UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA
BARCELONATECH
Facultat de Nàutica de Barcelona

Licenciatura en Náutica y Transporte Marítimo

Proyecto Final de Carrera

ANÁLISIS DE LA CASUÍSTICA DE LOS POLIZONES A BORDO DEL BUQUE Y EL TRÁFICO ILEGAL DE PERSONAS POR VÍA MARÍTIMA

Autor: Pere Prieto Puigmartí

Director: Dr. Jesús E. Martínez Marín

Barcelona, Junio de 2017

Agradecimientos

Para mí la consecución de este proyecto ha sido un período de aprendizaje intenso a pesar de la dilación en el tiempo que ha llevado finalizarlo. Por ello me gustaría agradecer al Dr. Jesús E. Martínez Marín profesor en varias asignaturas a lo largo de la carrera y tutor de este proyecto por su infinita paciencia, así como apoyo en todo el proceso de redacción de este proyecto.

También quiero agradecer a mi familia por acompañarme y regalarme todos estos años de estudio sin los cuales no sería la persona que soy hoy en día.

Finalmente agradecer a la facultad de náutica de Barcelona en su conjunto tanto a personal docente como administrativo por enseñarme no solo el contenido de la cada una de las asignaturas de la carrera sino también por mostrarme su modo particular de ver el mundo marítimo y su integración en la sociedad.

Resumen

Este proyecto trata sobre la casuística de polizones y tráfico de seres humanos des del punto de vista marítimo, estudiándolo desde sus vertientes legales, operacionales y administrativas.

Se inicia su estudio conociendo sus motivos, volúmenes, flujos y limitaciones. Eso implica conocer las causas migratorias, su localización geográfica, periodicidad, derechos básicos que limitan su regulación y posibilidades, etc.

A continuación, se profundiza en el concepto jurídico del polizonaje y la trata de seres humanos, para proceder a desarrollar de forma extensa la legislación vigente al respecto. Se estudia tanto su regulación más genérica a nivel de derechos humanos, legislación nacional, convenios estatales, etc. como su legislación de ámbito marítimo específico o políticas de carácter privado.

En el desarrollo del proyecto se detallan los aspectos operacionales de esta casuística. Analizando tanto los manuales procedimentales y códigos internacionales como la estructura y operativa nacionales.

Finalmente, se profundiza en la parte más de aplicación del proyecto, analizando las posibles soluciones tanto administrativas como operativas. Se recogen las acciones preventivas más recomendables y habituales para finalmente pasar a desarrollar paso a paso un procedimiento de actuación detallado frente a un posible caso real.

Índice

Agradecimientos 1

Resumen 2

Tabla de abreviaturas 6

1. Introducción 8

1.1. Motivación 8

1.2. Derechos humanos y normativa 9

1.3. Causas para la migración 15

1.3.1. Causas políticas 15

1.3.2. Causas culturales 15

1.3.3. Causas socio-económicas 16

1.3.4. Causas familiares 16

1.3.5. Causas bélicas 16

1.3.6. Causas por catástrofes 16

2. Marco teórico 17

2.1. Flujos migratorios 17

2.1.1. Flujos migratorios históricos 18

2.1.2. Flujos migratorios actuales 22

2.1.3. Zonas o rutas principales 26

2.2. Modelos de inmigración 31

2.2.1. Modelo clásico 31

2.2.2. Modelo de transformabilidad migratoria 31

2.2.3. Modelo de mestizaje migratorio 33

3. Bases Legales 34

3.1. Normativa actual 34

3.1.1. Normativa general 35

3.1.2. Normativa específica 42

4. Operativa 59

4.1. Procedimientos 59

4.1.1. Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR) 60

4.1.2. International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) 62

4.1.3. Organización nacional 94

5. Solución de incidencias 99

5.1. Asistencia al buque 99

5.1.1. Prevención 100

5.1.2. Actuación frente a un caso de polizonaje o trata de seres humanos 106

Conclusiones 111

Bibliografía 115

Anexos 119

Anexo A 119

Anexo B 121

Anexo C 123

Tabla de abreviaturas

a. C.	Antes de Cristo
ACNUR	Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (en inglés UNHCR)
AHTS	Anchor Handling Tug and supply ship
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
BOE	Boletín Oficial del Estado
CGS	Código de Gestión de la Seguridad (en Inglés ISM)
d. C	Después de Cristo
IAMSAR	International Aeronautical and Maritime Search and Rescue
ISM Code	International Safety Management Code
ISPS Code	International Ship and Port Facility Security Code

MSC	Maritime Safety Committee
OMI	Organización Marítima Internacional (en inglés IMO)
OSC	On scene coordinator
RCC	Rescue coordinator centre
SGS	Sistema de Gestión de la Seguridad
SOLAS	International Convention for the Safety of Live at Sea
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
UE	Unión Europea
US	United States of America
UNODC	Oficina de Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito

1. Introducción

1.1. Motivación

Los recientes flujos migratorios desde el norte de África hasta Europa de las últimas décadas, acrecentados por el fenómeno de la Primavera Árabe y las revueltas ocurridas, han puesto el foco mediático sobre el tema de las migraciones y, por consiguiente, la temática sobre polizones. El motivo de este trabajo es, primeramente, romper la idea de que la única o más importante migración es la africana y ver todo el panorama actual y pasado de casuística migratoria. A partir de aquí, se analizará y estudiará cada aspecto que afecta a esta problemática.

Además de la actualidad del tema, o quizás debido a ella, parte de mi experiencia profesional se entremezcla con esta problemática. Estando yo embarcado en un buque AHTS a 72 millas al sur de la isla de Malta junto con otro barco de la misma compañía, nos encontramos con un grupo de emigrantes, presumiblemente del continente africano y con rumbo a Europa. Tras dar el aviso por radio, la armada italiana se puso en contacto con el otro buque para que fuera él quien realizara las labores de salvamento, el cual terminó llevándolos hasta la isla de Sicilia.

Tras esa experiencia comprendí que mis conocimientos de este fenómeno eran, cuanto menos, escasos y que muchos de los integrantes de la tripulación tampoco sabían exactamente cómo actuar. Es por este motivo que mi intención

en este proyecto es profundizar en la temática del tráfico ilegal de personas por vía marítima y de los polizones a bordo de buques.

1.2. Derechos humanos y normativa

Para empezar a hablar de este tema debemos antes asentar las bases legales respecto a estas personas: qué derechos tienen y qué obligaciones tiene cualquier marino ante ellos.

Para ello acudimos primero a la *Declaración Universal de los Derechos Humanos*[1]. En su artículo primero, expone:

«Todos los seres humanos nacen libres e iguales en dignidad y derechos y, dotados como están de razón y conciencia, deben comportarse fraternalmente los unos con los otros.»

Y en su segundo artículo:

«Toda persona tiene todos los derechos y libertades proclamados en esta Declaración, sin distinción alguna de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición. Además, no se hará distinción alguna

[1] (*La Declaración Universal de Derechos Humanos* | *Naciones Unidas*, 1948) texto extraído de (*Amnistía Internacional España - Derechos humanos*)

fundada en la condición política, jurídica o internacional del país o territorio de cuya jurisdicción dependa una persona, tanto si se trata de un país independiente, como de un territorio bajo administración fiduciaria, no autónomo o sometido a cualquier otra limitación de soberanía.»

Queda claro entonces que en el caso de los fenómenos migratorios hay que actuar con arreglo a estos artículos en iguales condiciones, sea cual sea la procedencia o distinción de las personas emigrantes, y al mismo tiempo respetar sus libertades, derechos y dignidad.

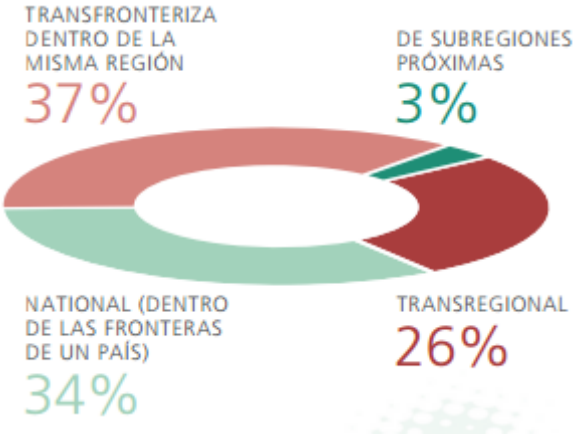
En su artículo cuarto:

«Nadie estará sometido a esclavitud ni a servidumbre, la esclavitud y la trata de esclavos están prohibidas en todas sus formas.»

Se entiende, por tanto, que a todos los efectos la trata de seres humanos es ilegal a ojos de la ley y, evidentemente, de la moralidad y debe ser perseguida y erradicada.

Según datos de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito[2], un 63% de los fenómenos de trata de seres humanos se realizan en el ámbito internacional (37% transfronteriza dentro de la misma región y 26% transregional) y evidentemente uno de los medios utilizados es la vía marítima.

[2] (UNODC, *Human Trafficking*)



Fuente: Gráfico de la UNODC basado en los datos presentados por los países.

Respecto a la personalidad y a los derechos jurídicos de las personas, la *Declaración Universal de los Derechos Humanos* recoge en sus artículos 6, 7 y 8 el derecho de las personas al reconocimiento de su personalidad jurídica, a la igualdad ante la ley sin distinción y a la presentación de un recurso ante los tribunales nacionales por la violación de sus derechos.

Uno de los artículos de la *Declaración Universal de los Derechos Humanos* que más afecta a nuestro tema de estudio es el decimotercer artículo, que expone que:

«Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado. Y,

Toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso del propio, y a regresar a su país.»

Es importante, entonces, remarcar que la emigración nunca será un delito a pesar de las regulaciones nacionales o locales, aunque sí podrá serlo la inmigración que incumpla las leyes del país de destino. Por lo tanto, cualquier embarcación que se disponga a emigrar hacia otro país no estará cometiendo un delito hasta el momento de entrada en el país de destino si por ello incumple las leyes de este país, pero nunca durante el tránsito por aguas internacionales.

Por otro lado, en algunos casos sí se considera la comisión de un delito el momento de su preparación: es el caso de la trata de seres humanos. El Artículo 177 bis de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, expone:

«Será castigado con la pena de cinco a ocho años de prisión como reo de trata de seres humanos el que, sea en territorio español, sea desde España, en tránsito o con destino a ella, empleando violencia, intimidación o engaño, o abusando de una situación de superioridad o de necesidad o de vulnerabilidad de la víctima nacional o extranjera, la captare, transportare, trasladare, acogiere, recibiere o la alojare con cualquiera de las finalidades siguientes:

a) La imposición de trabajo o servicios forzados, la esclavitud o prácticas similares a la esclavitud o a la servidumbre o a la mendicidad.

b) La explotación sexual, incluida la pornografía.

c) La extracción de sus órganos corporales.»

Queda claro entonces que las personas inmigrantes no serán nunca objeto de delito de inmigración ilegal, ni siquiera en su preparación.

Siguiendo con los derechos humanos que atienden a nuestro caso de estudio, destaca el artículo 13:

«Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado.

Toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso del propio, y a regresar a su país.»

Es decir, en ningún caso constituirá delito el hecho de abandonar un país o emigrar, sea cual sea el objetivo.

El otro artículo de la *Declaración Universal de los Derechos Humanos* que afecta directamente a la casuística a la que nos enfrentamos es el artículo 14, que declara lo siguiente:

«En caso de persecución, toda persona tiene derecho a buscar asilo, y a disfrutar de él, en cualquier país.

Este derecho no podrá ser invocado contra una acción judicial realmente originada por delitos comunes o por actos opuestos a los propósitos y principios de las Naciones Unidas.»

Es decir, que los motivos que lleven a la inmigración pueden exonerar al inmigrante en cierto modo. El problema reside en discernir si los motivos son

legítimos y si las formas son las adecuadas y eso se ve afectado directamente por la legislación propia de cada estado.

Otro artículo que es un tanto complejo a la hora de su aplicación e interpretación es el decimoquinto:

«Toda persona tiene derecho a una nacionalidad.

A nadie se privará arbitrariamente de su nacionalidad ni del derecho a cambiar de nacionalidad»

Claramente este articulo otorga el derecho de cambiar de nacionalidad y, por tanto, de cambiar el hecho de inmigrar a un país extranjero por el de *volver* al país al cual se pertenece. Así pues, aquí el problema reside en cómo se obtiene esa nueva nacionalidad y nos encontramos de nuevo con la necesidad de estudiar las leyes de cada estado al respecto.

1.3. Causas para la migración

Como hemos visto en el apartado anterior, los motivos para la emigración y posterior inmigración a otro país o región determinan o modifican la legalidad o no de la misma y, por consecuencia, también la forma en la que se actúa frente a ella[3]. Por tanto, es imprescindible clasificar esas causas[4] para su estudio.

1.3.1. Causas políticas

Se refieren a las causas derivadas de las crisis políticas. El temor a la persecución y venganza políticas empujan a las personas a abandonar su país, en algunos casos incluso poniendo su vida en peligro. A la emigración por persecuciones políticas en el propio país nos referimos a ella como «exilio político».

1.3.2. Causas culturales

La cultura (religión, idioma, tradiciones, costumbres, etc.) puede ser un factor importante para la emigración de un país, pero sobretodo es un punto clave a la hora de elegir un país al cual inmigrar y, por consiguiente, un factor muy importante en la formación de flujos migratorios.

---

[3] (*Root Causes of Migration - Fact Sheet* | *OneAmerica*, 2013)

[4] (Michael H. Crawford; Benjamin C. Campbell, *Causes and Consecuences of Human Migration, An Evolutionary Perspective*. 2014)

1.3.3. Causas socio-económicas

La búsqueda de un mejor nivel de vida, mejores condiciones de trabajo y remuneración o el acceso a un empleo son algunas de las mayores causas de emigración en el mundo. La situación de hambre y miseria en muchos países subdesarrollados obliga a muchos emigrantes a arriesgar su vida para conseguir mejores condiciones o incluso poder sobrevivir.

1.3.4. Causas familiares

Es una causa que a menudo va ligada a cualquiera de las demás, ya que surge a partir de la necesidad de reunificación familiar al emigrar primero un miembro de la familia y posteriormente seguirlo hacia el país receptor el resto de la unidad familiar.

1.3.5. Causas bélicas

La necesidad de huir de conflictos armados, persecuciones, exterminio, etc. es una de las mayores causas de emigración forzada en el mundo. Se han sucedido a lo largo de la historia en todas las regiones del planeta y es una de las causas con mayor volumen de desplazamiento.

1.3.6. Causas por catástrofes

Las grandes catástrofes naturales y sus efectos en todos los aspectos de la sociedad son un importante factor para la emigración y, además, es muy difícil de solucionar a corto y medio plazo por su carácter impredecible.

2. Marco teórico

Antes de empezar a estudiar las actuaciones y soluciones para enfrentarnos al fenómeno de la emigración, los polizones y la trata de personas, debemos antes entender y estudiar qué ha pasado y qué está pasando en la actualidad, así como qué medidas se están tomando y qué efecto real tienen. Para ello, primero analizaremos los flujos migratorios que se han desarrollado históricamente, los que se producen actualmente y qué tendencias están siguiendo, para posteriormente entender y estudiar las medidas que se están tomando actualmente.

2.1. Flujos migratorios

Como expone Josep Lacomba en su libro *Historia de las migraciones internacionales* (2008: 13.), “la movilidad humana es tan antigua como la propia historia de la humanidad”. Por lo tanto, las migraciones no son un fenómeno moderno de reciente aparición; se han desarrollado desde la aparición de los primeros seres vivos y, tal y como hemos visto anteriormente, son consecuencia de una gran variedad de motivos. Para entender mejor por qué suceden y qué consecuencias provocan, nos alejaremos de la actualidad y analizaremos aquellas migraciones que se han desarrollado históricamente.

2.1.1. Flujos migratorios históricos

Como ya hemos anticipado en esta introducción, las primeras migraciones se sucedieron en el continente africano, cuyo origen fueron los actuales países de Kenia, Tanzania o Etiopía y hacia lugares con mayor abundancia de recursos, clima moderado y de fácil adaptación. A partir de ahí los humanos, por aquel entonces nómadas cazadores y recolectores, se expanden por todo el mundo con rapidez. Una vez aparecen las grandes metrópolis y se domina la ganadería, estas migraciones se reducen considerablemente y empieza la etapa de sedentarización en que los grupos humanos se vinculan a un territorio concreto, aunque sin establecer fronteras[5].

A partir de la vinculación al territorio y la cohesión social nacen las primeras civilizaciones vinculadas a una metrópolis y empieza la fase de expansión y la aparición de fronteras. Es entonces cuando empiezan las movilizaciones forzadas debidas a la esclavitud y a la necesidad de mano de obra (civilización egipcia, 4000 a. C – 200 a. C.).

Con la aparición de la civilización griega se crea el concepto estatal de ciudadanía, en el que es posible que personas no nativas de un territorio obtengan la ciudadanía y plenos derechos al inmigrar a esa polis. Este concepto

[5](Lacomba, 2008) p.14

es asimilado por el Imperio romano y genera una gran movilidad dentro del territorio.

La caída del Imperio romano por las invasiones germanas y eslavas también es un episodio de movilidad forzosa, así como la atracción por motivos socioeconómicos que genera el Imperio bizantino.

Durante la Alta Edad Media (501 d. C. – 1110 d. C.) se desarrollan las principales creencias religiosas (cristianismo, judaísmo, islamismo, hinduismo y budismo), hecho que supone un gran motor para la movilidad humana.

Con la implantación de regímenes feudales durante la Baja Edad Media (siglos X-XV) la movilidad humana europea se estanca y se desarrolla principalmente a través de las rutas comerciales y exploraciones. En cambio, en el mundo árabe la continua expansión tanto hacia Oriente como Occidente sirve de puente entre las civilizaciones de China y Mongolia con Europa y provoca una gran movilidad humana.

El descubrimiento de América en 1492, aunque los vikingos ya hubieran desembarcado allí en el año 800 d. C., es un hecho clave en muchos aspectos y, evidentemente, también en la movilidad humana. A pesar de la conquista de los grandes imperios precolombinos, *a priori* no se generan grandes migraciones hacia el continente americano, sino que se establecen bases político-militares para controlar las colonias. No es hasta alrededor de 1520 cuando, por la

necesidad de mano de obra, se produce la movilidad forzosa de esclavos africanos, hecho que no terminará hasta la abolición de la esclavitud en 1820[6].

En 1519, el descubrimiento del Océano Pacífico supone la apertura de la ruta marítima comercial por el sur del continente americano y marca un antes y un después en el establecimiento de nuevos parámetros de movilidad humana[7].

En 1602 se producen las primeras movilizaciones desde el Imperio británico hacia Norteamérica, y también en este siglo se crean las primeras colonias francesas en la actual área de Luisiana.

Además de esta movilidad hacia el continente americano desde Europa, al mismo tiempo también se produce la expansión del mundo islámico.

En el siglo XVI se producen desplazamientos de comunidades islámicas hacia el este de Europa, expandiendo y avanzando sobre Europa por los Balcanes. Al mismo tiempo, el Imperio mongol llega a la India y se desarrollan invasiones sobre la actual Turquía. Además, la unificación de Rusia supone un punto de inflexión en la movilidad euroasiática.

[6] (Lacomba, 2008) p.22

[7] (Lacomba, 2008) p.26

Otro hecho importante que genera una gran movilidad es la independencia de los Países Bajos del Imperio español, su crecimiento mercantil y su expansión territorial con colonias en ultramar.

Uno de los últimos momentos históricos de gran movilidad humana es sin duda el producido por la Revolución Industrial y la expansión colonial francesa y británica.

