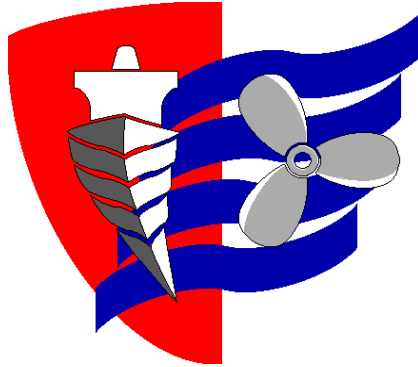


ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA

UNIVERSIDAD DE CANTABRIA



Trabajo Fin de Máster

EFFECTOS DE LA INMIGRACIÓN ILEGAL EN EL POLIZONAJE.

MEDIDAS A TOMAR A BORDO.

EFFECTS OF ILLEGAL IMMIGRATION IN STOWAWAY.

MEASURES TO BE TAKEN ON BOARD

Para acceder al Título de Máster Universitario en

INGENIERÍA NÁUTICA Y GESTIÓN MARÍTIMA

Autor: Irene Afonso Melchor
Director: D. Andrés Rafael Ortega Piris
Codirector: D. Álvaro Herrero Martínez
Septiembre 2023

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA

UNIVERSIDAD DE CANTABRIA

Trabajo Fin de Máster

EFFECTOS DE LA INMIGRACIÓN ILEGAL EN EL POLIZONAJE.

MEDIDAS A TOMAR A BORDO.

EFFECTS OF ILLEGAL IMMIGRATION IN STOWAWAY.

MEASURES TO BE TAKEN ON BOARD

Para acceder al Título de Máster Universitario en

INGENIERÍA NÁUTICA Y GESTIÓN MARÍTIMA

Septiembre 2023

AGRADECIMIENTOS

Deseo expresar mi más sincero agradecimiento a todas las personas e instituciones que han sido una parte integral de mi viaje académico y de investigación durante el desarrollo de este trabajo de máster. Sus contribuciones y apoyo han sido fundamentales para alcanzar este importante hito en mi educación.

Mi agradecimiento se extiende a mi familia y amigos, cuyo apoyo inquebrantable y aliento constante me han dado la fuerza para superar los desafíos que se presentaron a lo largo de este proceso. Sus palabras de ánimo y comprensión han sido una fuente constante de inspiración.

Finalmente, deseo agradecer a todas las personas cuya influencia ha dejado una huella en este trabajo, tanto laboral como personalmente.

En resumen, este logro no habría sido posible sin el apoyo, la orientación y la contribución de todas estas personas e instituciones. Su dedicación ha enriquecido mi experiencia en el máster y ha sido fundamental para el éxito de este trabajo de investigación.

RESUMEN

La cuestión de la inmigración ilegal ha impactado de manera significativa en la dinámica de la Marina Mercante Española en los últimos años, generando una serie de desafíos complejos que requieren atención y soluciones efectivas. Un fenómeno que se ha acentuado considerablemente es la llegada de pateras a las costas españolas, un triste reflejo de las difíciles condiciones que enfrentan los migrantes en busca de una vida mejor. La Marina Mercante Española se ha encontrado en una encrucijada al tratar de lidiar con estas situaciones de manera humanitaria, mientras también debe asegurarse de la seguridad y operatividad de las embarcaciones y los puertos.

La proliferación de pateras en nuestras costas no solo ha impulsado la necesidad de respuestas rápidas y eficaces para garantizar la seguridad de los migrantes y la integridad de las operaciones marítimas, sino que también ha resaltado la importancia de abordar las causas fundamentales que impulsan este flujo migratorio. El incremento en el tránsito ilegal de polizones en puertos estratégicos como los de Marruecos, Ceuta y Melilla ha añadido una capa adicional de complejidad a esta problemática. Estos puertos, siendo puntos de conexión clave con la Península Ibérica, enfrentan constantes intentos de polizones por infiltrarse en los barcos. Este fenómeno no solo amenaza la seguridad de las tripulaciones y las operaciones portuarias, sino que también resalta las deficiencias en los protocolos de seguridad existentes.

En este contexto, la Marina Mercante Española se ha visto desafiada a implementar soluciones que equilibren las preocupaciones humanitarias con la necesidad de garantizar la seguridad de las embarcaciones, las tripulaciones y las infraestructuras portuarias. La adopción de medidas proactivas, como la implementación de tecnologías de detección avanzadas, la colaboración estrecha con las autoridades portuarias y el desarrollo de protocolos de respuesta ágiles, se ha convertido en una prioridad imperante.

La inmigración ilegal y el polizonaje, aunque son retos formidables, también ofrecen oportunidades para fortalecer la cooperación internacional y regional.

La colaboración con los países vecinos, como Marruecos, en la implementación de estrategias de seguridad y la gestión conjunta de las rutas marítimas, podría tener un impacto significativo en la reducción de estos incidentes. Asimismo, la concienciación pública y la educación sobre los riesgos y las implicaciones legales del polizonaje son componentes esenciales para abordar este problema en su raíz.

A continuación, se procederá a analizar la situación actual a nivel nacional y las medidas que se adoptan tanto en los puertos como a bordo de los buques, así como posibles mejoras en los controles de tierra y en la gestión interna de los buques para combatir este problema.

