/>*

nacional expide en el año 1997 la Resolución A.871(20) donde se asignan responsabilidades.

Profundizando en la cuestión la Organización Marítima Internacional y la Organización Internacional del Trabajo acordaron en el año 2001 el código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) el cual no dicta medidas directas para contrarrestar el problema pero, como se encuentra amparado en el apartado 8 de la parte B que trata sobre el acceso de personal no autorizado al buque, resta responsabilidad penal al Oficial de Protección de la Instalación Portuaria sobre los fallos de seguridad, el control del acceso a personal no autorizado al buque, creándose la posibilidad del que fallo provenga de las mismas instalaciones de grupaje de la mercancía que puede provocar el posterior acceso al buque de estas personas.



*Imagen: L'incerta i perillosa aventura dels polissons. Tomada de: <http://blogs.laxarxa.com/totsxtots/>*

El Código Internacional de Seguridad (ISM) o Código Internacional de Gestión (IGS) es un texto normativo que tampoco trata la figura de forma concreta pero la involucra en las medidas de emergencias, parte A/sección, porque queda reemplazado por la enmienda del capítulo XI del SOLAS que corresponde a la adaptación del código PBIP. La aparición de un polizón se considera, genéricamente, como una situación de emergencia, mas sin embargo con respecto a este aspecto el código no provee los instrumentos necesarios para afrontarla y actuar eficazmente contra los posibles peligros, accidentes y situaciones de emergencia.

Como podemos observar el fenómeno del polizonaje se encuentra bastante cubierto en lo que a normas y directrices se refiere, más sin embargo se nota vacíos en ciertas situaciones que rodean la figura, sobre todo en su génesis o principio ya que toda esta normativa ataca la situación e intenta controlar el evento una vez surgido, pero a la final ninguna establece medidas de preven-

ción al problema real, que sin duda es de un trasfondo económico y social que va más allá de una necesidad de ser conducido de un lugar a otro, clandestinamente, para ahorrarse el pago de un transporte.

#### **Referencias Bibliográficas**

- Convenio de Refugiados (1951)
- Convenio Internacional sobre Polizones (1957).
- Convenio de Facilitación de Tráfico Marítimo (1965)
- Convenio Internacional Para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar. (SOLAS) (1974)
- Resolución A.871 (20) de 1997
- Protección de Buques e Instalaciones Portuarias – PBIP – (2001)
- Código Internacional de Seguridad (ISM) o Código Internacional de Gestión (IGS)

#### **Datos del Autor:**

Abogada Especialista en Derecho Marítimo, Universidad Externado de Colombia, Magister en Gestión de Puertos y Derecho Marítimo, Universidad de Deusto (España)