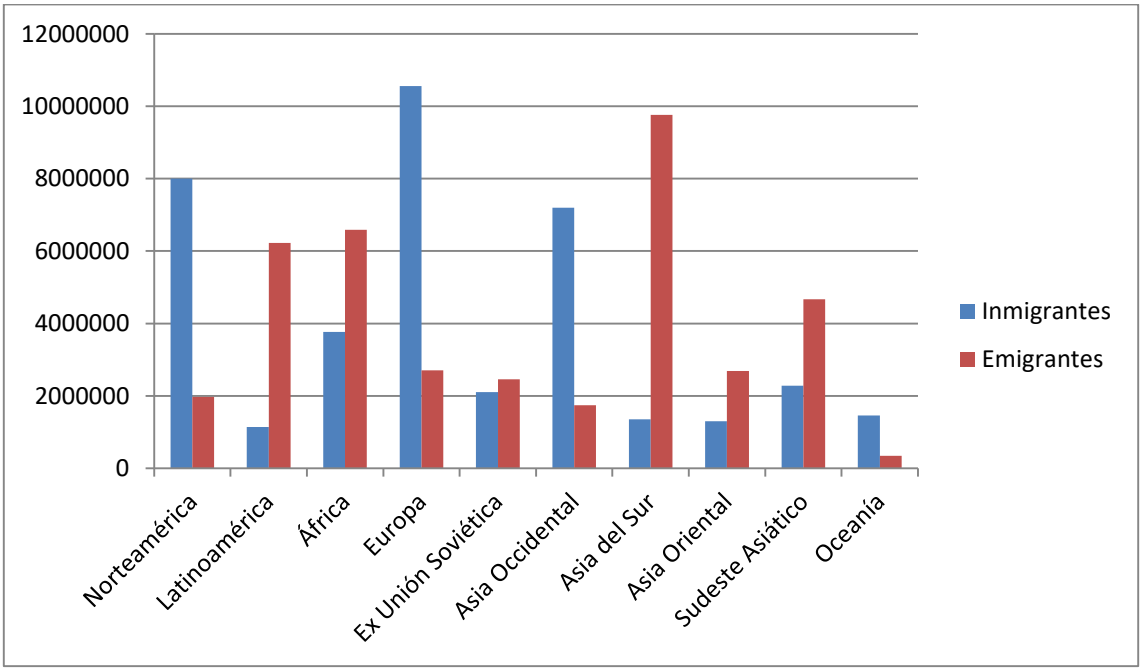
La invención de la máquina de vapor y su aplicación industrial provocará el inicio de la Revolución Industrial y la necesidad de los grandes imperios de expandirse para conseguir materias primas y mano de obra, hecho que provoca las migraciones de carácter laboral del siglo XIX.

También la apertura del canal de Suez facilita las colonizaciones europeas del continente africano. Asimismo, se produce la secesión de Estados Unidos y surge su necesidad de inmigración para repoblar y expandirse por todo el territorio.

Finalmente, las guerras mundiales y las posteriores situaciones de posguerra provocarán migraciones masivas y una situación de superioridad económica de Estados Unidos respecto a Europa. Esta situación conllevó grandes migraciones de carácter socioeconómico a las que se trató de poner fin tras el crack bursátil del 29 con nuevas políticas migratorias y la reestructuración político-económica del país.

2.1.2. Flujos migratorios actuales

Si analizamos los grandes números de flujos migratorios según su continente de procedencia obtenemos el siguiente gráfico estructurado por regiones entre los años 2005 y 2010:



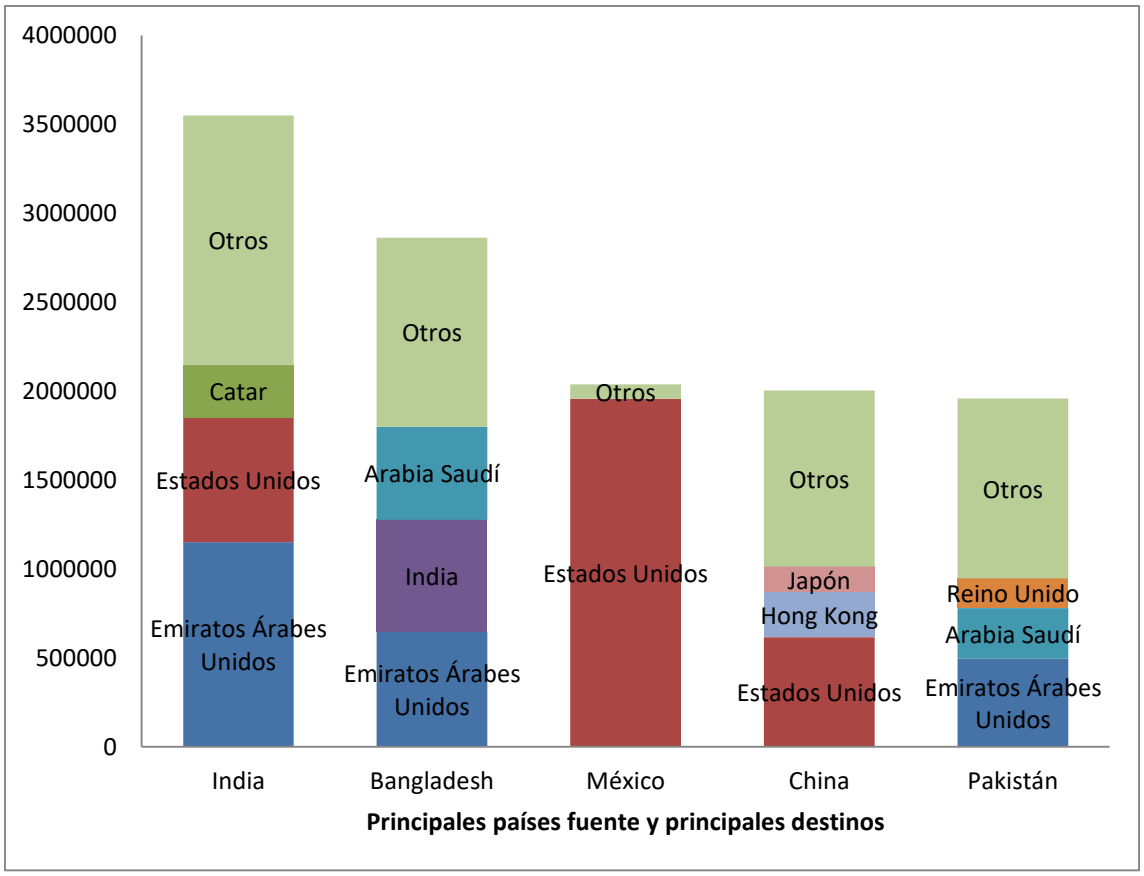
Fuente: Elaboración propia con datos de *Demographic Search:* volumen 28 artículo 18.

Este grafico nos da una visión más global de cuáles son las principales regiones de origen y llegada de emigrantes, pero no alcanzamos, aún, a ver qué flujos se generan y cuáles son las rutas y áreas de paso.

Para acotar más los campos analizaremos qué países concretos son fuente de emigración y cuáles son los principales países receptores. Para este estudio trabajaremos con datos de los años comprendidos entre 2005 y 2010.

Evidentemente, sucesos más recientes como los conflictos en países árabes (Siria, Estado Islámico, etc.), Ucrania, persecuciones raciales en el sudeste asiático, etc. variarán considerablemente estos datos a día de hoy.

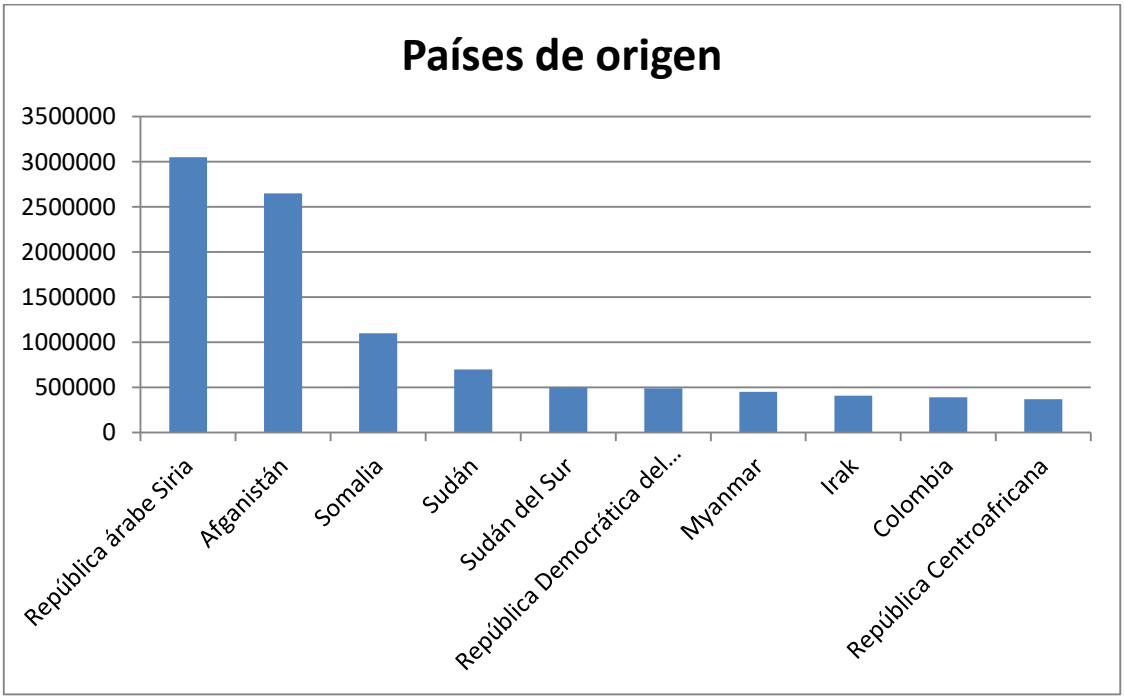
En cuanto a los países con mayor volumen de emigración y sus principales destinos encontramos las cifras presentes en el siguiente gráfico, que muestra los cinco países con mayor emigración y sus tres principales destinos:



Fuente: Elaboración propia con datos de (*Migrations Map: Where are migrants coming from? Where have migrants left?*) y (Banco Mundial de Datos)

A continuación, estudiaremos la casuística específica de los desplazamientos forzosos de personas. Con el objetivo de tener una visión más específica y poder entender y analizar los flujos nos centraremos en áreas más específicas y analizaremos los países con más emigración forzosa.

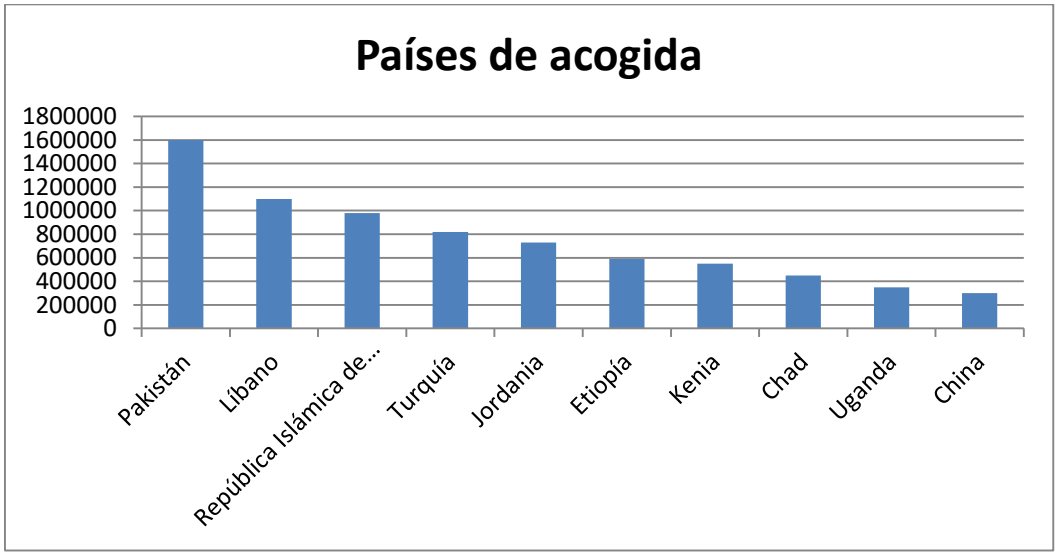
Según datos de ACNUR (UNHCR), el total de desplazados forzosos en los últimos 25 años ha aumentado considerablemente de los 33 millones de desplazados en el año 1979 hasta los 41 millones de desplazados registrados el pasado 2014. Según estos mismos datos, los principales países fuente de emigración en la primera mitad del año 2014 (últimos datos registrados a día de hoy) son los que muestra el siguiente gráfico:



Fuente: Elaboración propia con datos de ACNUR.

Como vemos, la mayor parte de países fuente de refugiados son aquellos con conflictos bélicos en marcha (Siria, Afganistán, Sudan y Sudan del Sur, Irak o República Centroafricana), estados considerados fallidos (Somalia o RDC) o países con un nivel de violencia y crispación muy altos (Myanmar o Colombia).

En cuanto a los países que acogen más volumen de emigrantes:



Fuente: Elaboración propia con datos de ACNUR.

Como observamos, y ya comentamos en la introducción, las principales áreas de emigración forzosa no son las que tienen mayor cobertura mediática, como la que se produce entre el norte de África y Europa o en la frontera entre México y Estados Unidos. Vemos también que el factor que motiva un mayor volumen de emigración es el de conflictos armados e inseguridad y, por tanto, es una emigración interestatal pero no interregional, es decir, que los emigrantes suelen buscar refugio en los países colindantes porque su objetivo es simplemente alejarse del conflicto bélico y sobrevivir.

2.1.3. Zonas o rutas principales

En este apartado estudiaremos las zonas con más impacto migratorio en todo el mundo. Para ello vamos a analizar la siguiente tabla sobre entradas, salidas, migraciones netas y migraciones internas (en millones) por grandes regiones para ver qué regiones tienen una mayor concentración de flujos migratorios:

Región	Entradas	Salidas	Migración neta	Migración interna
Norteamérica	7.64	1.58	6.06	0.14
Latinoamérica	0.23	5.46	-5.23	0.64
África	0.41	3.49	-3.09	3.63
Europa	8.92	0.70	8.21	2.64
Ex Unión Soviética	0.33	0.67	-0.34	1.98
Asia Occidental	6.73	0.83	5.90	0.99
Asia del Sur	0.02	8.72	-8.70	1.15
Asia Oriental	0.52	1.97	-1.45	0.53
Sudeste Asiático	0.60	3.11	-2.51	1.42
Oceanía	1.22	0.09	1.13	0.21

Fuente: (Banco Mundial de Datos, Datos sobre migración neta 2015)

Una vez vistas las cifras podemos entender el volumen e impacto de las migraciones en determinadas zonas. A simple vista nos encontramos con que Europa es la región con más inmigración, seguida por Norteamérica y Asia occidental. También observamos que las regiones con más emigración son el sur asiático y Latinoamérica. Finalmente, la región con más migración interna es el continente africano, debido en gran medida a las movilizaciones forzosas por conflictos bélicos y crisis humanitarias por epidemias[8].

A través de estos datos podemos llegar a la conclusión de que las regiones ricas son las que reciben la mayor parte de la emigración, pero como hemos visto, los factores socioeconómicos no lo son todo: hay muchas variables y causas para la emigración y muchas de las emigraciones forzosas y de trata de seres son consideradas como migración socioeconómica sin serlo[9].

A la vista de estos datos también vemos que las áreas fronterizas de las principales regiones emisoras y receptoras son las que sufren un mayor impacto y volumen migratorio y por tanto son áreas muy sensibles.

El siguiente mapa, realizado a través de una interpretación novedosa de traza por dirección IP realizado por investigadores de Estados Unidos y Catar, muestra la direccionalidad y flujos migratorios[10]:

---

[8] (Hidalgo Capitán, A.L. 2007)

[9] (MIGRANTS AT SEA, 2011)

[10] (*Global international migration flows* | *Wittgenstein Centre*, 2016)

Fuente: (State, Weber and Zagheni). Studying Inter-National Mobility through IP Geolocation. *WSDM'13*.

Los flujos con dirección de negro a rojo muestran los flujos migratorios actuales y nos dan una idea más visual de la situación actual.

Siendo el objeto de este proyecto el estudio de emigrantes por vía marítima, nos centraremos en ellos para entender a qué volumen y en qué regiones se suceden:

Empezando por el mayor país receptor de inmigración, Estados Unidos, observamos que en 2014[11] la *US Coast Guard* interceptó a solo 48 inmigrantes mexicanos intentando acceder por vía marítima pero, en cambio, 401 haitianos y 1.469 cubanos fueron interceptados durante ese mismo periodo. Y las

[11] (US Coast Guard, 2015)

previsiones para este 2015 en cuanto a inmigrantes mexicanos son incluso menores.

Uno de los puntos calientes en las migraciones por vía marítima es el golfo de Adén, donde en 2014, según cifras de ACNUR (UNHCR), se registraron más de 82.000 personas que accedieron a Yemen por mar.

Otro punto de alta concentración son las costas malasias, indonesias y tailandesas. No existen cifras oficiales sobre el flujo total al respecto, pero si observamos las entradas de emigrantes anuales en los países[12] de la zona obtenemos que entraron en indonesia 240.000 inmigrantes procedentes de países vecinos y en Malasia cerca de 1.500.000 inmigrantes, la mayor parte de Filipinas e Indonesia.

Otro punto del Pacífico con alta concentración es la entrada a Australia a través de su costa norte. En el periodo 2012-2013 entraron en Australia por mar de forma irregular 18.365 personas y en el mismo periodo del siguiente año entraron 9.072[13].

En cuanto al mar Mediterráneo y la inmigración a Europa, se delimitan ocho rutas de entrada[14], cuatro de ellas marítimas: hacia las Islas Canarias procedentes de África occidental, hacia el sur de España, hacia Sicilia y hacia el sur de la Italia

---

[12] (*Migrations Map: Where are migrants coming from? Where have migrants left?*, Sep, 2016)

[13] (Australia government, immigration dpt., 2014)

[14] (*Frontex* | *Migratory routes map*, 2015)

continental y Malta desde el norte de África. Las cifras según la ruta varían considerablemente. La ruta del oeste de África ha sufrido un tránsito escaso en los últimos años: 250 emigrantes en 2013 y 275 en 2014. La ruta mediterránea del oeste tiene bastante más volumen de emigrantes, con 6.800 en 2013 y 7.840 en 2014. La ruta que ha sufrido un mayor aumento en los últimos años, debido en gran medida a los fenómenos de la Primavera Árabe y a las posteriores situaciones de inestabilidad, es la ruta mediterránea central, que pasó de un volumen de 15.900 en 2012 a 40.000 en 2013 y 170.760 en 2014. Finalmente, la ruta hacia Apulia y Calabria recibió 4.772 emigrantes en 2013 y 5.000 en 2014.

2.2. Modelos de inmigración

En este apartado estudiaremos los distintos modelos de gestión de la inmigración, qué implican, en qué se basan, qué resultados aportan y dónde se aplican.

2.2.1. Modelo clásico

Este modelo es típico de países que inicialmente necesitan una gran expansión demográfica (EEUU, Canadá, Australia…) y que posteriormente, una vez equilibrada la oferta y las oportunidades con la población, empieza a restringir el acceso a la ciudadanía, pero sin dejar de aceptar un gran porcentaje de inmigración. Se caracterizan por una asimilación de la inmigración tras la adaptación del inmigrante (procesos de arraigo, periodos de residencia…) y por la selección de la inmigración. De entre ellos, destaca el modelo por puntos canadiense, que otorga más posibilidades de entrar según las necesidades laborales del país.

2.2.2. Modelo de transformabilidad migratoria

Estos modelos se caracterizan por estar vinculados a una potencia regional que es capaz de atraer la población de países vecinos por su crecimiento demográfico y su situación político-económica. Estos países se caracterizan además por presentar procesos de transformación política en curso. Es el caso de países como Rusia, China o India. Estos procesos son de carácter imprevisible por la variabilidad de las causas que los motivan y por ser procesos

migratorios no asentados. La variación en la política, la industria, la sociedad, etc. puede provocar grandes cambios en estos flujos migratorios.