Palabras clave

Puertos, polizón, ilegal, pateras, Estrecho de Gibraltar, inmigración.

ABSTRACT

The issue of illegal immigration has significantly impacted the dynamics of the Spanish Merchant Navy in recent years, giving rise to a series of complex challenges that require attention and effective solutions. A phenomenon that has been notably accentuated is the arrival of "pateras" (makeshift boats) on Spanish shores, a grim reflection of the harsh conditions faced by migrants in search of a better life. The Spanish Merchant Navy finds itself at a crossroads, striving to address these situations in a humanitarian manner while also ensuring the safety and operability of vessels and ports.

The proliferation of "pateras" along our coasts has not only underscored the need for swift and effective responses to ensure the safety of migrants and the integrity of maritime operations but has also highlighted the importance of addressing the root causes driving this migratory flow. The increase in the illegal transit of stowaways in strategic ports like those in Morocco, Ceuta, and Melilla has added an additional layer of complexity to this issue. These ports, being key connection points to the Iberian Peninsula, constantly face attempts by stowaways to infiltrate ships. This phenomenon not only threatens the safety of crews and port operations, but also underscores deficiencies in existing security protocols.

In this context, the Spanish Merchant Navy has been challenged to implement solutions that balance humanitarian concerns with the need to ensure the safety of vessels, crews, and port infrastructures. The adoption of proactive measures, such as the implementation of advanced detection technologies, close collaboration with port authorities, and the development of agile response protocols, has become an imperative priority.

Illegal immigration and stowaway incidents, while formidable challenges, also present opportunities to strengthen international and regional cooperation. Collaboration with neighbouring countries, such as Morocco, in the implementation of security strategies and joint management of maritime routes could

have a significant impact on reducing these incidents. Likewise, public awareness and education regarding the risks and legal implications of stowaway activities are essential components for addressing this issue at its core.

Next, we will proceed to analyse the current situation at the national level, the measures taken both at ports and on board vessels, as well as potential enhancements in land controls and internal ship management to combat this problem.

Keywords

Ports, stowaway, illegal, boats, Strait of Gibraltar, immigration

Índice

I	Introducción	1
II	Objetivos.....	4
III	Marco metodológico	5
IV	Estado del arte: El polizonaje	6
IV.1	El fenómeno del polizonaje.	9
IV.1.1	Antecedentes y causas.....	9
IV.1.2	Normativa aplicable	10
IV.1.3	Consecuencias del polizonaje	12
IV.2	El polizonaje en España.....	14
IV.2.1	Zona Sur-Canarias	14
IV.2.2	Norte de España.....	17
IV.3	Lucha contra el polizonaje.....	18
IV.3.1	Instalaciones portuarias	18
IV.3.2	Buques	19
IV.3.3	Cooperación buque-instalación portuaria	20
V	Diseño de procedimientos para la mejora.....	22
V.1	Mejora de la Seguridad en Puertos y Embarcaciones.....	22
V.1.1	Tecnologías de Seguridad Avanzadas	22
V.1.2	Control de Acceso Riguroso	22
V.2	Educación y Sensibilización	24
V.2.1	Campañas de Concientización	24
V.2.2	Programas Educativos en Escuelas	24
V.2.3	Cooperación Internacional y Políticas de Inmigración	24
V.2.4	Acuerdos de Colaboración	24

V.2.5	Vías Legales de Migración	24
V.3	Cooperación entre Autoridades Portuarias y Empresas Navieras	25
V.3.1	Protocolos de Detección y Notificación.....	25
V.3.2	Capacitación de la Tripulación.....	27
V.3.3	Intercambio de Información	27
V.3.4	Planificación de Rutas y Puertos	27
V.4	Tecnologías de Detección Avanzadas	27
V.4.1	Sensores de Movimiento y Cámaras Térmicas	27
V.4.2	Sistemas de Monitoreo en Tiempo Real.....	27
V.5	Establecimiento de Sanciones y Consecuencias Claras.....	28
V.5.1	Leyes y Regulaciones Reforzadas	28
V.5.2	Procesos Legales Justos.....	28
V.6	Seguimiento y Evaluación Continua.....	36
V.6.1	Indicadores de Éxito	36
V.6.2	Adaptación y Mejora	36
VI	Conclusiones	47
	REFERENCIAS.....	49
	ANEXOS	51
	Anexo I: Hoja de control de acceso al buque.....	51
	Anexo II: Declaración de protección marítima.....	52
	Anexo III: Información previa a la llegada del buque	53
	Anexo IV: Ejercicio de formación para la tripulación	57

Índice de ilustraciones

Ilustración 1. Seguridad en puertos y embarcaciones.....	23
Ilustración 2. Protocolos de notificación	26
Ilustración 3. Hoja de control de acceso al buque	51
Ilustración 4. Declaración de protección marítima.....	52
Ilustración 5. Acta de ejercicio de formación	57