En el caso de Rusia, el periodo de unificación bajo la antigua URSS permite una gran movilidad interna, pero en el momento de la fragmentación, el cambio político y económico y los conflictos bélicos (conflictos chechenos, conflictos interétnicos o territoriales) producen grandes movilizaciones de los que huyen de los conflictos o buscan una mejor calidad de vida y más oportunidades.

En el caso de China, los primeros procesos de ruralización planteados desde el gobierno para mejorar la eficiencia, la emigración a todos los continentes de gran parte de la población y el posterior retorno a las urbes configuran un modelo migratorio convulso y variable en una sociedad con gran facilidad para la movilidad. Se estima que entre 30 y 40 millones de ciudadanos chinos residen fuera de su país[15].

En el caso de la India la relación con el Reino Unido y la posterior descolonización provocó migraciones masivas a la antigua metrópoli y una gran relación económico-social que aún hoy en día sigue impulsando este flujo migratorio.

[15] (UNODC, 2015)

2.2.3. Modelo de mestizaje migratorio

Este modelo es típico de estados insulares, generalmente pequeños, donde las sucesivas colonizaciones junto con una población nativa escasa provocan una gran variedad de etnias conviviendo en el mismo estado. Este fenómeno sucede en estados insulares y no en el continente a causa de la dificultad de acceso al territorio. La convivencia de gran cantidad de etnias en un mismo territorio provoca la formación de sociedades mestizas.

3. Bases Legales

Es vital para el desarrollo de este proyecto estudiar la legislación al respecto de la casuística de polizones y trata de personas, tanto las bases legales ya asentadas y en vigor como aquellos esfuerzos nacionales e internacionales para mejorarla y actualizarla.

En el primer capítulo estudiaremos la normativa actual, empezando por los derechos y bases fundamentales que atañen a este tema, para terminar hablando de la normativa más específica y concreta.

Posteriormente hablaremos de hacia dónde se dedican los esfuerzos para implementar una nueva normativa y qué propuestas concretas se derivan.

3.1. Normativa actual

Actualmente hay varias instituciones tanto gubernamentales como independientes que regulan y aconsejan respeto a los derechos y obligaciones frente a la situación que estudiamos.

Ya en la introducción de este proyecto hablamos brevemente de la importancia de los derechos humanos. En el siguiente apartado estudiaremos en profundidad y desarrollaremos algunos de esos derechos, así como las obligaciones que se derivan de ellos.

3.1.1. Normativa general

Como ya hemos anunciado, estudiaremos algunos de los derechos humanos y sus implicaciones legales en la casuística que estudiamos.

Como ya citamos en páginas anteriores de este proyecto[16], hemos de partir del art. 13º de la *Declaración Universal de los Derechos Humanos*, que recoge el derecho de toda persona a salir del país. Respecto a este capítulo ya llegamos a la conclusión de que, derivado del mismo, ninguna persona es culpable de inmigración ilegal en el momento de abandonar su país, sean cuales sean sus intenciones, y no es hasta el ingreso en el país de destino cuando pudiera cometer un delito al violar la legislación nacional al respecto.

Por otro lado, si analizamos la legislación penal española en referencia a la trata de seres humanos, se aprecia que se adelanta el momento de la protección legal, estableciendo como delito algunos actos de preparación, incluso realizados fuera de España. Es el caso del art. 177 bis de Código Penal, según el cual:

«Será castigado con la pena de cinco a ocho años de prisión como reo de trata de seres humanos el que, sea en territorio español, sea desde España, en tránsito o con destino a ella, empleando violencia, intimidación o engaño, o abusando de una situación de superioridad o de necesidad o de vulnerabilidad

[16] Pág. 9.

de la víctima nacional o extranjera, la captare, transportare, trasladare, acogiere, recibiere o la alojare con cualquiera de las finalidades siguientes:

a) La imposición de trabajo o servicios forzados, la esclavitud o prácticas similares a la esclavitud o a la servidumbre o a la mendicidad.

b) La explotación sexual, incluida la pornografía.

c) La extracción de sus órganos corporales.»

Es decir, que tanto la captación como el transporte de seres humanos en el marco de la trata de personas ya se consideran un delito, pero este atañe a la persona o personas que gestionan u operan dichas acciones y nunca a quien es objeto de ella. Es una ley claramente dirigida a las organizaciones criminales dedicadas al tráfico y no a los propios inmigrantes. Al especificar el objetivo del transporte como trata de seres humanos, ya descarta la casuística de polizones, ya que a no ser que se demuestre que les obligan a serlo, su caso no se consideraría trata de seres humanos[17].

Además, en relación a esos delitos, se castiga también, de acuerdo con el apartado 8 del art. 177 bis, la provocación, la conspiración y la proposición para cometer el delito, incluso aunque no se haya iniciado la ejecución de este.

[17] (Díez Fernández, 2008)

En cualquier caso, solo constituye delito el transporte y entrada ilegal en el país en relación a cualquiera de las finalidades mencionadas. Por el contrario, en mi opinión, las actividades en las que se facilita la entrada ilegal con otras finalidades serían penalmente impunes, aunque les serían de aplicación las sanciones que se establecen en la Ley Orgánica 4/2000, de Derechos y Libertades de los extranjeros en España, a la que luego nos referiremos.

Por otro lado, y aunque es innegable que para establecer si nos encontramos o no ante una infracción penal hay que examinar la legislación de entrada y permanencia en cada país, lo es también que la protección penal frente a la trata de seres humanos se regula de forma similar en los diversos estados de la Unión Europea. Eso explica, por ejemplo, que el apartado 10 del art. 177 bis del Código Penal establezca que los tribunales españoles tengan en cuenta, a efectos de reincidencia, las condenas que por delitos similares hayan impuesto los tribunales de otros países.

En apartados anteriores también hablamos del decimocuarto capítulo de la declaración de los derechos humanos. Este articulo también remite de forma indirecta a la regulación de cada país en materia de asilo y solamente matiza las causas necesarias para ello y aquellos casos en los que se impide la invocación de este derecho.

Un punto que es motivo de confusión es precisamente las formas de ese asilo. Si evidentemente el emigrante es objeto de persecución, podrá invocar el derecho a asilo, pero en la mayoría de legislaciones nacionales este derecho

deberá ser invocado antes del ingreso al país. Por lo tanto, la entrada al país aún con motivos que lo justifiquen seguirá siendo un delito de inmigración ilegal, pudiendo regularizar, o no, esta situación una vez en territorio nacional.

En el caso español, la regulación pertinente se publicó en el BOE núm. 263, del 31/10/2009, bajo el título de Ley Reguladora del Derecho de Asilo y de la Protección Subsidiaria. En ella se recogen las condiciones para acogerse a este derecho, de los procedimientos para invocar el mismo y de las condiciones de acogida.

Su art. 16 dispone:

«Las personas nacionales no comunitarias y las apátridas presentes en territorio español tienen derecho a solicitar protección internacional en España.»

Como se aprecia en este fragmento, el Estado español incluye este derecho fundamental en esta legislación, aunque también incluye gran cantidad de condiciones y supuestos para admitir a trámite esta solicitud.

Finalmente, el artículo 15 de la *Declaración Universal de los Derechos Humanos* también remite a la legislación nacional en materia de adquisición de nacionalidad, ya que otorga el derecho a tener y cambiar de nacionalidad, pero evidentemente el hecho de obtener la nacionalidad de otro país y sus procedimientos son competencia del Estado destino de ese requerimiento.

Por otro lado, en aquellos casos en los que no es de aplicación el Código Penal, si es de aplicación la Ley Orgánica 4/2000, que en su artículo 66 impone varias obligaciones a los transportistas o empresas de transporte:

«Cuando así lo determinen las autoridades españolas respecto de las rutas procedentes de fuera del Espacio Schengen en las que la intensidad de los flujos migratorios lo haga necesario, a efectos de combatir la inmigración ilegal y garantizar la seguridad pública, toda compañía, empresa de transporte o transportista estará obligada, en el momento de finalización del embarque y antes de la salida del medio de transporte, a remitir a las autoridades españolas encargadas del control de entrada la información relativa a los pasajeros que vayan a ser trasladados, ya sea por vía aérea, marítima o terrestre, y con independencia de que el transporte sea en tránsito o como destino final, al territorio español.»

Además, el texto legal determina qué datos deberán incluirse y qué periodos se deberán seguir para aportar y destruir tal información.

El apartado 3 del anterior artículo es quizás el que más importancia tiene para el objeto de este trabajo, ya que hace clara referencia a aquellas personas que tienen la intención de entrar ilegalmente al país:

«Toda compañía, empresa de transporte o transportista estará obligada a:

a) Realizar la debida comprobación de la validez y vigencia, tanto de los pasaportes, títulos de viaje o documentos de identidad pertinentes, como, en su

caso, del correspondiente visado de los que habrán de ser titulares los extranjeros.

b) Hacerse cargo inmediatamente del extranjero que hubiese trasladado hasta la frontera aérea, marítima o terrestre correspondiente del territorio español, si a éste se le hubiera denegado la entrada por deficiencias en la documentación necesaria para el cruce de fronteras.

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

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

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

La misma Ley Orgánica 4/2000 en su artículo 54 sobre las infracciones, en concreto en su apartado 2, al cual pertenecen la mayoría, habla sobre las infracciones muy graves, remitiendo al incumplimiento de lo mencionado en el artículo 66, la deficiencia en la comprobación de la documentación pertinente o el incumplimiento de la obligación de hacerse cargo del transportado no autorizado.

Más adelante, el artículo 55.1 expone la cuantía de tales infracciones. En su apartado c), que determina aquellas infracciones de carácter muy grave, el texto expone que:

«c) Las infracciones muy graves con multa desde 10.001 hasta 100.000 euros, excepto la prevista en el artículo 54.2.b), que lo será con una multa de 5.000 a 10.000 euros por cada viajero transportado o con un mínimo de 750.000 euros a tanto alzado, con independencia del número de viajeros transportados. La prevista en el artículo 54.2.a) en relación con el artículo 66.1 lo será con una multa de 10.001 hasta 100.000 euros por cada viaje realizado sin haber comunicado los datos de las personas transportadas o habiéndolos comunicado incorrectamente, con independencia de que la Autoridad gubernativa pueda adoptar la inmovilización, incautación y decomiso del medio de transporte, o la suspensión provisional o retirada de la autorización de explotación.»

Como apreciamos en el citado texto, las cuantías con que se castigan las infracciones son muy elevadas con el objetivo de desalentar a los transportistas

de prácticas ilícitas y así evitar procesos burocráticos y logísticos tediosos (retornos ilícitos en puerto, desembarcos cerca de la costa, etc.).

3.1.2. Normativa específica

En este apartado analizaremos la normativa más específica y que atañe más al ámbito marítimo, analizaremos las resoluciones de la IMO al respecto, la legislación internacional específica para polizones y personas rescatadas en el mar y cómo esos tratados son incorporados a la legislación nacional.

Antes de empezar a hablar sobre la legislación en sí, es imprescindible definir algunos conceptos básicos como son el de polizón o refugiado.

Se entiende como polizón aquella persona que se encuentra escondida en un buque o dentro de la carga sin el consentimiento del armador, capitán o cualquier otra persona responsable; la cual es detectada en el buque una vez este ya ha zarpado o dentro de la carga en el momento de la descarga y es declarada como polizón a las autoridades pertinentes. Es importante diferenciar aquellos casos en los que el polizón en potencia (*attempted stowaway*) ha sido encontrado antes de zarpar, ya que le será de aplicación una legislación distinta a la del polizón detectado *a posteriori*[18].

Como refugiado se entiende aquella persona que, bajo un miedo justificado a ser perseguido por razones de raza, religión, nacionalidad, pertenencia a

[18] (*FAL convention*.) Traducción propia.

determinado grupo social o por su opinión política, se encuentra fuera de su país de nacionalidad y no puede o no quiere, debido a ese miedo, acogerse a la protección de su país[19].

A continuación, analizaremos los convenios internacionales que afectan a nuestro objeto de estudio.

3.1.2.1. Convenios internacionales

En cuanto a la temática de polizones y refugiados destacan dos grandes convenios[20]: la "Convención de Bruselas sobre polizones" de 1957 y la "Convención de Ginebra sobre el estatuto de refugiado" de 1951.

3.1.2.1.1. Convención de Bruselas sobre polizones de 1957

Antes de comentar las implicaciones de este texto sobre el tema que tratamos, es importante recordar que el contenido de esta convención no ha sido ratificado por la mayoría de países: solo diez países lo han ratificado.

Tras un primer capítulo de definiciones, el texto trata en sus artículos 2, 3, 4 y 5 sobre los procedimientos a seguir a partir del descubrimiento del polizón, el orden en que recae la responsabilidad de cada Estado, el reparto de costes

[19](UNHCR, *convention relating to the status of refugees* . 2015). Traducción propia

[20] (Goodwin-Gill and McAdam, 2007)

económicos y la relación de las leyes de este texto con otros derechos fundamentales u otros convenios previos.

Uno de los artículos más claros y, en mi opinión, que hace que los Estados sean reticentes a ratificar el convenio es el tercero, ya que trata sobre la responsabilidad de cada Estado para acoger al polizón y, en última instancia, si no se puede demostrar la nacionalidad inicial del polizón o bien el Estado del puerto de atraque anterior a su descubrimiento lo rechaza, quien deberá hacerse cargo del polizón en última instancia es el Estado al que pertenece el buque en el que se encontró al polizón[21].

3.1.2.1.2. Convención de Ginebra sobre el estatuto de refugiado de 1951

Este convenio nació tras la necesidad que se hizo evidente tras la Segunda Guerra Mundial de aumentar la protección y la aplicación de la legislación ya existente referente al estatus de refugiados y apátridas. Este convenio ha sido ratificado por 147 países junto con su protocolo de 1967, que elimina sus limitaciones geográficas al continente europeo.

Uno de los puntos más importantes de este convenio es la definición de refugiado, que ya hemos citado anteriormente en este proyecto[22], así como la limitación de este estatus o la pérdida del derecho de asilo (criminales de guerra).

[21] (International Convention Relating to Stowaways, "Brussels Convention"). art. 3

[22] Pág. 33.

El texto también trata de la condición jurídica del refugiado, así como de las medidas a tomar para su bienestar y protección, además de determinar sus derechos.

Un artículo importante para el tema que tratamos es el 31, que trata sobre los refugiados que se encuentren ilegalmente en el país de refugio:

«1. Los Estados Contratantes no impondrán sanciones penales, por causa de su entrada o presencia ilegales, a los refugiados que, llegando directamente del territorio donde su vida o su libertad estuviera amenazada en el sentido previsto por el artículo 1, hayan entrado o se encuentren en el territorio de tales Estados sin autorización, a condición de que se presenten sin demora a las autoridades y aleguen causa justificada de su entrada o presencia ilegales.

2. Los Estados Contratantes no aplicarán a tales refugiados otras restricciones de circulación que las necesarias; y tales restricciones se aplicarán únicamente hasta que se haya regularizado su situación en el país o hasta que el refugiado obtenga su admisión en otro país. Los Estados Contratantes concederán a tal refugiado un plazo razonable y todas las facilidades necesarias para obtener su admisión en otro país.»

Es decir, que en aquellos casos en los que la necesidad de asilo sea legítima y probada, el inmigrante queda exento de consecuencias penales a pesar de haber infringido la legislación nacional de entrada al país.

3.1.2.2. Normativa IMO

Otra de las organizaciones que regulan y tratan el tema de polizones y tráfico ilegal de personas es la Organización Marítima Internacional (IMO) a través de las resoluciones del Comité de Seguridad Marítima y algunos convenios y códigos. En concreto, aquellos convenios que analizaremos en este proyecto por ser los que mayor regulación y cambio aportan son los siguientes: el "Convenio Internacional para la facilitación del tráfico marítimo" (*FAL Convention*), el "Código de gestión de la seguridad" (*ISM code*) y el "Código de protección del buque e instalaciones portuarias" (*ISPS code*). Además, también hablaremos de aquellas resoluciones de la IMO que regulen el tema de polizones o migrantes ilegales rescatados en el mar.

3.1.2.2.1. Convenio internacional para la facilitación del tráfico marítimo (FAL Convention)

El objetivo principal de este convenio es la facilitación y uniformidad de trámites en todo lo relacionado con la documentación de la navegación y de la seguridad y en la documentación comercial con tal de facilitar el tráfico marítimo y evitar demoras.

El texto se estructura en 16 artículos y un anexo con 6 capítulos que supone la mayor parte del contenido de este convenio. En lo que respecta a nuestro tema de estudio, nos interesa particularmente el capítulo cuarto del anexo[23], que

[23](IMO, *Resolution FAL.11(37)*. 2011)

recoge todo lo relacionado con los polizones. En este capítulo se contemplan desde las medidas preventivas hasta el desembarco y retorno del polizón, pasando por el tratamiento del polizón a bordo del buque o la posible desviación de la ruta.

En cuanto a las medidas preventivas, separa claramente las que se aplican al buque y al puerto, además de recoger las sanciones del Estado para combatir este problema. En general, las medidas preventivas citadas en este convenio van encaminadas al control de accesos, al patrullaje de las instalaciones portuarias y al registro del buque antes de zarpar.

La parte C del capítulo cuarto es, quizás, la más interesante para nuestro estudio, ya que desarrolla normas y recomendaciones sobre el tratamiento del polizón a bordo del buque. En ella primero se impone la obligación de los Estados de exigir a los buques que enarbolen su pabellón y que aseguren el bienestar y seguridad del polizón (Anexo, art. 4.4.2). Además, se prohíbe que se exija trabajar al polizón excepto en casos de emergencia o en relación a su acomodación a bordo (Anexo, art. 4.5). Finalmente, este capítulo obliga al capitán a recabar información sobre el puerto de procedencia y nacionalidad del polizón e informar a las autoridades y a la IMO. Además, el convenio facilita un formulario específico para ello[24].

[24] Anexo A de este proyecto

En su apartado D, el código prohíbe la desviación de la ruta para desembarcar al polizón, a menos que se tenga permiso expreso del Estado en cuyo puerto se realizará el desembarco o haya razones de seguridad o de salud.

El apartado E del capítulo 4 del anexo de este código determina el orden y la responsabilidad en el desembarco del polizón. Primeramente, se intentará su desembarco en el primer puerto de atraque del plan de viaje. Si no fuera posible, se intentaría en los siguientes puertos previstos en el plan de viaje. A continuación, si tampoco fuera posible, se procedería a su desembarco en el país de nacionalidad o permiso de residencia del polizón, si se conoce. Si tampoco fuera posible, se procedería a desembarcarlo en el país de embarque del polizón y, en última instancia, en el país del pabellón del buque. Además de los procedimientos para el desembarque del polizón, el texto también trata de la repartición de costes causados por este incidente y da recomendaciones varias a los Estados a favor de tomar en consideración las buenas prácticas del capitán del buque respecto a la prevención y cooperación para la resolución del incidente.

3.1.2.2.2. Resolución A.871(20) con sus revisiones A.1024(26), A.1027(26), FAL.11(37) y MSC.312(88)

Esta resolución de la IMO titulada “Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje” nace con la idea de desarrollar las exigencias y recomendaciones previstas en el “Convenio de facilitación del tráfico marítimo”. Aporta medidas para facilitar la problemática referente al desembarque y entrega a las autoridades de los

polizones. El cuerpo del texto y sus medidas se encuentran recogidas en su anexo y divididas en cinco apartados.