Índice de tablas

Tabla 1. Comparativa entre datos proporcionados por P&I y la OMI e impacto económico del polizonaje según los P&I entre los años 2007 y 2017.....	8
Tabla 2. Criterio basado en la gravedad y la probabilidad de la amenaza	37
Tabla 3. Matriz resultado de la gravedad y la probabilidad de la amenaza.....	38
Tabla 4. Criterio basado en el impacto y la probabilidad de la amenaza	39
Tabla 5. Matriz resultado del impacto y la probabilidad de la amenaza	40
Tabla 6. Vulnerabilidad que provocarán las posibles amenazas una vez se han aplicado las medidas para contrarrestar un impacto	41
Tabla 7. Matriz resultado de la vulnerabilidad y el alcance de la amenaza una vez se han aplicado las medidas para contrarrestar un impacto	42
Tabla 8. Evaluación de protección aplicada a la inmigración ilegal y el polizonaje ...	43
Tabla 9. Ship pre-arrival information pro-forma	53

Índice de gráficas

Gráfica 1. Incidentes de polizonaje reportados a la OMI 2013-2021.....	6
Gráfica 2. Número total de inmigrantes irregulares que llegaron a Melilla por vía terrestre entre 2016 y 2022	15

I Introducción

Existen una serie de problemas endémicos del transporte marítimo debido a la propia naturaleza de este, algunos son por ejemplo el contrabando, el tráfico de sustancias ilícitas y armas o el polizonaje. Todos ellos aprovechan las características del transporte marítimo con fines fraudulentos. Cada vez los buques mercantes son de mayor porte y son tripulados por dotaciones más pequeñas, esto, junto a que los polizones utilizan puertos en países subdesarrollados y con medidas de protección deficientes, facilita que se produzcan las situaciones anteriormente mencionadas. En este trabajo se intentará dar una visión del problema del polizonaje en España y plantear posibles soluciones y medidas para minimizarlo desde el punto de vista de las instalaciones portuarias y también desde el del buque, para ello se analizará la situación y, utilizando la experiencia profesional, la normativa aplicable y los medios disponibles actualmente en el sector, se intentará dar herramientas y modos de actuación que puedan eliminar o minimizar el problema.

El polizonaje es un fenómeno tan antiguo como la navegación, se trata de un tema complejo pues a menudo es un problema donde existen numerosas partes implicadas del ámbito público y privado (naviero, fletador, autoridades de puerto, aseguradoras...), diferentes regulaciones aplicables (del buque, de los puertos de salida y destino, del país de procedencia del polizón...) y sujetos de diferentes nacionalidades, asimismo, los implicados suelen tener intereses contrapuestos, lo que dificulta aún más la situación. Además, la resolución de un caso de polizonaje suele ser lenta, muy costosa y donde es difícil dirimir responsabilidades debido a que muchas veces es complicado determinar dónde y cuándo embarcó el polizón o la nacionalidad del mismo, ya que suelen viajar indocumentados para evitar su deportación.

Las rutas que usan los polizones son incontables, pues se trata de un problema global y que afecta a la totalidad de los países que poseen puertos.

Usualmente los puertos de embarque de polizones se encuentran en países pobres o en conflicto y estos se dirigen a países ricos y en paz, no obstante, también existen casos de fugitivos de la justicia que huyen a países subdesarrollados o con legislaciones más laxas, aunque este segundo supuesto es residual en comparación con el primer supuesto que es mayoritario. Si bien los incidentes de polizonaje se producen en todo el mundo, existen zonas donde hay una incidencia mayor, véanse los puertos africanos que son conocidos por sus problemas de polizonaje o puertos de países asiáticos pobres. Hay, por tanto, puertos donde se puede predecir que va a sufrir problemas de polizonaje y en los que se puede dedicar más medios para evitar incidentes, es el caso que nos ocupa con los puertos españoles de Ceuta y Melilla o los puertos del norte de Marruecos donde el polizonaje es el principal problema de protección y la mayor amenaza a los buques.

Según el convenio FAL se define polizón como "persona oculta en un buque, o en la carga que posteriormente se embarca en el buque, sin el consentimiento del propietario del buque o del capitán o de cualquier otra persona responsable, y a la que se detecta a bordo una vez que el buque ha salido de puerto, o en la carga durante su desembarque en el puerto de llegada, y que el Capitán describe como polizón en su notificación a las autoridades pertinentes". ("ANEXO 1 RESOLUCIÓN FAL.1 3(42)," n.d.)

Sus causas son diversas y responden a la necesidad de personas de viajar ilegalmente a bordo de un buque a menudo huyendo de la pobreza, la guerra o la represión (política, cultural, sexual...) pero también para la evasión de controles aduaneros, por ejemplo, para transportar drogas o armas. Son pues muy difícil de erradicar las causas por las que se produce este suceso y la mejor forma de combatirlo es tratar de evitar que los polizones aborden los buques mercantes. Se tienen registros desde la antigüedad del polizonaje, caso especial es el de los polizones que viajaban hacia América desde España en la época colonial pues se tiene una documentación bastante detallada debido a la existencia de la Casa de Contratación de Indias. Actualmente

MEDIDAS A TOMAR A BORDO.

sigue siendo un tema de actualidad con numerosos casos en España y el resto del mundo. (Moscoso, n.d.)

Retrasos en la entrada o salida a puerto, daños a la carga, accidentes, incidentes o multas son algunos de los problemas derivados de tener un polizón a bordo. En la industria del transporte marítimo se mueven cantidades de dinero muy importantes por lo que debemos asumir que cualquier retraso o daño que pueda sufrir la carga tendrá un importe elevado, aquí es donde entran en juego las aseguradoras y los P&I que son los garantes de que se pueda llevar a cabo el transporte marítimo actual, asegurando todos los pasos y elementos de mismo. Ellos también disponen de normativa y guías con respecto al polizonaje y son una fuente de información más en la materia, pues son los que suelen correr con los gastos en caso de incidentes de polizonaje.

En España, al ser un país fronterizo próximo al continente africano y con buques de línea regular que operan en África, las cifras de polizonaje son significativas, lo que provoca grandes problemas en la operativa de los buques en los puertos españoles y surge la necesidad de que, navieras y autoridades nacionales (Autoridades Portuarias, Guardia Civil, Servicio de Vigilancia Aduanera, Armada...), tengan que desplegar y utilizar medios para contener el problema.

II Objetivos

El planteamiento del problema del polizonaje en los barcos implica abordar una serie de cuestiones relacionadas con la presencia de personas no autorizadas a bordo de embarcaciones sin el conocimiento ni el consentimiento de la tripulación o las autoridades pertinentes.

El polizonaje en barcos es una problemática que afecta a la industria marítima a nivel global. Se refiere a la presencia clandestina de individuos en una embarcación, ya sea para buscar refugio, escapar de situaciones adversas o para cometer actividades ilegales. Este fenómeno plantea desafíos significativos tanto para la seguridad de la tripulación y la embarcación como para el cumplimiento de las regulaciones y normativas marítimas. En este contexto, es esencial analizar y comprender en detalle los aspectos clave del polizonaje en barcos e instalaciones portuarias.

Esta investigación tiene como objetivo principal analizar en profundidad el problema del polizonaje en los barcos y sus ramificaciones. Al hacerlo, se pretende proporcionar una base de conocimiento sólida para el desarrollo de estrategias y medidas efectivas de prevención y gestión del polizonaje en el ámbito marítimo. La comprensión detallada de este problema permitirá a las partes interesadas implementar acciones proactivas para salvaguardar la seguridad de las embarcaciones y mejorar la eficiencia operativa en el transporte marítimo.

En resumen, el polizonaje en barcos representa un desafío multifacético que requiere un enfoque exhaustivo para su análisis y solución. La presente investigación tiene como objetivo contribuir a la comprensión integral de esta problemática y proporcionar recomendaciones concretas para abordarla de manera efectiva en el contexto de la industria marítima.

III Marco metodológico

La metodología se basará en la recopilación, análisis y estudio de normativas aplicables (nacional, internacional y de aseguradoras), estadísticas sobre polizonaje proporcionadas por organismos públicos y empresas aseguradoras, planes de protección de buques e instalaciones portuarias y libros y artículos relacionados con la materia. La documentación disponible sobre la materia es pobre y en ocasiones contradictoria (en materia de cifras) por ello se contrastará la mayor cantidad de información posible y de fuentes diferentes para poder obtener una visión lo más amplia y veraz posible. Se usarán datos de la Organización Marítima Internacional, el Ministerio del Interior, empresas del sector. Además, usaré la experiencia personal también en incidentes de polizonaje para aportar un punto de vista técnico y basado en casos reales.

Teniendo en cuenta todo lo anterior el trabajo se va a dividir en tres partes correspondientes a los capítulos IV, V y VI.

En el cuarto capítulo se divide en tres partes, en la primera parte se expondrá de manera detallada el polizonaje, sus causas, consecuencias, la normativa aplicable en la segunda la situación del polizonaje en España y en la tercera se explicarán las herramientas de las que disponen buques e instalaciones portuarias para luchar contra la piratería.

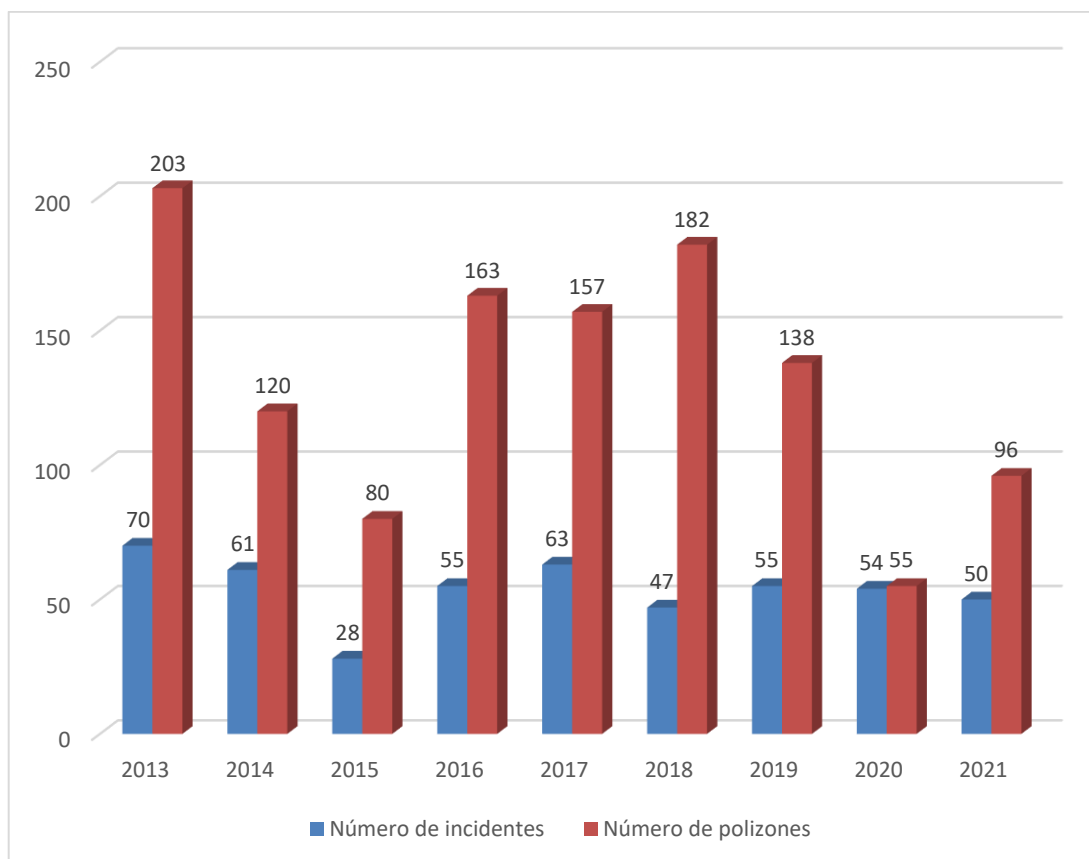
A continuación, en el quinto capítulo se expondrán mejoras para mitigar el problema del polizonaje basadas en todo lo anteriormente expuesto y usando el conocimiento y la experiencia adquiridos por el desempeño del trabajo a bordo de buques de pasaje junto a las normativas aplicables.