En el primer apartado describe sobre quién recae la responsabilidad de la prevención, tal y como posteriormente desarrolla el convenio FAL[25]. El segundo apartado define qué es un polizón y su tercer apartado reconoce la problemática añadida por las distintas regulaciones nacionales respecto a este fenómeno. Su apartado cuarto desarrolla con algo más de extensión algunos principios de aplicación general para la resolución del problema, desde la necesaria cooperación entre el armador, sus representantes, el capitán y las autoridades hasta los deberes y obligaciones del país de nacionalidad y el puerto de embarque, pasando por la necesidad de ofrecer un trato humanitario en la resolución de esta problemática.

Finalmente, el quinto apartado de este anexo, y quizás el más interesante desde mi punto de vista, desarrolla el reparto de responsabilidades ya expuesto en el convenio FAL, pero con mayor extensión y deteniéndose a citar las obligaciones de cada persona o institución que interviene en la resolución del problema. En cuanto a los deberes del capitán una vez descubierto el polizón, podrían resumirse en recabar información, alertar a las autoridades, actuar conforme a la legalidad y asegurar el buen trato del polizón. Un punto a tener en cuenta en

[25] (IMO, *Resolution FAL.11(37)*. 2011) art IV.B

este apartado es el que hace referencia a las obligaciones del primer puerto de destino tras el descubrimiento, sobre el cual esta resolución expone que debe:

«To accept the stowaway for examination in accordance with the national laws of that country and, where the competent national authority considers that it would facilitate matters, to allow the shipowner and his named representative and the competent or appointed p&i club correspondent to have access to the stowaway.»

Es decir, obliga al Estado del puerto de destino a aceptar al polizón, aunque solo con motivo de su valoración, y atendiendo a sus leyes nacionales. Por tanto, pretende solucionar aquellas situaciones en las que el polizón no podía ser desembarcado y permanecía largo tiempo en el buque a la espera de una resolución que a veces nunca llegaba y que empujaba al capitán a un desembarque clandestino.

Además, aparece la primera referencia a los P&I Clubs, de los que hablaremos posteriormente en este proyecto.

3.1.2.2.3. Resolución MSC.167(78)

Esta resolución de la IMO (International maritime information) titulada “Directrices para el trato de personas rescatadas en el mar” nace promovida por la resolución A.920(22), la cual instaba al Comité de Seguridad Marítima a revisar las medidas de seguridad y procedimientos para el trato de personas rescatadas en el mar. El cuerpo de la resolución presente en el anexo y tras los apartados referentes a la motivación, contexto y prioridades del mismo informa de la

creación de un Manual de Búsqueda y Salvamento Internacional Marítimo y Aeronáutico (*IAMSAR manual*), que consta de 3 tomos: el primero, enfocado a los Estados, para la elaboración de un plan de búsqueda y salvamento, así como la promoción de la cooperación interestatal; el segundo tomo, enfocado a asistir al personal que planifica y coordina las operaciones y ejercicios de búsqueda y rescate; y finalmente un tercer tomo, con la finalidad de asistir a aeronaves y buques que puedan realizar tareas de búsqueda, salvamento o coordinación sobre el terreno.

Además, en su quinto apartado aporta unas directrices generales para los capitanes, las dos primeras siendo el pilar básico de este proyecto:

«.1 understand and heed obligations under international law to assist persons in distress at sea (such assistance should always be carried out without regard to the nationality or status of the persons in distress, or to the circumstances in which they are found);

.2 do everything possible, within the capabilities and limitations of the ship, to treat the survivors humanely and to meet their immediate needs»

Es importante remarcar que el salvamento debe realizarse sin importar la nacionalidad, el Estado de procedencia ni las circunstancias en las que se encuentren las personas que necesiten ayuda.

Finalmente, en su último apartado, esta resolución expone una serie de directrices enfocadas a los Estados y centros coordinadores del rescate. Un punto importante es el siguiente:

«A ship should not be subject to undue delay, financial burden or other related difficulties after assisting persons at sea; therefore coastal States should relieve the ship as soon as practicable. »

Es decir que los costes y dificultades tras el rescate no deben recaer sobre los buques y sus operadores o propietarios. Además:

«Governments and the responsible RCC should make every effort to minimize the time survivors remain aboard the assisting ship. »

Y, en consecuencia, también exige a las autoridades estatales pertinentes a realizar los esfuerzos necesarios para desembarcar a las personas rescatadas de a bordo.

Finalmente, el texto define qué se considera un lugar seguro y especifica que el buque no debe considerarse como tal solo por el hecho de que los supervivientes no se encuentran en una situación de peligro inmediato, ya que probablemente no se disponga del equipo y acomodación apropiados. Aunque así lo fuera, se deben hacer las gestiones necesarias para liberar al buque de tal responsabilidad.

3.1.2.2.4. Código ISPS

El Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (*ISPS code* o, por sus siglas en español, PBIP) no habla explícitamente de las situaciones con polizones o personas rescatadas del mar, pero en su capítulo 7 y también en el 9 habla de la necesidad de controlar el acceso al buque. Además, en el capítulo noveno concretamente, referente al contenido del plan de protección del buque, exige que contenga, entre otras:

«Identificación de las zonas restringidas y medidas para prevenir el acceso no autorizado a ellas.»

Claramente son aplicables al control de accesos frente a casos de polizonaje y en el primer punto al control de zonas restringidas en el caso de embarcar personas rescatadas en el mar. En muchos casos de salvamento de personas en el mar, los buques que embarcan a las personas rescatadas no disponen de zonas preparadas para su estancia, lo que provoca que en la mayoría de casos se opte por mantenerlos resguardados en cubierta o, si no es posible, dentro de la habilitación, lo cual supone un grave riesgo para la seguridad del buque y la tripulación.

Además, el código pide que se incluyan en el plan de protección del buque procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección o a un fallo de las medidas de protección, y traslada al oficial de la compañía la responsabilidad de asegurarse de su evaluación y mejora para la protección

marítima. El capítulo 12 trata del oficial de protección del buque, al cual, entre otras, otorga las siguientes funciones:

«Realizar inspecciones periódicas de la protección del buque para asegurarse de que se mantienen las medidas de protección que corresponda;

Mantener y supervisar la implantación del plan de protección del buque, incluidas cualesquiera enmiendas del mismo;»

También trata en el capítulo 13 de la formación, los ejercicios y las prácticas de la tripulación. En los posteriores capítulos habla de la protección de las instalaciones portuarias y de la figura del oficial de protección de la instalación portuaria de una forma parecida.

Es decir, que, en el caso concreto de los polizones, la responsabilidad en primera instancia recaería en el oficial de protección portuaria y en el plan de protección de instalaciones portuarias, para posteriormente recaer sobre el oficial de protección del buque y de la compañía. De todas formas, es evidente que hay canales de entrada que escapan al control de estos intervinieres, como por ejemplo la entrada de polizones a través de un contenedor. En este caso, la intrusión puede llegar a producirse en las instalaciones del consolidador de la carga, zona que no es competencia del oficial de protección portuaria.

3.1.2.2.5. Código ISM

El código ISM tampoco hace especial referencia al tema del polizonaje ni de la trata de seres humanos en el mar, pero sí que en su apartado octavo habla sobre la preparación para emergencias. En concreto, expone que:

«La compañía adoptará procedimientos para determinar y describir posibles situaciones de emergencia a bordo, así como para hacerles frente.

En el SGS de la compañía se proveerán las medidas necesarias para garantizar que la compañía como tal pueda en cualquier momento actuar eficazmente en relación con los peligros, accidentes y situaciones de emergencia que afecten a sus buques.»

Ateniendo a esta regla y considerando que el polizonaje o el salvamento de personas en el mar es una situación de emergencia, es más que razonable concluir que el plan de gestión de seguridad del buque debe tratar estas situaciones, determinar procedimientos y comprobaciones y, además, asegurar la realización de ejercicios y formación para hacer frente a esta problemática.

En su capítulo 4, el código habla sobre la necesidad de la figura de la persona designada en tierra y su papel en la seguridad del buque. Es importante considerar su rol en la gestión de este tipo de incidencias, pues es el enlace más directo entre la tripulación y el más alto nivel de gestión de la compañía. Una de las claves para la correcta solución de este tipo de incidencias es la rapidez en la toma de decisiones y en la reacción. Por eso, en mi opinión, el papel de la persona designada es clave para una resolución eficaz de estos problemas.

3.1.2.2.6. Cobertura P&I clubs

En la mayoría de los casos, los clubs P&I contienen en sus contratos cláusulas que cubren los gastos producidos por polizones o refugiados. Esta cobertura normalmente cubre los gastos generados desde el descubrimiento de los polizones o los refugiados que requieren asistencia hasta su desembarco y repatriación. Este reembolso solo incumbe a los gastos derivados del polizón o refugiado y cubre gastos como comida, ropa proporcionada, alojamiento, contratación de seguridad privada para evitar su fuga, gastos de repatriación, multas, etc.

Si analizamos las reglas de algunos clubs P&I, en este caso la UK P&I, observamos que menciona lo siguiente respecto a refugiados y polizones[26]:

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

En lo referente a la sección 7 de esta regla, atañe a los gastos devengados por el desvío en la ruta, tanto para el rescate como para el desembarco del refugiado o polizón.

[26] (UK P&I, *Rules*. 2015) regla 2 sección 8

Swedish Club también desarrolla su cobertura respecto a polizones y refugiados detallando su total reembolso de gastos de mantenimiento y repatriación, desvío de la ruta, costes del salvamento, multas, etc.[27]

Algo a tener en cuenta es que todos los clubs P&I exigen el cumplimiento de una serie de procedimientos y actuaciones determinadas y que la falta o defecto en su aplicación es causa suficiente para rechazar o reducir la cobertura demandada.

3.1.2.2.7. Cláusulas BIMCO

La Conferencia Marítima Internacional del Báltico (BIMCO) ya introdujo en 1993 algunas cláusulas en el contrato de fletamento por tiempo con el objetivo de repartir la responsabilidad de los gastos producidos en casos de polizonaje. Algunos autores[28] reconocen como uno de los problemas de la anterior cláusula de 1993 su posición a favor del fletador respecto al armador, lo cual motivó su actualización en 2009.

El texto de la nueva cláusula es el siguiente:

«(a) If stowaways have gained access to the Vessel by means of secreting away in the goods and/or containers or by any other means related to the cargo operation, this shall amount to breach of charter. The Charterers shall be liable

[27] (The Swedish Club, *Club Rules*. 2012) sección 8

[28] (The MECO Group, 2015)

for the consequences of such breach and hold the Owners harmless and keep them indemnified against all claims; costs (including but not limited to victualling costs for stowaways whilst on board and repatriation); losses; and fines or penalties, which may arise and be made against them. The Charterers shall, if required, place the Owners in funds to put up bail or other security. The Vessel shall remain on hire for any time lost as a result of such breach.

(b) Save for those stowaways referred to in sub-clause (a), if stowaways have gained access to the Vessel, all expenses, including fines or penalties, shall be for the Owners' account and the Vessel shall be off hire for any time lost. »

La nueva cláusula de 2009 es mucho más concisa y reparte la responsabilidad entre el fletador y el armador según cómo se haya producido el acceso al buque. La novedad de esta cláusula de 2009 es que responsabiliza al fletador no solo en aquellos casos en los que el acceso al buque sea escondiéndose dentro de la carga, sino también mediante cualquier otro medio relacionado con la carga, es decir: maquinaria de izado, equipos de manejo de carga, etc.

Además, endurece la obligación de mantener vigilancia en los accesos relacionados con la carga, obligando al fletador por tiempo a hacerse responsable de los gastos y eximiendo completamente al armador si se demuestra un fallo o deficiencia en la vigilancia.

Por el contrario, si el acceso no es a través de la carga ni de los medios de carga, el armador será responsable de los gastos.

4. Operativa

Otro apartado de gran importancia para el estudio de la casuística objetivo de este proyecto es el referente a la operativa tanto en sus procedimientos y formas de actuación, como en los equipos utilizados y los riesgos que entraña.

En un primero capitulo nos centraremos en la parte procedimental de la operativa, cuales son las indicaciones por parte de los textos legales, cuales son las costumbres en las agencias de salvamento españolas y europeas y que métodos son más eficaces.

A continuación, trataremos y definiremos brevemente los equipos y material usados para el salvamento.

Y finalmente hablaremos sobre los riesgos que entraña el salvamento tanto para los rescatados como para quien lo desempeña.

4.1. Procedimientos

Por parte de la organización marítima internacional existen 2 códigos procedimentales y operacionales básicos que atienden al tema del rescate y salvamento de personas en el mar, el primer texto data de 1969 y se adoptó en 1971. Se trata del *Merchant Ship Search and Rescue Manual* (MERSAR). A pesar que este texto fue posteriormente sustituido por el manual IAMSAR, es importante desarrollar brevemente que aportaba este código al salvamento marítimo y cómo evolucionó hasta el actual IAMSAR.

4.1.1. Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR)

En 1969 la IMO tuvo en cuenta la problemática y dificultad que entrañan las operaciones de búsqueda y rescate en el mar y empezó la redacción de un manual que diera las instrucciones y estandarizara los procedimientos necesarios para las operaciones de búsqueda i salvamento. En 1971 la asamblea de la IMO adoptó el documento. Posteriormente, tras la adopción de la convención internacional de búsqueda y salvamento y la aprobación del manual IMOSAR, el manual MERSAR fue revisado y adaptado a las medidas y novedades aprobadas. El objeto de este manual, tal como expone en su capítulo introductorio es el siguiente:

Este código tiene como objeto proporcionar una guía a quienes, en situaciones de emergencia en la mar, puedan necesitar auxilio de otros o estar en condiciones de prestarlo. Está destinado especialmente a ayudar al Capitán de cualquier nave que pueda ser llamada a realizar en la mar operaciones de búsqueda y salvamento de personas que se hallen en peligro. Este código sufrió varias modificaciones siendo la última publicación en 1993.

El manual consta de una introducción donde expone el motivo del mismo, define las categorías de los incidentes, determinas las obligaciones y responsabilidades y lista y define vocabulario clave para el manual. Además, consta de 8 capítulos y tres anexos.

El primer capítulo atiende a todo lo referente a las operaciones de coordinación de salvamento, los centros de coordinación de búsqueda y salvamento (RCC) y los coordinadores en el escenario (OSC).

El segundo capítulo trata de las acciones a tomar por los buques que se encuentran en situación de peligro atendiendo sobre todo a la comunicación y la formación de la tripulación.

El tercer capítulo trata sobre el papel de los buques que prestan asistencia, atendiendo desde el momento en que se recibe el mensaje de auxilio, las acciones previas a tomar, la preparación en cubierta, el acercamiento al área del incidente las comunicaciones internas y su papel como coordinador en escena como buque no de salvamento (CSS por sus siglas en inglés *co-ordinator surface search*).

El cuarto capítulo del MERSAR habla sobre la asistencia por parte de medios aéreos, en concreto del papel de los helicópteros. Siendo este un aspecto más alejado del tema estrictamente nava importara sobretodo la coordinación con los buques.

El capítulo quinto habla sobre la planificación y ejecución de la búsqueda. La planificación se extiende sobre todo en la determinación del área probable de búsqueda, el patrón de búsqueda a seguir y la coordinación con los otros buques que prestan asistencia. El texto también trata sobre aspectos como la búsqueda por radar, el intervalo entre los buques, la velocidad, las situaciones de visibilidad

reducida, las instrucciones de maniobra y fija los estándares de comunicación para la búsqueda.

El sexto capítulo habla sobre la finalización de la búsqueda tanto en casos de búsqueda exitosa como en el contrario. Para esta última situación el código nos ofrece unas tablas que informan sobre los efectos de la temperatura y el viento sobre las victimas que se encuentran en el mar a la intemperie, otorgando un tiempo de supervivencia previsto.

el séptimo capítulo trata sobre las comunicaciones, tanto por radio como por medios visuales (luces, banderas, ColReg aplicable en situaciones de emergencia). También se describe la comunicación con los medios aéreos.

El octavo y último capítulo del MERSAR trata sobre el salvamento de aeronaves accidentadas en el mar, la comunicación, acciones a tomar y procedimientos de rescate.

Los tres anexos que recoge este código tratan sobre, los estándares de comunicación de incidentes (SITREPS), las maniobras de hombre al agua y la regulación aplicable del capítulo V del SOLAS sobre las obligaciones y procedimientos de los mensajes de socorro.

4.1.2. International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR)

El código internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento fue redactado en 1998 con el objetivo de ayudar a mejorar las operaciones de búsqueda y salvamento, así como fijar unos estándares mínimos

paras los estados en un intento de ayudar a mejorar su eficacia y el cumplimiento de las obligaciones comprendidos en los distintos convenios relativos al salvamento.

Tal como reza el manual IAMSAR en su preámbulo:

La finalidad primordial de los tres volúmenes del Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento es ayudar a los Estados a satisfacer sus propias necesidades relativas a búsqueda y salvamento (SAR) y a cumplir las obligaciones contraídas en virtud del Convenio sobre aviación civil internacional, el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos y el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS).

El manual IAMSAR consta de tres volúmenes, los dos primeros destinados al personal e instituciones terrestres y el tercero de aplicación a medios móviles y con obligatoriedad de ser transportado a bordo para ser consultado en caso de necesidad.

A continuación, analizaremos el primer volumen del manual con el objetivo de tratar aquellos puntos que aporten información pertinente para el estudio de este proyecto.

4.1.2.1. Volumen I Organización y Gestión

El primer volumen del IAMSAR trata sobre el sistema mundial de búsqueda y salvamento desde un punto de vista global, estudiando y estableciendo sistemas

de mejora de los sistemas estatales y regionales de búsqueda y salvamento, así como la coordinación entre los distintos estados o regiones, con el objetivo de mejorar su eficacia y costes.

Dentro del primer volumen encontramos 6 capítulos y 12 apéndices. A continuación, procederemos a explicar brevemente cada uno y resaltar aquellos puntos relevantes para la casuística a que se enfrenta este proyecto.

El primer capítulo nos da una visión general del principio de búsqueda y salvamento pasando por sus principios y bases legales, sus beneficios, funciones y necesidades.

El segundo capítulo entraña más contenido de interés para este proyecto ya que clasifica y define los distintos componentes de un sistema de búsqueda y salvamento dando ya una estructura sobre la cual trabajar y desarrollar funciones, obligaciones y disfunciones.

Primeramente, trata el tema fundamental de las comunicaciones informando de su gran importancia y necesidad para posteriormente definir los distintos puntos clave para una comunicación efectiva. Dado que el cuarto capítulo de este volumen trata con más detalle el tema de las comunicaciones, estudiaremos este tema en páginas posteriores de este proyecto.

A continuación, clasifica y estructura en 5 los intervinieres en un sistema de búsqueda y salvamento: centros coordinadores de salvamento (RCC),

subcentros de salvamento (RSC), medios de búsqueda y salvamento (RSU), coordinador en el lugar del siniestro y medios de apoyo.

Teniendo en cuenta la separación en regiones del plan mundial SAR[29] de la IMO el manual exige que cada región este bajo el control de al menos una RCC. En aquellos casos en que una RCC no pueda tener un control directo y efectivo de sus medios dentro de una parte de su región se recomienda establecer una RSC que controle esa subregión.

El código además define a los RSU de la siguiente forma:

Una RSU es una unidad compuesta por personal capacitado y provista del equipo adecuado para efectuar de forma rápida y eficaz una operación de búsqueda y salvamento. Una RSU puede ser un medio aeronáutico marítimo o terrestre.

Los medios de búsqueda y salvamento definidos en este manual deberán ser capaces de prestar asistencia, realizar una búsqueda, llevar provisiones, salvar a los supervivientes, suministrar alimentos y auxilios médicos y transportar a los supervivientes a un lugar seguro.