Para finalizar se expondrán las conclusiones halladas tras el estudio de toda la información recabada en el capítulo VI.

IV Estado del arte: El polizonaje

La principal fuente de datos los incidentes de polizonaje que están disponibles los proporciona la OMI a través del Comité de facilitación, organismo activo desde 1972 y que se ocupa de la aplicación del Convenio FAL 65 que trata de facilitar el transporte marítimo consiguiendo un equilibrio entre la seguridad marítima y la facilidad para el comercio marítimo internacional. De los datos recopilados por el Comité de facilitación obtenemos una visión de las cifras de polizonaje a nivel mundial:

Gráfica 1. Incidentes de polizonaje reportados a la OMI 2013-2021.



Fuente: ("1 UNSAFE MIXED MIGRATION BY SEA 26 12 CONSIDERATION AND ANALYSIS OF REPORTS AND INFORMATION ON PERSONS RESCUED AT SEA AND STOWAWAYS 26 13 GUIDANCE TO ADDRESS MARITIME CORRUPTION 27 14 REGULATORY SCOPING EXERCISE FOR THE USE OF MARITIME AUTONOMOUS SURFACE SHIPS (MASS) 29 15 DEVELOPMENT OF GUIDELINES FOR THE PREVENTION AND

SUPPRESSION OF THE SMUGGLING OF WILDLIFE ON SHIPS
ENGAGED IN INTERNATIONAL MARITIME TRAFFIC,” n.d.)

Como se puede observar en el gráfico existe una diferencia significativa entre el número de polizones y el número de incidentes, por lo que podemos deducir que la gran mayoría de incidentes de polizonaje involucra a más de un polizón. Además, no existe una tendencia clara ascendente o descendente a lo largo del tiempo.

Estas cifras corresponden a los incidentes reportados a la OMI, no al total de los incidentes, que es probablemente mayor, como veremos a continuación.

Para entender el polizonaje debemos tener en cuenta que pueden surgir muchos problemas derivados y en la mayoría de ocasiones las partes implicadas no desean que se conozcan, es por eso y porque no es obligatorio el reporte de los casos, por lo que existen discrepancias significativas entre los casos reportados a la OMI y los datos proporcionados por los P&I, entidades que se dedican a gestionar económicamente la resolución de los casos de polizonaje y que nos proporcionan datos presumiblemente más fiables.

Tabla 1. Comparativa entre datos proporcionados por P&I y la OMI e impacto económico del polizonaje según los P&I entre los años 2007 y 2017.

Año		2007	2011	2014	2017
Número de incidentes	P&I	842	774	503	432
	OMI	252	73	61	63
Evolución respecto al año anterior	P&I	-	-8,1%	-35,0%	-14,1%
	OMI	-	-71,0%	-16,4%	3,3%
Diferencia de cifras entre P&I y OMI		590	701	442	369
Número de polizones	P&I	1955	1640	1274	1420
	OMI	889	193	120	157
Evolución respecto al año anterior	P&I	-	-16,1%	-22,3%	11,5%
	OMI	-	-78,3%	-37,8%	30,8%
Diferencia de cifras entre P&I y OMI		1066	1447	1154	1263
Número de polizones por incidente	P&I	2,3	2,1	2,5	3,3
	OMI	3,5	2,6	2,0	2,5
Evolución respecto al año anterior	P&I	-	-8,7%	19,0%	32,0%
	OMI	-	-25,1%	-25,6%	26,7%
Datos económicos según los P&I	Coste total en USD	14.300.000	15.300.000	9.300.000	9.500.000
	Evolución respecto al año anterior	-	7,0%	-39,2%	2,2%
	Coste por incidente en USD	17.000	19.800	18.500	22.000
	Evolución respecto al año anterior	-	16,5%	-6,6%	18,9%
	Coste por polizón en USD	7.300	9.300	7.300	6.700
	Evolución respecto al año anterior	-	27,4%	-21,5%	-8,2%