[29] Separación en 13 áreas dentro de las cuales se encuentran las distintas regiones de SAR pertenecientes a uno o más estados según lo acordado en la convención de SAR de la IMO de 27 de abril de 1979. (US Coast Guard, *Maritime Regions*)

Además, el manual introduce la figura del coordinador en el lugar del siniestro siendo su función la de coordinar los distintos RSU, ya que en la mayoría de casos de salvamento interviene más de un RSU su importancia es vital para una búsqueda y salvamento efectivos. Finalmente, el capítulo segundo de este primer volumen del IAMSAR recoge el papel de los medios de apoyo sin los cuales los recursos operacionales no podrían realizar unas operaciones efectivas. Este grupo comprende una gran variedad de servicios, desde centros de formación, instalaciones de comunicaciones o proveedores de datos SAR, hasta asistencia médica, servicios de reabastecimiento o servicios de mantenimiento de los medios.

Una vez analizado este segundo capítulo queda claro que el manual da unas estructuras de funcionamiento y administración muy claras delimitando muy bien sus funciones y limitaciones entre los medios de SAR. En mi opinión sin embargo no queda claro de momento la coordinación que se establece con los medios privados, en caso de haberlos, u otros buques no pertenecientes al dispositivo SAR que se encuentren en la zona.

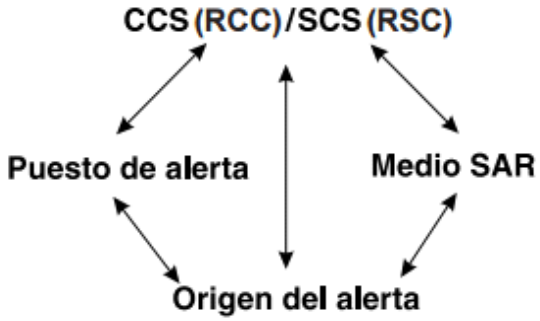
El tercer capítulo del volumen primero del manual IAMSAR trata el tema de la formación, calificación, titulación o certificación y ejercicios de los medios de SAR. Este capítulo define quién, cómo y cuándo deben recibir formación, así como que información debería tratarse y evaluarse. El manual hace hincapié en la importancia de la formación sobre el terreno tanto de los alumnos como de los profesores yendo más allá de la formación formal en el aula. El manual también

desarrolla las características y metodología de los ejercicios, así como sus elementos a evaluar y el registro de los mismos.

En mi opinión este capítulo define todos los aspectos necesarios para una buena formación y evaluación de las capacidades del personal de SAR desde un punto de vista general, remitiendo al lector a la universidad de la IMO o la universidad de Mälmo para obtener un temario concreto. Quizás un aspecto necesario seria la determinación de unos tiempos de reevaluación o una formación continuada para asegurar la capacidad en todo momento de los medios de SAR.

El Capítulo cuatro tratas sobre las comunicaciones. Este volumen aborda este apartado tan vital y necesario desde el punto de vista de sus funciones y requisitos, equipos, factores a tener en cuenta, infraestructuras terrestres y capacidades. También explica brevemente los casos de comunicaciones médico y con aeronaves.

Para entender el papel de las comunicaciones debemos antes entender que el envío de la información y los mensajes de socorro se transmite desde y hacia todos los medios de SAR, así como los supervivientes. A continuación, se muestra un esquema del camino que sigue una alerta de búsqueda y salvamento



Fuente: Manual IAMSAR vol. I cap. 2

Vemos claramente que el flujo de información pasa y llega a todos los intervinieres en la misión de salvamento y por tanto una buena comunicación es de vital importancia para una operación efectiva. Tal como cita el propio manual: la capacidad de un RCC para responder a una emergencia depende sobre todo de la información que se entregue a través de los puestos alertadores[30].

El quinto tema del primer volumen trata sobre la gestión del sistema. Dado que éste se aleja del motivo de este proyecto no nos extenderemos en comentarlo más allá del punto que atañe a la obtención de recursos. El artículo que trata sobre la obtención de medios operacionales y personal abre las puertas a que las unidades de SAR no sean a tiempo completo y también permite el uso de medios que no pertenecen al SAR, tales como el ejército, bomberos y policía, buques comerciales, clubes deportivos, etc. Este punto refuerza, en mi opinión, la necesidad de formar al personal de los buques mercantes, así como de los

[30] (IAMSAR, 2007) vol. I art. 4.5.3.

otros medios citados, de formarse en operaciones de SAR como parte de su formación como profesionales.

El sexto y último capítulo del primer volumen de IAMSAR trata sobre la mejora de los servicios a través de la reducción de problemas del sistema, la gestión de riesgos en la práctica, la cooperación, la reducción del tiempo de respuesta, la investigación y desarrollo, etc. En mi opinión, en este último apartado debería añadirse la detección y desarrollo de medidas frente a nuevas amenazas no definidas en el sistema SAR.

Finalmente encontramos los apéndices que tratan temas muy variados. Destacan para nuestro estudio el segundo, que establece la codificación por colores y pictogramas de los suministros, también el tercer apéndice que desarrolla el apartado sobre obtención de recursos operacionales anteriormente mencionado[31]. En este último apéndice mencionado se recuerda que varios convenios internacionales exigen que el capitán de un buque, al recibir un mensaje de que hay personas en peligro en el mar, acuda en su ayuda cuando pueda hacerlo sin comprometer excesivamente la seguridad del buque o la tripulación. También recuerda a las agencias de SAR que tengan en cuenta los costes que pueden suponer a las navieras desviar un buque mercante de su rumbo para desempeñar funciones SAR.

[31] (IAMSAR, 2007) Vol I art. 5.4

A continuación, se estudiará el segundo volumen de IAMSAR en busca de más información relevante para la casuística de los polizones y la trata de seres humanos por vía marítima.

4.1.2.2. Volumen II coordinación de las misiones

El segundo tomo del IAMSAR se centra, tal como cita su preámbulo, en prestar asistencia al personal encargado de planificar y coordinar las operaciones y los ejercicios SAR.

Este tomo consta de 8 capítulos y 17 apéndices. a continuación, se tratarán solo aquellos que aporten alguna información relevante para este estudio.

El primer punto que es de interés para la casuística de este estudio es el relativo a la formación y ejercicios, en él se detalla sobre quien recae la responsabilidad de la formación y de la evaluación de las capacidades.

> El jefe del servicio SAR es el responsable de la formulación de programas de formación para el personal SAR de forma que este alcance y mantenga un elevado nivel de competencia. El jefe de cada medio es responsable de la formación del personal en las técnicas y procedimientos especializados que se les han asignado mientras que

> cada persona debe asumir la responsabilidad de actuar competentemente en cada tarea que se le haya confiado[32].

Este articulo también trata sobre la planificación y alcance de los ejercicios, así como su proceso de evaluación.

otro punto importante que trata este tomo es la clasificación en cinco fases de una operación de búsqueda y salvamento. Estas fases son: la toma de conocimiento, la acción inicial que consiste en las medidas previas para alertar a los servicios SAR y obtener más información, la planificación, las operaciones y la conclusión que comprende tanto el retorno de las unidades SAR, el redactado de informes y toda la documentación necesaria, así como la reincorporación de los equipos SAR a sus tareas habituales y el reabastecimiento de los equipos. A partir de esta división el segundo tomo del IAMSAR desarrolla cada una de las cinco fases en los capítulos posteriores.

Otro punto del código que aporta información relevante es el capítulo sexto donde entre otros nos indica cómo actuar frente al avistamiento de supervivientes en el mar. El texto expone que:

El medio de búsqueda deberá alertar a los supervivientes que se les ha avistado, utilizando para ello uno de los métodos siguientes:

[32] (IAMSAR, 2007) Vol II capítulo 1 articulo 1.8.1

Haciendo destellos con una máquina de señales o un proyector; o

Disparando dos bengalas de señales, preferiblemente verdes, con unos segundos de separación; o

Cuando el medio de búsqueda sea una aeronave, es posible que su piloto pueda volar a baja altura sobre los supervivientes con las luces de aterrizaje encendidas o haciendo oscilar las alas[33].

Es importante recordar estas simples operaciones pues la cooperación y conocimiento de la situación por parte de los supervivientes puede ayudar en gran medida al éxito de la operación.

Este apartado da ciertas directrices sobre la entrega de provisiones y equipo médico a los supervivientes y al traslado de personal y equipos SAR al lugar del accidente. Tras analizar las recomendaciones del texto se llega a la conclusión que el limitante más importante en el traslado de equipos y personal es la capacidad de carga tanto de helicópteros como embarcaciones y en mi opinión, por tanto, uno de los aspectos más importantes en una misión de salvamento es la disponibilidad de medios y equipos.

Posteriormente en el mismo capítulo de este volumen el código clasifica las capacidades de los buques según si son USR (unidad de búsqueda y

[33] (IAMSAR, 2007) Vol II capítulo 6 articulo 6.2.1

salvamento, SRU) o buques mercantes actuando como CLS (coordinador en el lugar del siniestro, OSC):

Cuando no se disponga de buques designados, un buque mercante podrá asumir las funciones de CLS (OSC) (véase el Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento para los medios móviles[34]). Los buques mercantes pueden constituir el único medio con que se cuente para realizar un salvamento inmediato. Los CCSA[35] (ARCC) y los CCSM[36] (MRCC) responsable de áreas marítimas deberán disponer de medios para establecer rápidamente las posiciones de los buques mercantes que naveguen dentro de sus áreas[37].

Respecto al uso de buques mercantes o de recreo para las operaciones de salvamento el texto también expone que:

Si bien se designa a los botes de rescate como USR (SRU), pueden incluir cualquier nave que se encuentre en las inmediaciones del lugar del siniestro. En general, los botes de rescate designados son pequeños, pudiendo ser que su capacidad para el transporte de supervivientes sea reducida por lo que tal vez

[34] Volumen tercero del IAMSAR que analizaremos en detalle en páginas posteriores de este trabajo.

[35] Centro coordinador de salvamento aeronáutico.

[36] Centro coordinador de salvamento marítimo.

[37] (IAMSAR, 2007)Vol II capítulo 6 articulo 6.8.2 b)

se requiera el envío de varios botes al lugar del siniestro, cuando se disponga de ellos. Cada bote deberá llevar dispositivos de salvamento adicionales para que los supervivientes a los que no sea posible recoger inmediatamente puedan mantenerse a flote, mientras esperan la llegada de otro bote[38].

Otro aspecto de gran importancia que trata el código y que afecta tanto a los supervivientes de la trata de seres humanos por vía marítima como al polizonaje es el de los cuidados a los supervivientes, su interrogatorio y la actuación respecto a los fallecidos. Respecto a los cuidados a los supervivientes el código expone que:

Una vez concluido el salvamento, puede que los supervivientes requieran tratamiento hospitalario, que deberá proporcionárseles con la mayor celeridad posible.

El personal SAR deberá cerciorase de que no se deje solo a los supervivientes después de su salvamento, particularmente si han sufrido heridas o muestran signos de hipotermia o de agotamiento físico o mental[39].

A su vez el código recoge otras recomendaciones sobre la necesidad de asistencia médica o de evacuación

[38] (IAMSAR, 2007) Vol II capítulo 6 articulo 6.8.3

[39] (IAMSAR, 2007) Vol. II capítulo 6 articulo 6.16.2

Cuando se requiera asistencia asesoramiento médico, el medio de salvamento deberá proporcionar al CMS (SMC) una evaluación médica básica, junto con información adicional, en ciertos pasos. Cuando se esté considerando la puesta en práctica de evacuaciones médicas, deberán sopesarse los beneficios de la evacuación contra los peligros inherentes de dichas operaciones, tanto para las personas que requieren asistencia como para el personal de salvamento[40].

El código, evidente mente, deja la decisión al CMS o en su defecto al CLS o al capitán, pero expone ciertas recomendaciones para tanto la transmisión de la información médica pertinente como para una posible evacuación médica.

Respecto a las recomendaciones del código IAMSAR sobre el interrogatorio a los supervivientes, éste se centra en el objetivo de recabar información que ayude a la operación de salvamento, en ningún caso hace referencia a información relativa a repatriación o establecimiento de culpabilidad. Además, hace especial hincapié en los cuidados necesarios a la hora de interrogar a un superviviente.

En cuanto a la actuación respecto a los fallecidos el código da, primeramente, unas recomendaciones de carácter operativo sobre cómo actuar, qué medidas tomar, en qué casos mover los cadáveres o que información es importante

[40] (IAMSAR, 2007) Vol. II capítulo 6 articulo 6.16.4

anotar. Respecto a este último punto es importante tener presente el siguiente artículo:

Cuando se lleva a cabo la recuperación de restos humanos durante una operación SAR, o cuando se produce un fallecimiento a bordo de un medio SAR, se extenderá una nota de traslado para cada persona fallecida. En dicha nota deberá figurar el nombre completo y la edad de la persona fallecida (cuando se conozcan), y el lugar, fecha, hora y causa de la muerte. La nota de traslado se extenderá en el idioma del medio SAR y, siempre que sea posible, en inglés[41].

posteriormente, sin embargo, el código deja claro que las operaciones SAR se llevan a cabo únicamente para prestar auxilio a posibles supervivientes y que la operación de identificación de las victimas corresponde a la policía criminal y forense según normas establecidas por la INTERPOL.

A continuación, pasaremos a analizar el tercer tomo del código IAMSAR ya que es el que afecta de forma más directa el personal, buques y aeronaves sobre el terreno. Además, es el que trata de forma más especifica el papel de buques mercantes reclutados para operaciones SAR.

[41] (IAMSAR, 2007) Vol. II capítulo 6 articulo 6.18.5

4.1.2.3. Volumen III Medios móviles

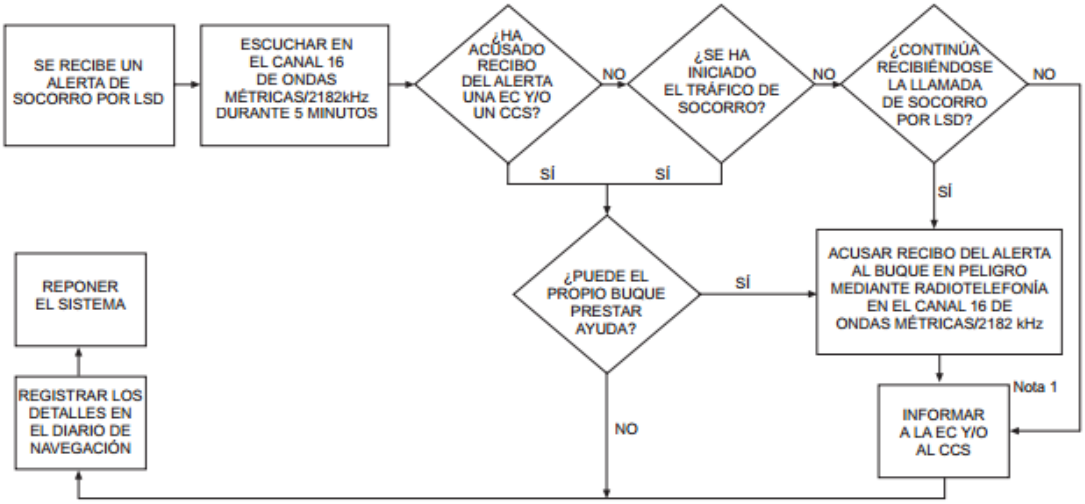
el volumen tercero del manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento tiene un objetivo distinto a los anteriores, el objetivo de este volumen es de ser una verdadera herramienta de trabajo y consulta para aquellos buques y aeronaves que puedan ser requeridos para desempeñar funciones de búsqueda y salvamento o actuar como coordinador en el lugar del siniestro. además, también es de gran importancia por todos aquellos buques o aeronaves que se encuentren o puedan encontrarse en una situación real o posible de emergencia y puedan necesitar asistencia SAR.

Dado que este volumen es un código de consulta su análisis consistirá en una breve introducción a cada uno de sus capítulos para entender su estructura, aunque en aquellos aspectos que afecten directamente al estudio de este proyecto serán expuestos y analizados con detalle. El código se estructura en 4 secciones o capítulos y 5 apéndices.

El primer capítulo pretende dar una visión general del contenido de este volumen y de la organización de los sistemas SAR vista previamente en los volúmenes primero y segundo. tras una explicación del objetivo del manual y un recordatorio de las responsabilidades y obligaciones de prestar ayuda se extiende sobre la organización y coordinación de las operaciones SAR. Finalmente expone la importancia y algunas funciones de los sistemas de notificación para buques y en especial el sistema mundial Amver.

El segundo capítulo trata sobre la prestación de auxilio y se divide en cinco grandes campos: las medidas iniciales a tomar por parte de las naves que prestan auxilio, la función de búsqueda, la función de salvamento, otros tipos de asistencia y la formación.

Un tema importante que trata este primer apartado del capítulo dos es como responder a un mensaje de emergencia. a continuación, se muestra un gráfico sobre cómo responder ante una alerta de socorro enviada por DSC:



fuente: código IAMSAR volumen III artículo 2.3, diagrama respuesta socorro DSC

como podemos observar gran parte de la importancia en la actuación frente una alarma de socorro recae sobre una buena comunicación y una respuesta clara y activa frente la emergencia.

una vez el buque que presta un servicio SAR se dirija a la zona del suceso debe tener en cuenta las recomendaciones del manual sobre el material y equipos que

deben estar listos antes de la llegada[42]. estos consisten en equipo salvavidas y de salvamento, equipo de señales, preparación para la asistencia medica y equipo vario como grúas si se dispone de ellas, balsa salvavidas del buque, lanzacabos, etc.

A continuación, se trata la función de búsqueda en la que de nuevo se enfatiza la gran importancia de la comunicación y la coordinación. El manual expone el contenido que debe presentar un mensaje del plan de acción de búsqueda, que a grandes rasgos consiste en lo siguiente:

- La situación, que implica una breve descripción del suceso, la situación geográfica, el número de personas a bordo, los objetos primario y secundario de la búsqueda, la cantidad y clases de equipos de supervivencia, el pronóstico meteorológico y periodo del pronóstico y medios SAR en el lugar del siniestro.
- las áreas de búsqueda, que básicamente comprende la designación de las áreas, extensión, ángulos, punto central y radio del círculo que abarca, así como otros datos esenciales para determinar el área de búsqueda.
- la ejecución, que tiene como objetivo la identificación de medios SAR, organismo del que dependen los medios, la configuración de la búsqueda, la dirección del rastreo, los puntos de comienzo de la búsqueda y la altitud

[42] Se puede encontrar la lista extendida y completa en el vol. III capítulo 2 articulo 2.2

- la coordinación. Éste apartado es de gran importancia y comprende puntos clave como la designación del CMS (SMC) y el CLS (OSC), la hora de llegada de los medios SAR al lugar del siniestro, la separación de trayectorias conveniente y factores de cobertura, las instrucciones del CLS (OSC) (por ejemplo, utilización de boyas marcadoras del dátum), el espacio aéreo reservado (por ejemplo, zona peligrosa), las instrucciones de seguridad de la aeronave, el cambio de coordinación operacional de los medios SAR, las instrucciones de socorro del organismo del que dependen los medios SAR y la autorización de entrada en la zona a aeronaves no designadas para operaciones SAR
- las comunicaciones, en concreto a la coordinación de los canales, la determinación de los canales que se utilizarán en el lugar del siniestro, la supervisión de los canales, el método para que los medios SAR identifiquen al CLS (OSC) y los canales para los medios de comunicación, si procede.
- los informes. Este es el apartado final de todo mensaje de plan de acción de búsqueda y se divide en dos cuestiones principales: por un lado, el informe del CLS (OSC) sobre las condiciones meteorológicas en el lugar del incidente e informe sobre el suceso utilizando el formato normalizado SITREP y por el otro el resumen diario de las operaciones proporcionado por los organismos responsables de las operaciones (horas de vuelo, área(s) donde se ha efectuado la búsqueda y factores de cobertura).

Además de esta información relativa al mensaje de plan de búsqueda el manual también da recomendaciones para la elaboración de planes de búsqueda

propios, la configuración de la búsqueda, las radiocomunicaciones, un extenso código de comunicación visual y el papel de los vigías en las operaciones SAR.

A continuación, este capítulo trata sobre la función de salvamento, empieza tratando el mensaje de salvamento con una estructura y conceptos muy similares a los expuestos en el mensaje de búsqueda, pero con un perfil más ejecutivo. posteriormente, expone que la elaboración del plan se salvamento es realizada por el CMS (SMC) aunque en algunos casos en que no sea posible debe encargarse el CLS (OSC). Para ello enumera aquellos factores a tener en cuenta:

- riesgos para el personal SAR
- número, localización y situación de los supervivientes
- estado de los supervivientes y consideraciones médicas
- condiciones meteorológicas imperantes
- según corresponda, estado de la mar
- hora del día
- equipo de supervivencia disponible
- tipo de nave de salvamento, etc.

Otro aspecto que trata este capítulo segundo del tercer tomo de IAMSAR es el salvamento prestado por aeronaves SAR. Dado que este tema no afecta estrictamente a nuestro ámbito de estudio no es preciso extenderse en el más allá de comentar que desarrolla temas como: el lanzamiento de suministros, la

prestación de auxilio desde helicópteros, describe y clasifica los distintos equipos de izado, trata la comunicación aeronave-buque y desarrolla la coordinación con buques, así como la designación de las zonas de aterrizaje o las medidas de seguridad.

A continuación, el manual entra en la operativa del salvamento por medios marítimos aportando primero consideraciones generales previas y posteriormente soluciones y recomendaciones para el salvamento.

Primeramente, expone que cuando haya supervivientes en el agua podría ser necesario:

- aparejar redes de salvamento
- poner a flote botes salvavidas
- poner a flote balsas salvavidas
- equipar adecuadamente a los miembros de la tripulación que vayan a entrar en el agua para ayudar a los supervivientes
- estar preparado para administrar el primer tratamiento médico.

Una de las recomendaciones que ofrece en casos de encontrar personas en el agua es el uso de aceite para reducir el efecto del oleaje, recordando la mayor eficacia de aceites de origen vegetal o animal.

Posteriormente ofrece recomendaciones respecto a la atención medica diferenciando aquellos casos en alta mar de los ocurridos cerca de la costa. En alta mar recomienda lo siguiente:

si no hay ningún buque que lleve a bordo un médico, el servicio de salvamento deberá pedir al CLS (OSC), si procede, o al CMS (SMC) que considere la posibilidad de transmitir un mensaje urgente para pedir a un buque en que haya un médico que se dirija hacia un punto de encuentro & en caso necesario, se podrá establecer contacto con una REC (CRS) para obtener información mediante un sistema de notificación para buques sobre la disponibilidad de buques que lleven un médico a bordo.[43]

Para aquellos casos que tengan lugar cerca de la costa en cambio recomienda que es la obligación del CMS (SMC) enviar asistencia médica desde tierra

Tras estas consideraciones el manual prosigue ofreciendo varias recomendaciones referentes al embarco de supervivientes desde el agua por medios ajenos al operativo SAR. Algunas de las recomendaciones recogen la importancia de arrojar a los supervivientes objetos o equipos que permitan agarrarse a ellos para mantenerse a flote. Respecto a los equipos de izado o embarque de los supervivientes las recomendaciones parten de escalas de práctico escalas de gato o redes, pasando por balsas, botes salvavidas o cestos de salvamento e incluso grúas, pescantes o puntales de carga.

Finalmente, el manual refleja la posibilidad de prestar ayuda a los supervivientes en aquellos casos en que embarcarlos entrañes más peligros que permanecer en las balsas, botes o equipos salvavidas. Entre las distintas posibilidades se

[43] (IAMSAR, 2007) Vol. III capítulo 2 artículo 2.38.

recogen las de: utilizar el buque para proporcionar abrigo del viento a los supervivientes, desplegar los dispositivos salvavidas desde el buque de ayuda, mantener el contacto visual y las comunicaciones con los supervivientes, proporcionar información actualizada a la autoridad coordinadora y transferir los suministros esenciales de supervivencia y médicos.

Otro apartado importante en este capítulo es el de los cuidados a los supervivientes. El primer artículo referente a este tema expone que una vez a bordo, se proporcionarán cuidados y asistencia médica a los supervivientes Se solicitará asistencia de las autoridades SAR según sea necesario. Esto incluye también una evacuación segura hacia un hospital cuando proceda.

Tras los cuidados inmediatos a los supervivientes se procederá al registro de información y al interrogatorio de los supervivientes siempre con el fin de ayudar a los esfuerzos de salvamento. Este registro comprenderá información tal como tipo y origen de las lesiones, historial médico, resultados de la evaluación y el tratamiento ofrecido. El interrogatorio a los supervivientes por otro lado incluirá preguntas referentes a la fecha del suceso, el desarrollo desde el incidente hasta el salvamento, la última posición conocida, etc.

A continuación, el código trata la operativa relacionado con otras funciones de las unidades SAR distintas al salvamento como servicios de intercepción y escolta, intercepción de una aeronave, o amarajes forzosos de aeronaves.

Un punto que si es importante para nuestro estudio es el último artículo de este capítulo, la formación. El manual estructura este apartado según el grupo de

salvamento al que se pertenezca: medios SAR aéreos, medios SAR marítimos, medios SAR en tierra, personal médico y en paracaídas, personal de depósitos y capitanes y oficiales de buques mercantes

Para cada grupo el código propone la realización de ejercicios y simulaciones similares a las encontradas en las emergencias reales, además para los oficiales y personal con responsabilidad se recomiendan ejercicios ligados a la coordinación, organización, comunicación y buenas practicas.

En cuanto a capitanes y oficiales de buques mercantes el código nos remite al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado en 1995. Convenio al que posteriormente se aplican las enmiendas de Manila de 2010 (STCW 2010). El código se refiere exactamente al capítulo VI del convenio STCW que trata sobre emergencia, seguridad, cuidados médicos y funciones de supervivencia. En él se exponen los requisitos mínimos formativos para la acreditación de capacidades como la familiarización de seguridad, la formación básica en supervivencia y contraincendios, el manejo de embarcaciones de rescate rápidas y no rápidas, los cuidados médicos básicos y primeros auxilios, la protección del buque y la formación en seguridad para toda la tripulación.

En el siguiente capítulo, se trata la coordinación en el lugar del siniestro. El manual hace referencia a 3 grandes temas: la propia coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento, las comunicaciones y la planificación de la búsqueda.

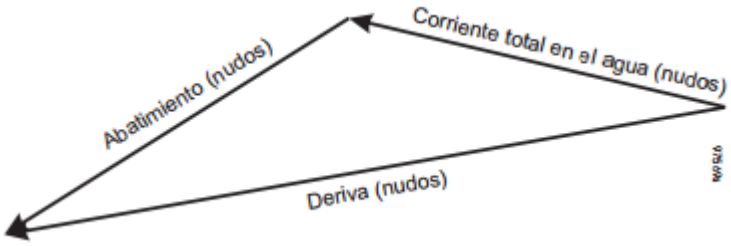
La primera de las tres partes trata sobre todo de la designación de funciones y responsabilidades al asignar los puestos de CMS (SMC) y CLS (OSC) dentro de un CCS (RCC) o SCS (RSC). También define los pasos a seguir tras una alerta de socorro como ya hemos visto en el estudio al volumen II del manual IAMSAR en pagines anteriores.

La segunda parte, que trata sobre a las comunicaciones, desarrolla todos aquellos puntos referentes a la transmisión de información desde el momento en que se emite la alerta hasta la conclusión de la operación SAR. El manual ofrece un modelo de mensaje, denominado SITREP, para transmitir información sobre la misión SAR que consta de 5 partes: la identificación, la situación, las medidas tomadas, los planes futuros y el estado del caso. Este apartado también habla sobre el uso del radio télex marítimo y el NAVTEX para difundir avisos náuticos. Finalmente trata el tema de las frecuencias para las radiocomunicaciones de socorro y ofrece unas tablas informativas sobre las distintas frecuencias de alertas, operaciones SAR, seguridad marítima, socorro y seguridad y para embarcaciones de supervivencia.

la tercera parte del capítulo que estamos analizando, que trata sobre la planificación y realización de la búsqueda, se divide a su vez en cuatro apartados: la planificación, las configuraciones de búsqueda, el inicio de la búsqueda y la conclusión de la búsqueda.

para la planificación primeramente será necesario establecer un dátum o una referencia geográfica del área de búsqueda. Para ello, se considerarán los

siguientes factores: el abatimiento y la corriente. a continuación, se muestra un esquema sobre cómo realizar el cálculo de esta deriva:



Fuente: IAMSAR Volumen III capítulo 3 articulo 3.18. esquema sobre cálculo de la deriva

este cálculo de la deriva se realiza con el fin de actualizar la referencia geográfica desde la cual basar la operación de búsqueda.

una vez fijado el punto de referencia habrá que definir la separación entre trayectorias paralelas siguiendo un patrón de búsqueda. para ello el manual ofrece distintas tablas para en función del tipo de equipo de búsqueda, el objeto de la misma y la visibilidad establecer tal separación:

	Visibilidad meteorológica (m.m.)				
Objeto de la búsqueda	**3**	**5**	**10**	**15**	**20**
Persona en el agua	0,4	0,5	0,6	0,7	0,7
Balsa salvavidas de 4 personas	2,3	3,2	4,2	4,9	5,5
Balsa salvavidas de 6 personas	2,5	3,6	5,0	6,2	6,9
Balsa salvavidas de 15 personas	2,6	4,0	5,1	6,4	7,3
Balsa salvavidas de 25 personas	2,7	4,2	5,2	6,5	7,5
Bote <5 m (17 pies)	1,1	1,4	1,9	2,1	2,3
Bote 7 m (23 pies)	2,0	2,9	4,3	5,2	5,8
Bote 12 m (40 pies)	2,8	4,5	7,6	9,4	11,6
Bote 24 m (79 pies)	3,2	5,6	10,7	14,7	18,1

fuente: IAMSAR Volumen III capítulo 3 articulo 3.19. tabla para el cálculo de la separación entre trayectorias para buques mercantes.

poniendo por ejemplo un caso de recibir un aviso de un bote menor de 5 metros con una visibilidad de unas 15 millas obtendríamos una distancia recomendada entre trayectorias de 2,1 millas náuticas. la diferencia entre persona, balsa salvavidas y bote es debida a la visibilidad, siendo la persona en el agua la menos visible de todas por sus dimensiones y la más visible aquellos botes de más de 24 metros. Aun así, cabe destacar que si bien un bote es más visible que una balsa debido a su mayor tamaño las características de la balsa (colores, forma paneles reflejantes, etc.) debido a su diseño expreso para situaciones SAR la hacen también muy visible.

Finalmente, habrá que definir la velocidad y área de búsqueda. para ello el manual nos indica que si no se dispone de tiempo para el cálculo se disponga un radio de 10 millas, si por el contrario se dispone de tiempo para ello el manual nos ofrece una formula en función de la velocidad, la separación entre trayectorias y el tiempo. mediante el producto de estos factores se obtiene un área de búsqueda, sumando el área de búsqueda de cada embarcación destinada a la operación SAR se obtiene un área total. la raíz cuadrada de esta área total dividida entre dos nos da el radio de búsqueda.

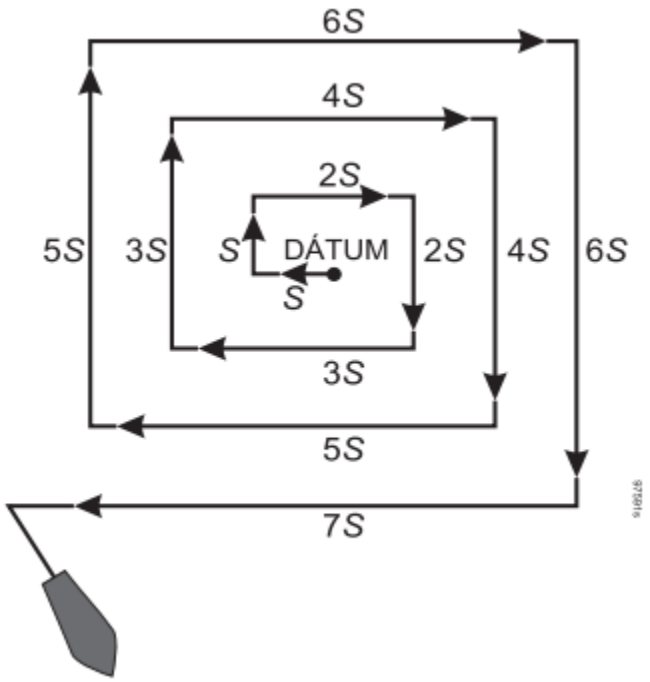
$$A = S * V * T$$

$$Atotal = A1 + A2 + A3 + \cdots$$

$$R = \sqrt{\frac{Atotal}{2}}$$

Una vez determinados estos datos básicos se puede empezar a configurar el modelo de búsqueda. el manual nos ofrece varios modelos de búsqueda según el medio de búsqueda (embarcación, helicóptero, aeronave de alas fijas). A continuación, se estudiarán aquellos que atiendan a medios marítimos.

Búsqueda en cuadrado expansivo

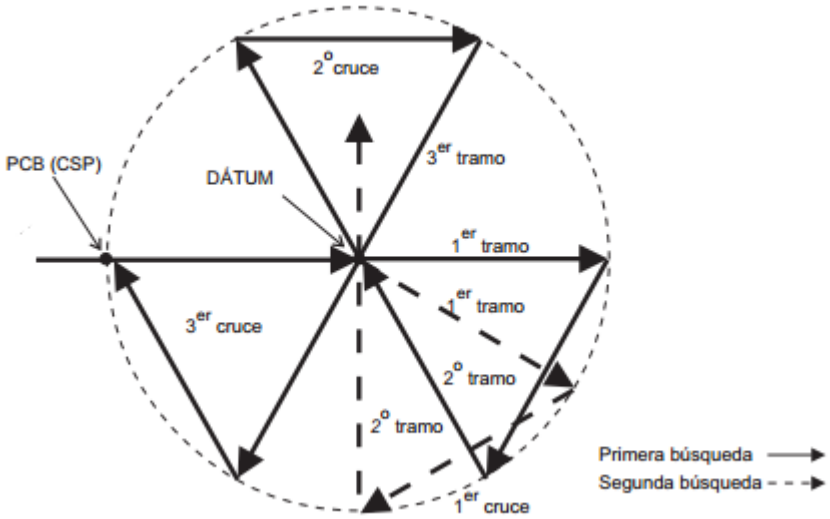


Fuente: IAMSAR Volumen III capítulo 3 articulo 3.23. Gràfico sobre búsqueda en cuadrado expansivo.

Siendo este grafico suficientemente explicativo solo es importante comentar que este método es de utilidad para un solo buque por zona puesto que cubre un

área reducida y por tanto es útil para casos con objetos con poca o ninguna deriva.

Método de búsqueda por sectores



Fuente: IAMSAR Volumen III capítulo 3 articulo 3.23. grafico sobre búsqueda por sectores

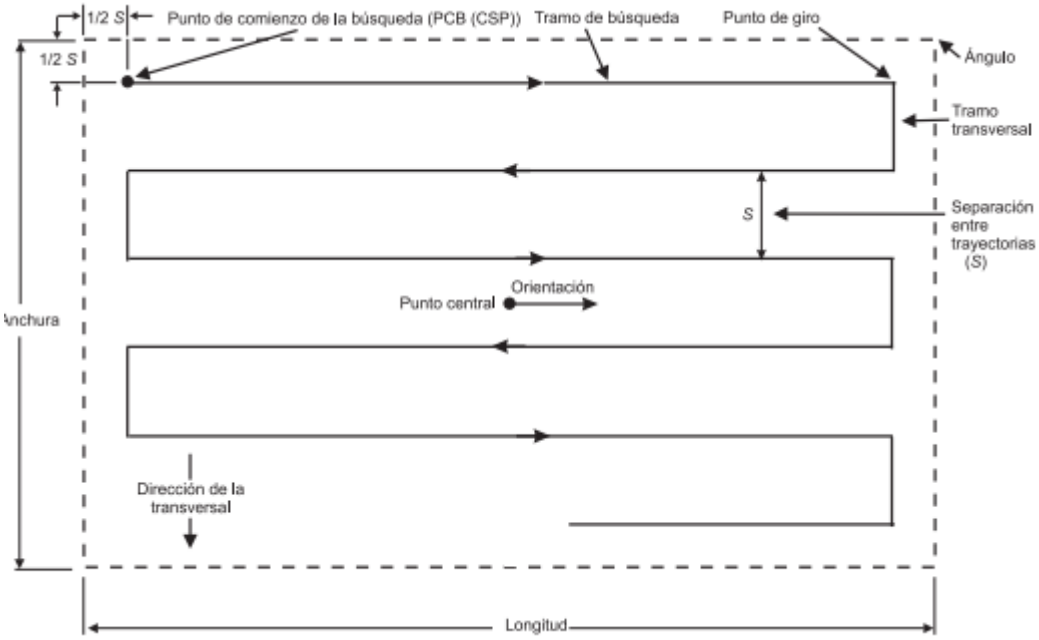
Para buques, el radio de la configuración de búsqueda varía por lo general entre 2 y 5 millas marinas, y cada giro es de 120º, que se efectuará normalmente a estribor.

Para efectuar este tipo de patrón de búsqueda el manual también nos ofrece una tabla de estima para calcular el tiempo para completar cada tramo a partir del radio y la velocidad definidas.

Búsqueda a lo largo de la derrota

Este tipo de búsqueda se utiliza normalmente cuando ha desaparecido una aeronave o un buque sin dejar rastro a lo largo de una derrota conocida. normalmente se utiliza en el periodo inicial de la búsqueda puesto que es un sistema fácil de ejecutar y rápido en su planificación. También es posible realizar la búsqueda realizando pasadas paralelas a la derrota conocida del buque o aeronave desparecidos

Búsqueda por barrido paralelo



Fuente: IAMSAR Volumen III capítulo 3 articulo 3.23. Gráfico sobre búsqueda por barrido paralelo

Para este tipo de búsqueda el punto de comienzo de la búsqueda es en una esquina de la subárea, a una distancia igual a la mitad de la separación entre

trayectorias en el interior del rectángulo a partir de cada uno de los dos lados que forman el ángulo. este tipo de búsqueda admite la coordinación de varios buques realizando el mismo patrón con separaciones entre trayectorias diferentes de modo que uno recorra un área muy grande y otros buques recorran el área sin recorrer dejada por el anterior.

El tercer apartado de este capítulo perteneciente al inicio de la búsqueda establece unos métodos para establecer los patrones de búsqueda iniciales según las condiciones que nos encontremos en el lugar donde se realizara la operación de búsqueda. Inicialmente se recomienda al primer buque que llegue al dátum iniciar una búsqueda en cuadrado expansivo y posteriormente asignar subáreas de búsqueda a las demás embarcaciones que vayan llegando a la zona. El manual también plantea la necesidad de adaptarse a situaciones de visibilidad reducida reduciendo la velocidad, el área de búsqueda o el patrón de búsqueda. Otro tema que plantea este artículo es la utilización del radar para la operación de búsqueda y aporta una tabla para el cálculo de las distancias de detección en función de la altura de la antena y las dimensiones del objeto de la búsqueda.

Finalmente, el cuarto apartado de este capítulo trata la conclusión de la búsqueda distinguiendo para su estudio entre el éxito o no de la misión. Tras una búsqueda si éxito el manual expone que "El CLS (OSC) continuará la búsqueda hasta que no haya ninguna esperanza razonable de encontrar supervivientes.". Evidentemente esta decisión puede ser difícil y a veces incluso muy subjetiva, por ello es importante tener en cuenta los siguientes factores

- La probabilidad de que haya supervivientes en el área objeto de la búsqueda.

- La probabilidad de detección del objeto de la búsqueda, si está en el área que se explora.