Fuente: Elaboración propia. ("I:\FAL\43\FAL 43-13.docx," n.d.)("1 UNSAFE MIXED MIGRATION BY SEA 26 12 CONSIDERATION AND ANALYSIS OF REPORTS AND INFORMATION ON PERSONS RESCUED AT SEA AND STOWAWAYS 26 13 GUIDANCE TO ADDRESS MARITIME CORRUPTION 27 14 REGULATORY SCOPING EXERCISE FOR THE USE OF MARITIME AUTONOMOUS SURFACE SHIPS (MASS) 29 15 DEVELOPMENT OF GUIDELINES FOR THE PREVENTION AND SUPPRESSION OF THE SMUGGLING OF WILDLIFE ON SHIPS ENGAGED IN INTERNATIONAL MARITIME TRAFFIC," n.d.)

IV.1 El fenómeno del polizonaje.

IV.1.1 Antecedentes y causas

Los antecedentes del polizonaje los podemos dividir en dos periodos temporales:

- La era de los descubrimientos: Durante los siglos XV y XVI, durante los viajes de exploración y colonización, se documentaron casos de personas que se escondían en los barcos para unirse a las expediciones y buscar una vida mejor en nuevos territorios.
- Migraciones masivas: En diferentes momentos históricos, especialmente en épocas de crisis económicas o conflictos políticos, se han registrado casos de personas que intentan emigrar clandestinamente en barcos para escapar de la pobreza, la guerra o la persecución.

Es importante tener en cuenta que cada caso puede tener particularidades específicas y que el contexto socioeconómico y político influye en las motivaciones de las personas para convertirse en polizones. Aunque algunas de las causas más comunes del polizonaje en los barcos podrían enumerarse de la siguiente forma:

- Búsqueda de mejores oportunidades económicas: Muchas personas de países en desarrollo o en situaciones económicas precarias se embarcan como polizones en barcos con la esperanza de encontrar mejores condiciones de vida en países más prósperos.
- Tráfico de personas: El polizonaje puede ser utilizado como una forma de contrabando de personas, donde redes delictivas organizadas permiten que los polizones se oculten en los barcos para ser transportados ilegalmente a otros países.
- Escape de situaciones adversas: Personas que huyen de conflictos armados, persecuciones políticas, desastres naturales u otras situaciones peli-

grosas pueden recurrir al polizonaje como una forma desesperada de escapar y buscar refugio en lugares más seguros.

- Reunificación familiar: En algunos casos, individuos intentan convertirse en polizones en barcos con el objetivo de reunirse con sus familiares que ya se encuentran en otro país.
- Aventura y curiosidad: En ocasiones, personas jóvenes o con espíritu aventurero pueden intentar embarcarse como polizones, motivados por la emoción de vivir una experiencia diferente y desconocida.

(Prieto Puigmartí, n.d.)

IV.1.2 Normativa aplicable

La normativa aplicable al control de polizones en los barcos puede variar según el país y la región, pero existen algunas regulaciones y convenios internacionales que abordan este tema. A nivel mundial podemos destacar lo mencionado a continuación:

- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS): Este convenio, adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI), establece normas de seguridad para los buques y aborda el control de polizones. El Capítulo XI-2 del SOLAS se centra en las medidas de seguridad para prevenir actos ilícitos en los buques y los puertos, incluido el polizonaje. También establece requisitos para el acceso no autorizado a bordo de los buques y la detección de personas ocultas. (“BOE-A-1980-12179 Instrumento de Ratificación de 16 de agosto de 1978 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, hecho en Londres el 1 de noviembre de 1974.,” n.d.)
- Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP): Este código complementa el Capítulo XI-2 del SOLAS y proporciona directrices más detalladas sobre la seguridad marítima y portuaria, incluyendo el control de polizones. El PBIP establece medidas

MEDIDAS A TOMAR A BORDO.

de seguridad para prevenir la intrusión no autorizada en los buques y en las instalaciones portuarias. (“BOE-A-2004-15290 Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), adoptadas el 12 de diciembre de 2002 mediante Resolución 2 de la Conferencia de Gobiernos contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974.” n.d.)

- Legislación nacional y regulaciones portuarias: Cada país puede tener su propia legislación y regulaciones específicas para abordar el polizonaje en los barcos y en las terminales portuarias. Estas leyes y regulaciones pueden establecer requisitos de seguridad, sanciones y procedimientos para detectar y prevenir el polizonaje.
- Convención Internacional sobre el Derecho del Mar (CIDM): Esta convención de las Naciones Unidas establece un marco legal para la navegación marítima y la gestión de los océanos. Aunque no aborda directamente el polizonaje, sienta las bases para la cooperación internacional en materia de seguridad marítima y promueve la adopción de medidas para prevenir actos ilícitos en los barcos y en los puertos. (Parte I, n.d.)

Es importante tener en cuenta que esta lista no es exhaustiva y que la normativa puede variar entre los diferentes países y regiones. En España, el control de polizones en los barcos está regulado principalmente por la legislación nacional y las normativas de la Unión Europea. Por ello, a continuación, menciono algunas de las normas y regulaciones aplicables, ya que el marco teórico/práctico de este trabajo se encuentra en España:

- Ley de Seguridad Privada (Ley 5/2014): Esta ley establece las medidas de seguridad que deben adoptarse en los buques y en las instalaciones portuarias, incluyendo la prevención y detección de polizones. También establece los requisitos para las empresas de seguridad privada que operan en los puertos. (“BOE-A-2014-3649 Ley 5/2014, de 4 de abril, de Seguridad Privada.” n.d.)