- El tiempo restante que las unidades de búsqueda pueden permanecer en el lugar del siniestro

- La probabilidad de que aún haya supervivientes.

Para ello el manual aporta las, ya estudiadas anteriormente, tablas sobre supervivencia y síntomas de hipotermia en función de la temperatura, viento y tiempo.

Por otro lado, tras una búsqueda con éxito el CLS (OSC) decidirá el método y equipo de salvamento más adecuados en función de lo mencionado en el capítulo segundo de este tomo. Finalmente informara al CMS (SMC) sobre la conclusión de la búsqueda, así como los puertos de desembarco de los supervivientes, su estado físico, necesidad de asistencia médica y estado de la nave siniestrada.

El último capítulo de este tomo trata sobre las emergencias a bordo. Dado que el objeto de este estudio se centra en los casos de polizonaje y trata de seres humanos por vía marítima se ha procedido solamente a buscar en este apartado información concreta al respecto. No se ha encontrado referencia alguna a casos de polizonaje más allá de extrapolar las medidas por emergencia médica al

posible caso de que uno o más polizones se encuentren en riesgo sanitario. Aunque es evidente que este es un manual de búsqueda y salvamento y por tanto no específico para casos de polizonaje, también es cierto que un incidente de este tipo puede acarrear riesgos para la salud del polizón y para su seguridad y, por tanto, en mi opinión, debería reflejarse algún plan operativo al respecto. Es comprensible que los mecanismos de repatriación no son objeto en ningún caso de este manual, pero sí lo son la seguridad en el desembarco, el tratamiento de la víctima o los cuidados médicos y evacuación a un hospital si es necesario.

Una vez analizado este último tomo del IAMSAR mi opinión al respecto y relativo al tema de estudio de este proyecto es que cubre perfectamente las necesidades operativas en casos de rescate de embarcaciones procedentes de la trata de seres humanos por vía marítima pero no el tema del polizonaje. Es posible que esta problemática deba abordarse desde un código distinto al IAMSAR al entrar en conflicto con legislación local en temas de repatriación, pero, en mi opinión, debería hacerse al menos un intento para abordar en este manual aquellos temas que no generen controversia para conseguir una operativa más eficaz ante este tipo de situaciones.

4.1.3. Organización nacional

A continuación, estudiaremos brevemente la estructura y medios del dispositivo de salvamento marítimo español con el objetivo de entender como esta implementado en España, cuáles son sus funciones, de que medios dispone, cuáles son sus puntos flacos, etc.

En España la entidad encargada del salvamento marítimo es una entidad pública dependiente del ministerio de fomento denominada Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Salvamento Maritimo, SASEMAR). Fue creada en 1992 por la Ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y entró en funcionamiento en 1993. El fin de esta entidad es el siguiente:

Constituye el objeto de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima la prestación de los servicios públicos de salvamento de la vida humana en la mar, y de la prevención y lucha contra la Contaminación del medio Marino, la prestación de los servicios de seguimiento y ayuda al tráfico marítimo, de seguridad marítima y de la navegación, de remolque y asistencia a buques, así como la de aquellos complementarios de los anteriores[44].

Salvamento Marítimo cuenta con 1 Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS) en Madrid y 20 Centros de Coordinación (CCS) de Salvamento distribuidos a lo largo de la costa. Además de las funciones de salvamento, los Centros de Coordinación de Salvamento ubicados en Tarifa, Finisterre y Almería tienen asignadas también las tareas de supervisión del tráfico marítimo a su paso por los Dispositivos de Separación de Tráfico establecidos en sus zonas. También, los Centros de Coordinación de Salvamento ubicados en Las Palmas y Tenerife tienen asignadas las tareas de

[44] artículo 268, el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2022, de 5 de septiembre de 2011)

cumplimiento de las medidas asociadas a la Zona Marítima Especialmente Sensible (ZMES) y finalmente los Centros de Coordinación de Salvamento ubicados en ámbitos portuarios realizan además tareas de seguimiento del tráfico de buques en sus aproximaciones y salidas de los puertos donde se encuentran ubicados.

En cuanto a la flota y medios distinguimos tres grupos: los medios marítimos, los medios aéreos y los equipos de intervención. Los medios marítimos están compuestos por 4 buques polivalentes de salvamento y lucha contra la contaminación marina, así como 10 buques remolcadores de salvamento, 4 embarcaciones tipo “Guardamar” y 55 embarcaciones de intervención rápida denominadas “Salvamares”. Respecto a su distribución por el territorio, la propia organización la define de la siguiente forma:

Estos medios están estratégicamente situados a lo largo de las costas españolas atendiendo a criterios de efectividad basados en conseguir minimizar los tiempos de respuesta para realizar una mejor cobertura y actuación eficaz adecuada a las previsiones de ocurrencia de siniestros que proporciona el estudio y análisis de las estadísticas recientes.

Puesto que este es un ejercicio continuo y adaptable a las distintas condiciones los medios marítimos no tienen una ubicación geográfica fija, aunque sí una base operativa habitual.

Los buques polivalentes se pueden utilizar como plataformas de apoyo a operaciones marítimas pues disponen de un sistema de posicionamiento

dinámico, de espacios específicamente habilitados y dotados para el trabajo de buceadores, de equipos auxiliares, central de comunicaciones, etc.

Los remolcadores con los que cuenta Salvamento Marítimo son unidades que aseguran la posibilidad de dar remolque a grandes buques y tienen capacidad operativa para intervenir en grandes siniestros como incendios, contaminación, salvamento, etc.

Las embarcaciones tipo guardamar son embarcaciones de 32 metros de eslora que incorpora los medios más modernos, tanto en navegación, comunicaciones, como en medios de búsqueda y rescate.

Los salvamares, en cambio, son embarcaciones de menor eslora y calado, alta maniobrabilidad y velocidad apropiadas para actuar en situaciones que requieran de gran rapidez de actuación.

Finalmente, SASEMAR cuenta con un convenio con la cruz roja del mar para la protección de playas y zonas próximas a la costa (hasta 5 millas desde la línea de la costa) que cuenta con sus propias embarcaciones y en 2015 gestionó 42 bases subvencionadas por SASEMAR[45].

En cuanto a medios aéreos SASEMAR cuenta con 11 helicópteros y 3 aviones. Las funciones de los aviones son las de vigilancia y recolección de pruebas

[45] (Sanchez, Gabriela)

mientras que el papel de los helicópteros es el de asistir en misiones de búsqueda y salvamento.

Los equipos de intervención consisten en cercos y barreras de contención de hidrocarburos, equipos de recuperación de hidrocarburos de la superficie del mar, equipos de almacenaje y estiba, tanques flotantes y terrestres de almacenamiento del hidrocarburo recuperado, equipos de buceo, equipos de bombeo para la extracción de contaminantes y achique de buques, unidades de potencia portátiles para el funcionamiento de los equipos de operaciones, campanas de buceo, varios ROVs, etc.

Finalmente es importante mencionar el papel y las instalaciones de formación de que dispone salvamento marítimo. En este punto destaca el centro Jovellanos. Tal como expone la página de información del centro "La función principal del Centro Jovellanos es la formación integral en seguridad marítima, portuaria e industrial y prevención de riesgos laborales. Complementariamente, realiza actividades de homologación y certificación de equipos y participa en proyectos internacionales y de investigación." El Centro Jovellanos cuenta con equipamiento tecnológico de última generación que permite ofrecer una amplia oferta formativa. Para desarrollar sus actividades el centro cuenta con torre de maniobras, varias piscinas, distintos tipos de botes, simuladores buque, de GMDSS, de maniobra y navegación, etc.

5. Solución de incidencias

En este apartado se analizarán las medidas actuales de solución de las incidencias producidas por la casuística que estudiamos por parte de los agentes terrestres tanto públicos como privados, y atendiendo tanto al problema sobre el terreno como a su vertiente legal o administrativa. Finalmente se analizarán algunos casos reales, se observará qué medidas se tomaron y se propondrán medidas o soluciones que, en mi opinión, deberían haberse tomado.

Primeramente, se abordarán las medidas a tomar para el apoyo y asistencia al buque por parte de naviera, clubs P&I, organismos públicos, etc.

5.1. Asistencia al buque

Como ya se ha estudiado en apartados anteriores de este proyecto las medidas de prevención, tanto del polizonaje como de los riesgos que entraña el rescate de personas en el mar, son claras y extensamente reguladas tanto por el código ISPS como en las múltiples resoluciones de la OMI al respecto (A.871(20), FAL convention, MSC.167(78)). Sin embargo, la actuación posterior al descubrimiento de la incidencia no esta tan clara. Si bien es cierto que los procedimientos de salvamento están regulados en el IAMSAR (y en el antiguo MERSAR), la coordinación y asistencia con los agentes terrestres en cambio es un tema menos claro y directo. En algunos casos tales actuaciones están

reguladas someramente en el código de gestión de la seguridad de la naviera[46], pero en la mayoría de los casos no incluye a todos los agentes implicados tanto públicos como privados.

5.1.1. Prevención

Siguiendo el orden natural para la solución de este tipo de sucesos trataremos primero la prevención frente al polizonaje, o entendido de otra forma como evitar la entrada de polizones al buque o su estada en el sin el conocimiento de la tripulación, compañía o autoridades. El objeto de este apartado es la prevención desde el punto de vista de la naviera, la tripulación y las instituciones nacionales, para ello se expondrán cuáles son, en mi opinión las medidas a tomar al respecto.

En cuanto al papel de las autoridades locales, es evidente su responsabilidad a la hora de impedir el acceso a personal no identificado a las instalaciones portuarias ya que en última instancia permite el acceso a los buques que se encuentren en ellas. Antes de entrar en las medidas precisas que deberían desempeñar las autoridades locales y portuarias es importante decidir el nivel de riesgo de un puerto determinado ante casos de polizonaje. En opinión de RaetsMarine[47], los factores de riesgo del polizonaje dependen de múltiples factores, aunque coincide en que las causas más comunes son la huida de

[46] (Nepia, C*hecklist. Action to be taken to prevent Stowaways*)

[47] (*Stowaways and Irregular Immigrants* | *RaetsMarine*, 2015)

países en conflicto, inestabilidad económica o pobreza, aunque también han aumentado los casos relacionados con el trafico organizado. Además, es importante recordar que los polizones raramente guardan relación con el país del puerto de embarque ya que pueden haber atravesado varios países fronterizos antes de llegar al país del puerto de embarque. Por tanto, aparte de basarse en la situación socioeconómica del país habrá que tener en cuenta otros factores. Las estadísticas sobre puertos de origen de polizones son una fuente muy importante de información a la hora de determinar los riesgos de polizonaje. También es importante destacar que aquellos casos relacionados con el tráfico de seres humanos generalmente aprovechan los contenedores o las cargas proyecto para infiltrar a los polizones y por tanto el trabajo de prevención debe realizarse antes de la llegada de la carga al muelle, es decir en las instalaciones de consolidación de la carga.

Tras esta reflexión trataremos los métodos más utilizados por los polizones para acceder al recinto portuario y al buque. Destacan estos 5 casos[48]:

- Por tipología de buques: aquellos buques con puertas de carga laterales o rampas de acceso conectadas al muelle que no pueden mantener una vigilancia continuada por parte de la tripulación durante las operaciones de carga y descarga son susceptibles de ser utilizadas para el acceso ilegal al buque. Este riesgo aumenta con tripulaciones reducidas, poca

[48] (Hinrichs, 2003)

seguridad adicional en el mulle o zonas poco iluminadas o de poca visibilidad cerca del muelle.

- Mezclados junto a los estibadores: reconocer a los trabajadores portuarios legítimos de los posibles polizones o personal no autorizado puede ser un problema en algunos puertos.
- Escondidos dentro de la carga o en espacios confinados cerca de la carga: especialmente en carga a granel, contenedores o camiones, sobre todo si es carga blanda o estibada en lonas. Si se encuentran dentro de contenedores o detrás de falsos mamparos es muy probable que sean debido a la ayuda de terceros, sugiriendo un caso de tráfico de seres humanos.
- Mediante escaleras y cuerdas: algunas veces se encuentran cuerdas o escaleras colgando de la borda del buque, tales como escalera de practico, escaleras de gato, cabos de amarre, cadena del ancla, etc.
- Embarque desde el agua: a veces ayudados de pequeños botes o nadando para posteriormente subir a bordo mediante cuerdas, ganchos, cadenas o incluso subiendo por el eje del timón

Además, es importante tener en cuenta aquellos lugares o cavidades más propensos a ser usados como escondite una vez embarcados los polizones. Clasificados según su localización no encontramos con:

- Cubierta: la cubierta de la grúa, los espacios entre bodegas, los espacios de ventilación de las bodegas, las cajas de cadenas, los pañoles de cabos

y pintura, los espacios de ventilación para cubierta de carga rodada o dentro de balsas salvavidas.

- maquinaria: la sala de máquinas, la chimenea, el espacio del eje del timón, los espacios en la quilla o el mecanismo del timón.
- Carga: dentro de contenedores, especialmente en aquellos vacíos, entre la carga estivada en la cubierta, como troncos, tubos, etc. Dentro de camiones o bajo ellos, entre carga en sacos o incluso dentro de carga en grano usando tubos para respirar.

Una vez analizados todos los factores de riesgo y los espacios susceptible de esconder polizones se pueden estudiar las medidas preventivas concretas y eficaces para cada situación. A continuación, se exponen las medidas propuestas por la convención de facilitación de la OMI (FAL convention, FAL 37/17) así como algunas propuestas que en mi opinión serian de utilidad.

Aquellas medidas que forman parte de las capacidades de las autoridades portuarias son:

- Aumentar la seguridad en el muelle y en el área portuaria, así como mantener patrullas continuas.
- Establecer zonas de almacenaje de la carga para aquellas mercancías que estén sujetas a un riesgo mayor de ser usadas para esconder personas y mantener un control sobre el personal que entra y sale de tales zonas.

- Mantener una buena iluminación y registro de las zonas del muelle con poca visibilidad.
- Realizar inspecciones de almacenes y áreas de almacenaje de la carga,
- Buscar dentro de la propia carga si hay sospechas de la existencia de polizones.
- Mejorar la cooperación entre las administraciones públicas, el personal de la terminal, la naviera y tripulación, así como con otras administraciones relevantes (departamentos de policía, aduanas, inmigración, etc.).
- Realizar un trabajo de educación y formación de todos los trabajadores del puerto o la terminal para que colaboren en la alerta y detección de este tipo de sucesos.

Por otro lado, las medidas que pueden ser tomadas por la tripulación o el personal de la compañía son las siguientes:

- Mantener todas las puertas, escotillas y otros puntos de acceso al interior del buque cerrados.
- Todos los cabos, cadenas y escaleras no necesarias para las operaciones en puerto deben ser retiradas y estibadas y si no fuera posible es recomendable utilizar defensas contra ratas en los cabos y cadenas y mantener una vigilancia desde el muelle.
- Tener el mínimo necesario de puntos de acceso al buque.
- Mantener las áreas del lado opuesto al muelle cerradas y con vigilancia.
- Mantener una guardia de cubierta a todas horas.

- Los embarques y desembarques de todo el personal deben ser limitados al mínimo y siempre bajo supervisión de la tripulación o personal asignado por el capitán y también mantener un recuento de entradas y salidas del buque del personal ajeno a la tripulación.
- Debe mantenerse una buena comunicación e informar inmediatamente si algún suceso o persona parece no encaja.
- Tanto la cubierta como los costados del buque deben mantenerse iluminados durante la noche
- Es recomendable contratar seguridad externa si el riesgo lo requiere, sobretodo en operaciones de carga y descarga.
- Comprobar siempre la integridad y concordancia de los sellos, así como irregularidades en la estiba.

Además de las propuestas mencionadas, un aspecto muy a tener en cuenta por parte de la naviera es el tamaño de la tripulación, es evidente que la reducción de tripulación aporta una reducción de costes a la naviera pero a su vez dificulta al personal del buque la correcta implementación y mantenimiento del plan de gestión de la seguridad provocando en algunos casos brechas en la seguridad debidas a fatigas, falta de concentración, omisión de algunos pasos en las tareas de seguridad y mantenimiento, etc.[49] Por lo tanto, en mi opinión, aquellos buques que se encuentren a menudo en aguas o puertos con un riesgo elevado de polizonaje o trata de seres humanos, sus navieras deberían plantearse aumentar

[49] (GARD, *Guidance on Stowaways,* 2008)

las tripulaciones en ellos. Además, hay que tener en cuenta que la problemática de polizonaje y trata de seres humanos va más allá de la seguridad, también supone grandes pérdidas económicas para la compañía por demoras, tareas de repatriación, resolución de problemas administrativos y cuidados a las víctimas[50].

La mayoría de navieras o clubs P&I ofrecen listas de comprobaciones (Checklists) para asegurarse un control de la correcta implementación de estas medidas. En el anexo B de este trabajo se muestra un ejemplo de ella perteneciente al club P&I: *North of England P&I*.

Una vez aplicadas las medidas preventivas hay que considerar la situación en que aun habiéndose aplicado correctamente se produce un caso de polizonaje. Por tanto, en el siguiente apartado se estudiará la solución paso a paso de este problema.

5.1.2. Actuación frente a un caso de polizonaje o trata de seres humanos

Frente a un caso de polizonaje la primera situación que debemos tener en cuenta es el descubrimiento del propio polizón. Generalmente es la tripulación del buque quien descubre la presencia del polizón, ya sea por un registro rutinario al buque o por el descubrimiento de evidencias físicas (restos de equipajes o comida, material o accesos en estado sospechoso, ruidos, etc.) sin embargo también

[50] (Chen, Chen and Wu, 2005)

existe el caso que los propios polizones llamados por la necesidad decidan acudir a la tripulación una vez en alta mar.

La primera actuación de la tripulación será anotar como, donde y en qué condiciones se encontró a los polizones. Si las circunstancias lo permiten, es recomendable tomar fotografías o capturar en video el estado tanto de los polizones como del lugar en que se encontraron ya que esta información puede ser de gran importancia a la hora de determinar las responsabilidades. A continuación, la ley obliga a ofrecer comida, bebida, alojamiento y cuidados médicos si son necesarios a los polizones. En el anexo C de este trabajo se encuentra un formulario aportado por las resoluciones de la convención FAL 37/11 que trata sobre como recoger la información al respecto de un incidente con polizones.

A su vez, hay que informar a las autoridades locales y a la compañía de inmediato, así como obtener asesoramiento del club P&I.

Posteriormente hay que registrar cuidadosamente a los polizones en busca de documentos de identidad, drogas o armas que hayan podido traer a bordo. El cacheo de los polizones debe realizarse de forma calmada, sin movimientos bruscos o contundentes, se debe realizar por sectores (primero una extremidad, luego otra, luego el pecho, etc.), nunca hay que arrastrar las manos por encima de la ropa a fin de evitar cortes o incisiones con posibles objetos cortantes ocultos. También es importante tener en cuenta las distintas sensibilidades de cada individuo y tratar de provocar el mínimo sufrimiento o humillación al polizón.

A parte del registro al polizón es también recomendable realizar un registro de la zona en la que se encontraron ya que es posible que durante su descubrimiento ocultaran pertenencias allí.

A continuación, hay que preparar una zona en la habilitación para albergar a los polizones, esta zona debe ser segura, protegida y con acceso restringido a fin de evitar problemas con la tripulación o con una posible huida.

Si el polizón muestra signos de problemas de salud hay que avisar al club P&I para obtener consejo sobre una posible evacuación a un hospital o para proceder a la preparación del desembarco en el puerto de destino con personal sanitario. Además, hay que considerar la necesidad de albergar a los polizones enfermos en distintos camarotes o salas a fin de evitar contagios.

También hay que considerar el impacto que provoca o puede provocar la presencia de polizones a bordo a la tripulación y equipo de abordo y tomar las medidas oportunas con el fin de mitigar estos problemas.

Finalmente hay que realizar un interrogatorio inicial completo a cada polizón individualmente o en grupo si se trata de un conjunto familiar a fin de completar la información requerida en el formulario anteriormente mencionado y de consulta en el anexo C de este trabajo.

De forma breve y a modo de resumen, la operativa frente a un caso de polizonaje es la siguiente:

- Documentar como y donde se encontraron.

- Informar a los agentes locales, compañía y club P&I.
- Registrar a los polizones en busca de documentación drogas y armas.
- Albergar a los polizones en un lugar seguro y de acceso restringido y ofrecerles comida, agua y cuidados médicos.
- Si se aprecia que algún polizón esta o puede estar enfermo aislarlo del resto y avisar al club P&I.
- Considerar el impacto en la tripulación y los equipos.
- Interrogar a los polizones.

A continuación, se expone un suceso contado por un compañero de trabajo, B. Sturmowski, de una experiencia real con polizones a la salida de un puerto en Sudáfrica a bordo de un buque mercante:

“Estando ya en alta mar, la tripulación reunida en el comedor algunos tripulantes oyen ruidos a través de los ojos de buey que dan a la cubierta, de pronto observan a tres individuos en el exterior. Tras la sorpresa inicial los introducen a la habilitación con el fin de realizar las pertinentes interrogaciones y ofrecerles comida, bebida y cuidados médicos si fueran necesarios. Una vez se les pregunta por sus documentos o país de procedencia, se niegan a dar información y niegan poseer documento alguno, de pronto aparece el jefe de cubierta con unas cuerdas y trapos con el fin de separar la zona de la habilitación donde hospedarán y recluirán a los polizones hasta su desembarco. Sin embargo, los polizones se asustan creyendo que esas cuerdas y trapos son para atarles o incluso provocarles la muerte y empiezan a suplicar por sus vidas a la vez que

revelan su nacionalidad y muestran sus documentos de identidad que llevaban ocultos entre la ropa”

El motivo de analizar esta historia es para tratar de explicar y entender que generalmente los polizones se encuentran en una situación de gran necesidad tal que los empuja muchas veces a salir de su escondite para conseguir comida o resguardarse del clima. Además, no conocen la operativa de un buque en cuanto a su trato. Eso sumado a la situación de desamparo y miedo en la que se encuentran pueden provocar situaciones de peligro o sufrimiento. Por tanto, es de vital importancia que una vez descubierto un polizón se le trate con el mayor respeto, empatía y calma posible a fin de evitar situaciones de riesgo o sufrimiento innecesario. No solo por la vertiente humanitaria del problema sino también por la seguridad tanto de los polizones como de la tripulación.

Conclusiones

Tras el exhaustivo examen de la casuística de los polizones a bordo del buque y el tráfico ilegal de personas por vía marítima, intentaremos enumerar las conclusiones más importantes que resultan de este trabajo.

1. La casuística estudiada se debe en gran medida a los fenómenos migratorios que se han venido sucediendo a lo largo de la historia. No nos encontramos frente a un fenómeno reciente, sino que tanto las migraciones como el aprovechamiento de los medios de transporte ajenos por parte de los migrantes son un fenómeno que se remonta muy atrás en la historia.

2. Las causas migratorias son muy diversas, pero, a pesar de que el foco mediático se centra en las migraciones debidas a causas socio-económicas hemos podido comprobar que los mayores volúmenes de migraciones suceden por causas bélicas o políticas.

3. Las regiones con más migración tampoco son aquellas con más cobertura informativa. Hemos pasado de suponer como más densamente transitadas regiones como el norte de África o la frontera entre México y US a considerar otras regiones menos conocidas como tal. De hecho, se ha demostrado que la gran parte de la migración de carácter bélico o político acude a los países cercanos.

4. Hemos desmitificado la criminalización moral que existe sobre las migraciones por considerarlas oportunistas al pensar que buscan un bienestar económico

cuando realmente se trata en la mayoría de los casos de supervivencia, persecuciones o desastres naturales.

5. De este estudio y del conocimiento de la historia de las migraciones también se desprende que la migración en sí no es la causa del problema sino una consecuencia más del conflicto, inseguridad o problemática que se vive en los países de origen de los migrantes. Por tanto, todos los esfuerzos dedicados a la erradicación de las migraciones serán en vano. El hecho de poner trabas a los flujos migratorios solo provocará la modificación de su ruta, pero el flujo en sí seguirá existiendo.

6. A través del estudio de la legislación vigente hemos comprendido que, si bien hay grandes compendios sobre el derecho de los migrantes, no se refleja en su realidad a la hora de ser aplicados en las jurisdicciones nacionales. Por omisión o directamente por oposición, derechos tan fundamentales como la declaración de los derechos humanos no están reflejados en la legislación nacional en lo que respecta a la admisión de refugiados, personas víctimas de tráfico de seres humanos o polizones.

7. La legislación, usos y políticas al respecto de los polizones y la trata de seres humanos contempla dos grandes grupos, las organizaciones criminales que son penalmente imputables de los delitos definidos en los distintos códigos tanto nacionales como internacionales; y los refugiados, polizones o migrantes que a pesar de ser las víctimas de esta problemática no disponen de legislación que

los proteja adecuadamente ni regule de forma efectiva tanto la reparación del daño como la salvaguarda a su bienestar.

8. La legislación marítima al respecto es de carácter más práctico y se centra en prevenir, detectar y corregir estos sucesos ajustándose a derecho y sin vulnerar los derechos humanos de las víctimas. Como es de esperar de legislaciones específicas, no entra en atacar el problema de raíz, simplemente se limita a legislar sobre la solución inmediata del suceso.

9. A pesar del aumento de los volúmenes en los flujos migratorios no se está desarrollando ni trabajando en encontrar soluciones al problema. A nivel europeo se estudian los flujos migratorios, pero no se actúa ni se disponen fondos para solucionar o mitigar las consecuencias de esta situación.

10. Los manuales operativos que contemplan los casos de polizonaje y trata de seres humanos por vía marítima se centran en las medidas de búsqueda y rescate. Extendiéndose y cubriendo todos los puntos referentes al cuidado de las víctimas.

11. El tema más importante y que carece en su mayor parte de legislación efectiva es precisamente la situación de las victimas una vez son desembarcadas, su repatriación o asilo. A pesar de la evidente necesidad de asilo de la mayoría de migrantes no existen protocolos efectivos frente al volumen existente.

12. Debido al coste en tiempo y su consecuente coste económico que genera a las navieras el salvamento, cuidados y entrega a las autoridades de las víctimas existen coberturas por parte de los Clubs P&I que cubren este tipo de gastos. Además, hay empresas que se dedican a la protección de los buques frente a esta casuística.

13. En mi opinión, la casuística de estudio puede ser la base para varios modelos de negocio centrados tanto en la prevención como en el salvamento, cuidado y entrega a las autoridades de polizones o víctimas de trata de seres humanos. Y a consecuencia de ello se desarrollará legislación específica al respecto.

14. La legislación futura al respecto de esta casuística debería ir enfocada en facilitar los trámites administrativos, endurecer el castigo tanto a las organizaciones criminales como a las malas prácticas en la resolución de estas situaciones y en mejorar la formación de todos los implicados en el transporte marítimo.

15. Finalmente exponer mi sorpresa al comprobar la poca legislación y medios que existen actualmente para hacer frente a esta problemática aun siendo portada de los principales medios de comunicación durante varios años.

Bibliografía

Amnistía Internacional España - Derechos humanos. Available at: https://www.es.amnesty.org/ (Accessed: 28 April 2015).

Banco Mundial *Migración neta | Data*. Available at: http://datos.bancomundial.org/indicador/SM.POP.NETM (Accessed: 20 May 2015).

Chen, Y.-H., Chen, S.-L. and Wu, C. (2005) 'The impact of stowaways and illegal migrants by sea: a case study in Taiwan', *Proceedings of the International Association of Maritime Universities (IAMU), 24th–26th October*.

Díez Fernández, A. (2008) 'Tratamiento Jurídico del Polizonaje'.

Frontex | Migratory routes map. Available at: http://frontex.europa.eu/trends-and-routes/migratory-routes-map/ (Accessed: 23 July 2015).

GARD 'Gard Guidance on Stowaways'. Available at: http://www.gard.no/Content/13385148/Guidance on stowaways.pdf (Accessed: 14 August 2016).

Global international migration flows | Wittgenstein Centre. Available at: http://www.global-migration.info/ (Accessed: 10 May 2015).

Goodwin-Gill, G. S. and McAdam, J. (2007) *The refugee in international law*. Oxford University Press.

Hidalgo Capitán, A. . (2007) 'Los flujos migratorios contemporáneos. Una explicación multicausal'.

Hinrichs, X. (2003) 'Measures against smuggling of migrants at sea: a law of the sea related perspective', *Rev. BDI*. HeinOnline, 36, p. 413.

IAMSAR (2007) 'International aeronautical and maritime search and rescue manual', *Mission coordination*, 2.

IMO 'IMO RESOLUTION A. 1027(26) AND FAL.11 (37) GUIDELINES ON THE

ALLOCATION OF RESPONSIBILITIES TO SEEK THE SUCCESSFUL RESOLUTION OF STOWAWAY CASES'. Available at: http://www.svg-marad.com/Downloads/Circulars/I S P S/ISPS 016 Guidelines On The Allocation Of Responsibilities To Seek The Successful Resolution Of Stowaway Cases - Rev. 1.pdf (Accessed: 4 September 2016).

International maritime information, I. (2013) 'information resources on stowaways / illegal migrants/ treatment of persons rescued at sea'.

La Declaración Universal de Derechos Humanos | *Naciones Unidas*. Available at: http://www.un.org/es/universal-declaration-human-rights/ (Accessed: 26 April 2015).

Lacomba, J. (2008) 'Historia de las Migraciones Internacionales'.

Michael H. Crawford; Benjamin C. Campbell (2014) 'Causes and Consequences of Human Migration, An Evolutionary Perspective'.

MIGRANTS AT SEA *MIGRANTS AT SEA* | *Following migration by sea from Africa to or towards Europe.* Available at: https://migrantsatsea.org/ (Accessed: 24 June 2015).

Migrations Map: Where are migrants coming from? Where have migrants left?. Available at: http://migrationsmap.net/#/USA/arrivals (Accessed: 4 May 2015).

Nepia 'Checklist - Action to be taken to prevent stowaways'. Available at: http://www.nepia.com/media/68548/checklist.pdf (Accessed: 20 April 2016).

Root Causes of Migration - Fact Sheet | *OneAmerica*. Available at: https://www.weareoneamerica.org/root-causes-migration-fact-sheet (Accessed: 28 April 2015).

Salvamento Maritimo 'Web Oficial Salvamento Marítimo'. Available at: http://www.salvamentomaritimo.es/sm/bases-y-centros/centros/?ids=356 (Accessed: 20 June 2016).

Sanchez, G. *Un sindicato de Salvamento Marítimo denuncia la falta de personal para rescatar inmigrantes*. Available at: http://www.eldiario.es/desalambre/trabajadores-Salvamento-Maritimo-inmigrantes-Estrecho_0_291871437.html (Accessed: 13 August 2017).

State, B., Weber, I. and Zagheni, E. 'Studying Inter-National Mobility through IP Geolocation *'. Available at: https://s3-us-west-1.amazonaws.com/bogdans-papers/wsdm2013-ip-migration.pdf (Accessed: 20 June 2017).

Stowaways and Irregular Immigrants | RaetsMarine. Available at: https://www.raetsmarine.com/news/stowaways-and-irregular-immigrant-04 (Accessed: 20 March 2016).

The MECO Group *About - The Charterers P&I Club*. Available at: https://www.themecogroup.co.uk/charterers-liability-insurance/ (Accessed: 20 July 2017).

The Swedish Club *The Swedish Club: International Marine Insurance*. Available at: http://www.swedishclub.com/ (Accessed: 8 July 2017).

UK P&I *UK P&I - Ship Owners' Liability Insurance & Risk Management*. Available at: https://www.ukpandi.com/ (Accessed: 5 July 2015).

UNHCR *UNHCR - Mid-Year Trends, June 2014*. Available at: http://www.unhcr.org/54aa91d89.html (Accessed: 11 May 2015).

UNODC 'INFORME MUNDIAL SOBRE LA TRATA DE PERSONAS'. Available at: http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/glotip/GLOTIP14_ExSum_spanish.pdf (Accessed: 20 June 2017).

UNODC *UNODC - Human Trafficking*. Available at: http://www.unodc.org/unodc/es/human-trafficking/index.html?ref=menuside (Accessed: 5 July 2017).

US Coast Guard (2016) 'US coast guard alien migrant interdiction numbers'. Available at: http://www.uscg.mil/hq/cg5/cg531/AMIO/FlowStats/FY.asp.

US Coast Guard ‘Maritime Regions’. Available at: https://www.uscg.mil/hq/cg5/cg534/nsarc/IMO Maritime SAR Regions.pdf (Accessed: 20 June 2016).

Anexos

Anexo A

FAL 37/17
Annex 1, page 13

APPENDIX

FORM OF STOWAWAY DETAILS REFERRED TO IN RECOMMENDED PRACTICE 4.6.2 OF THE CONVENTION ON FACILITATION OF INTERNATIONAL MARITIME TRAFFIC 1965, AS AMENDED

SHIP DETAILS	*Date of birth:*
Name of ship:	*Place of birth:*
IMO number:	*Claimed nationality:*
Flag:	*Home address:*
Company:	*Country of domicile:*
Company address:	*ID-document type, e.g. Passport No.:*
Agent in next port:	*ID Card No. or Seaman's Book No.:*
Agent address:	*If yes,*
	When issued:
IRCS:	*Where issued:*
INMARSAT number:	*Date of expiry:*
Port of registry:	*Issued by:*
Name of Master:	
	Photograph of the stowaway:
STOWAWAY DETAILS	Photograph if available
Date/time found on board:	
Place of boarding:	
Country of boarding:	
Date/time of boarding:	
Intended final destination:	
*Stated reasons for boarding the ship:**	*General physical description of the stowaway:*
Surname:	
Given name:	
Name by which known:	
Gender:	
First language:	*Other languages:*
Spoken:	*Spoken:*
Read:	*Read:*
Written:	*Written:*

* If the stowaway declares himself to be a refugee or an asylum seeker, this information shall be treated as confidential to the extent necessary to the security of the stowaway.

I:\FAL\37\17.doc

Other details:

1) Method of boarding, including other persons involved (e.g. crew, port workers, etc.), and whether the stowaway was secreted in cargo/container or hidden in the ship:

2) Inventory of the stowaway's possessions:

3) Statement made by the stowaway:

4) Statement made by the master (including any observations on the credibility of the information provided by the stowaway):

Date(s) of interview(s):

Stowaway's signature: *Master's signature:*

Date: *Date:*

***

Anexo B

CHECKLIST – Action to be taken to prevent stowaways

This checklist should be used in conjunction with the ship operator's procedures for the prevention of stowaways, including those within the Safety Management System required by the ISM Code, and the North of England P&I Association Stowaway Search Checklist cards.

General

1. Access to the ship restricted to the gangway only. ☐
2. Security personnel from a reputable shore company employed if necessary. ☐

Gangway

3. Full-time gangway watch kept. ☐
4. All embarkation and disembarkation movements tallied. ☐
5. Pass system in operation for visitors. ☐
6. Pass system in operation for stevedores. ☐

Deck

7. Full-time watch kept at loading arms, ro-ro ramps and other potential access points. ☐
8. Roving deck patrol. ☐
9. Decks and potential access points well illuminated. ☐
10. Mooring lines fitted with rat guards. ☐
11. Covers fitted and locked over hawse pipes. ☐
12. Pilot ladders and other ladders turned inboard. ☐
13. Accommodation entrances locked and sealed where safe to do so. ☐
14. Engine room entrances locked and sealed where safe to do so. ☐
15. Store room entrances locked and sealed where safe to do so. ☐
16. Internal cabins, storerooms and other spaces locked. ☐

Cargo spaces

17. Cargo space accesses locked and sealed where safe to do so. ☐
18. Hatch covers closed when cargo work has stopped, or been completed, and safe to do so. ☐
19. Pontoon type hatch covers that have been landed ashore inspected before being replaced on the ship. ☐
20. Warning notices posted about fumigation of cargo spaces. ☐
21. Audible warning given before fumigation of cargo spaces. ☐

Containers and ro-ro trailers

22. Seals checked prior to loading to ensure they are intact. ☐
23. Empty units inspected and sealed prior to loading. ☐
24. Open-sided and / or open-topped units inspected prior to loading. ☐

Stowaway search

25. Simultaneous stowaway search of the accommodation, engine room, cargo spaces and main deck carried out immediately prior to sailing. ☐
26. Second stowaway search carried out after sailing. ☐
27. Details and results of the searches recorded in the log book. ☐

©North of England P&I Association Limited 2001

NORTH OF ENGLAND

CHECKLIST – Action to be taken if stowaways are found

This checklist should be used in conjunction with the ship operator's procedures, including those within the Safety Management System required by the ISM Code.

Search

1. Area in vicinity of where the stowaways are discovered searched for other stowaways. ☐
2. Area in vicinity of where the stowaways are discovered searched for papers and personal belongings. ☐
3. Stowaways searched for papers and personal belongings. ☐

Security

4. Objects that could be used as weapons confiscated. ☐
5. Larger groups of stowaways separated into smaller groups. ☐
6. Appropriate measures taken to ensure the security of the stowaways by locking them in suitable cabins or storerooms. ☐
7. Guard(s) posted. ☐

Health & welfare

8. General health check of stowaways carried out. ☐
9. Expert medical advice sought if necessary. ☐
10. Stowaways provided with food and water. ☐
11. Stowaways provided with clothing and bedding. ☐

Repatriation arrangements

12. Stowaways landed before ship leaves the embarkation port or harbour waters (See Note 1 below). ☐
13. Ship operator notified. ☐
14. P&I Club notified. ☐
15. Stowaway questionnaire completed for each stowaway (See Instructions below). ☐
16. Statement prepared for the appropriate authorities containing all relevant information. ☐
17. Relevant details notified to the authorities at the port of embarkation. ☐
18. Relevant details notified to the authorities at the next port of call. ☐
19. Relevant details notified to the authorities at the flag State. ☐

Notes

1. Except in an emergency, do not depart from the planned voyage to seek disembarkation of a stowaway unless advice has been sought from the ship operators.
2. Stowaways should not be put to work.
3. Keep contact between stowaways and crew members to a minimum.

Instructions for completing stowaway questionnaire

- Keep the original laminated questionnaires in a file and photocopy them when required.
- Do not write on the originals.
  Arrange for the stowaway to complete the questionnaire in the appropriate language themselves, using black ink or black ball pen.
- Take four passport type photographs of the stowaway and attach one to the questionnaire in the space provided.
- Send a copy of the completed questionnaire for each stowaway to the P&I Club.

©North of England P&I Association Limited 2001

NORTH OF ENGLAND

Anexo C

FAL.2/Circ.50/Rev.2
Annex, page 1

STOWAWAY INCIDENTS
REPORTED BY MEMBER STATES OR INTERNATIONAL ORGANIZATIONS IN CONSULTATIVE STATUS

No	Name of ship Type of ship Flag Gross tonnage IMO number	* Date* and Place* of embarkation Date* and Place* of disembarkation	Dates* and Places* of attempted disembarkations	Number and Nationality * of stowaways	Assessment of the effectiveness of the FAL Convention, section 4, and the associated guidelines on the allocation of responsibilities to seek the successful resolution of stowaway cases, and any other relevant information **	FAL.2/Circ. ANNEX Page 1 Reporting Authority or international organization
1	2	3	4	5	6	7

* Please indicate by using an asterisk "*" if the information is not confirmed.
** The following information can be provided when available: Particular data on embarkation, presence on board, reason for failed disembarkation, disembarkation, repatriation and legal status of stowaways.

Activar Win
Ve a Configurac