MEDIDAS A TOMAR A BORDO.

- Orden INT/314/2011, por la que se aprueba el Reglamento de Seguridad Privada en Puertos: Esta orden ministerial establece los requisitos y las directrices específicas para la seguridad en los puertos, incluyendo medidas para prevenir y controlar el polizonaje.(Núm, n.d.)
- Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al establecimiento de un sistema de control por el Estado rector del puerto: Esta normativa de la Unión Europea establece un sistema de control por parte del Estado rector del puerto para garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad en los buques que atracan en los puertos de la UE. Esto incluye la verificación de la documentación de los buques y la inspección de seguridad, que puede ayudar a prevenir la entrada de polizones.(“Reglamento (UE) 2017/ del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos,” n.d.)

IV.1.3 Consecuencias del polizonaje

El polizonaje en los barcos en España puede tener varias consecuencias tanto para los polizones como para los barcos y las autoridades portuarias. Es importante destacar que las consecuencias pueden variar dependiendo de las circunstancias específicas de cada caso. Estas son algunas de las que, desde mi punto de vista, deberíamos hacer mayor hincapié:

- Riesgos para la seguridad y la vida de los polizones: Los polizones corren un alto riesgo durante su intento de embarcar y ocultarse en los barcos. Pueden enfrentarse a condiciones peligrosas, como lesiones debido a la falta de condiciones adecuadas de seguridad, accidentes o incluso ahogamientos si se esconden en áreas cercanas al agua.
- Riesgos para la seguridad y la vida de la tripulación y los pasajeros: La presencia de polizones a bordo de un barco puede poner en peligro la

MEDIDAS A TOMAR A BORDO.

seguridad y la vida de la tripulación y los pasajeros. Los polizones pueden causar disturbios, actos de violencia o sabotaje, lo que podría resultar en lesiones o incluso pérdidas humanas.

- **Impacto en la seguridad de la navegación:** El polizonaje puede afectar a la seguridad de la navegación marítima. Los polizones pueden interferir con el funcionamiento adecuado del barco o de los sistemas de seguridad, lo que podría poner en riesgo la navegación segura y la integridad del buque.
- **Sanciones legales:** El polizonaje en España es considerado una infracción y puede ser sancionado de acuerdo con la legislación nacional. Los polizones pueden enfrentarse a procesos legales y ser sancionados con multas o incluso con medidas más severas, dependiendo de las circunstancias y las leyes aplicables. (“BOE-A-1995-25444 Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.” n.d.)
- **Impacto económico y operativo en las autoridades portuarias y las navieras:** El polizonaje puede tener un impacto económico y operativo en las autoridades portuarias y las navieras. Los retrasos causados por la detección y el manejo de los polizones pueden generar costos adicionales, así como interrupciones en la programación y operaciones de los barcos y las terminales portuarias.
- **Reputación y responsabilidad:** Los incidentes de polizonaje pueden afectar a la reputación de las autoridades portuarias y las navieras, ya que se considera una brecha en la seguridad y el control de acceso a los barcos y a las instalaciones portuarias. Esto puede resultar en una mayor responsabilidad y una necesidad de fortalecer las medidas de seguridad y prevención.

IV.2 El polizonaje en España

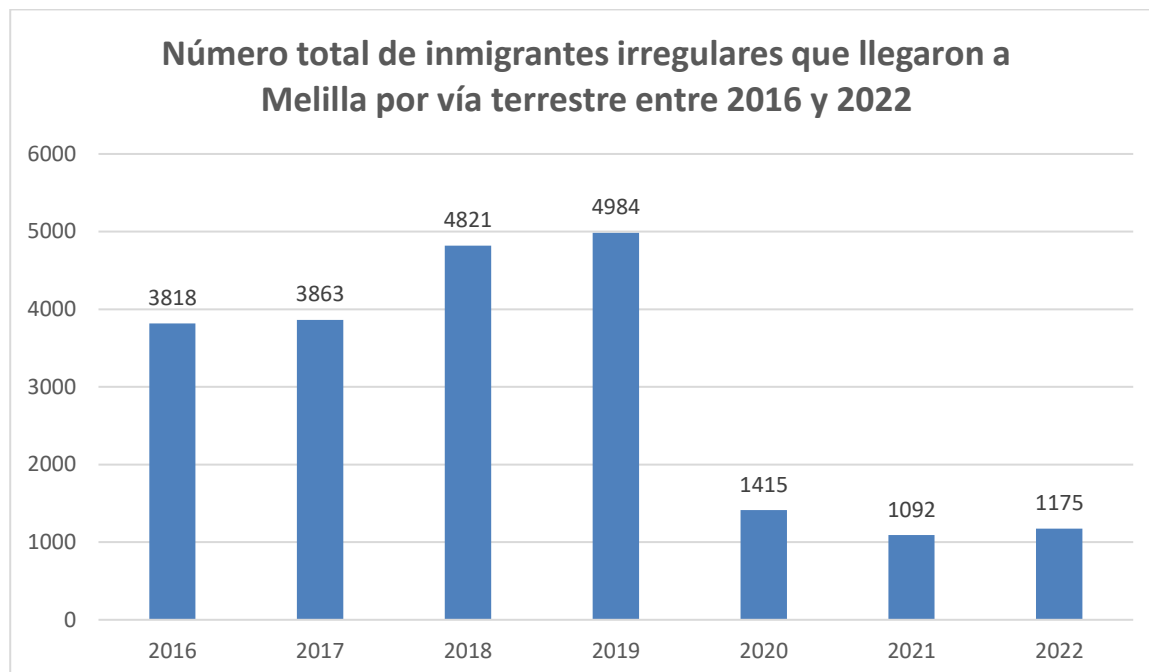
IV.2.1 Zona Sur-Canarias

El polizonaje en los barcos en el sur de España es una preocupación en términos de seguridad y control migratorio. En el sur de España, especialmente en regiones como Andalucía y la costa mediterránea, se han registrado muchos casos de polizonaje en barcos. Estos casos pueden involucrar a personas que buscan migrar irregularmente, ya sea por motivos económicos, sociales o políticos. El polizonaje en los barcos puede plantear diversos riesgos y desafíos. Por un lado, existe el riesgo de seguridad tanto para los propios polizones como para la tripulación y la operación del barco.

Las personas que se ocultan en los barcos pueden enfrentar condiciones peligrosas en alta mar, falta de suministros básicos y situaciones de emergencia que ponen en riesgo sus vidas. Desde el punto de vista del control migratorio, el polizonaje representa un desafío para las autoridades encargadas de garantizar la seguridad y el cumplimiento de las leyes de inmigración. Los barcos que son utilizados como medios de transporte para el polizonaje pueden ser objeto de inspecciones y medidas de seguridad más estrictas para prevenir y detectar la presencia de polizones.

Las autoridades en el sur de España implementan medidas de control y seguridad en los puertos y durante las operaciones marítimas para prevenir el polizonaje en los barcos. Esto incluye controles de seguridad, inspecciones en los puertos, vigilancia marítima y la cooperación con otras agencias y países en la lucha contra el polizonaje.

Gráfica 2. Número total de inmigrantes irregulares que llegaron a Melilla por vía terrestre entre 2016 y 2022



Fuente: ("Inmigración ilegal: entradas por vía terrestre en Melilla 2016-2022 | Statista," n.d.)

El polizonaje en los barcos en Canarias también es una preocupación debido a la ubicación geográfica de las islas, su proximidad a África y su condición de destino migratorio. Es importante tener en cuenta que el polizonaje en Canarias es un tema complejo y multifacético, y las medidas de prevención y respuesta deben abordarse de manera integral, tomando en consideración los aspectos de seguridad, migración, cooperación internacional y derechos humanos. El polizonaje en los barcos en Canarias es motivo de preocupación debido a la ubicación geográfica de las islas y su cercanía a África.

Los polizones que se ocultan en barcos en Canarias enfrentan riesgos de seguridad debido a las condiciones peligrosas en el mar y la falta de medidas de seguridad adecuadas a bordo. Para abordar este problema, se implementan medidas de detección y prevención en los puertos, como controles de seguridad y tecnología de vigilancia. La cooperación internacional es crucial para abordar el polizonaje en Canarias, ya que puede involucrar a personas de diferentes países africanos. Esto implica intercambio de información,

MEDIDAS A TOMAR A BORDO.

cooperación en la gestión de fronteras y acciones conjuntas para abordar las causas subyacentes. En caso de ser detectados, los polizones pueden enfrentar consecuencias legales que van desde la devolución a su país de origen hasta procesos judiciales, dependiendo de las leyes migratorias aplicables.

Aparte de lo anteriormente mencionado, en canarias existe un riesgo añadido, que con los años ha ido en aumento, cosa que se demostró en el año 2021 tras el COVID-19. Durante el año 2021, se registró un descenso en las llegadas de inmigrantes a las costas de Canarias en comparación con años anteriores. Según datos del Ministerio del Interior de España, se contabilizaron más de 20700 inmigrantes que llegaron a Canarias a bordo de pateras y otras embarcaciones precarias. (“Más de 20.700 migrantes llegaron de forma irregular a Canarias en 2021, un 4% menos que en 2020,” n.d.)

Las pateras en Canarias son una preocupación importante en términos de migración irregular. Estas embarcaciones precarias son utilizadas por personas que intentan llegar a las costas canarias desde países africanos, en busca de mejores condiciones de vida y oportunidades. Las personas que emprenden el viaje en pateras enfrentan graves riesgos para su seguridad y vida. Las travesías en estas embarcaciones suelen ser peligrosas debido a las condiciones marítimas adversas, la falta de medidas de seguridad adecuadas y la limitada capacidad de navegación de las pateras. Esta situación aumenta la vulnerabilidad de los migrantes a sufrir accidentes, naufragios y otras situaciones de emergencia en alta mar.

Las autoridades en Canarias, tanto locales como nacionales, se enfrentan al desafío de gestionar la llegada de pateras y brindar asistencia humanitaria a los migrantes rescatados. Se llevan a cabo operaciones de búsqueda y rescate para garantizar la seguridad de los migrantes y se establecen centros de acogida temporales para brindarles albergue, atención médica y servicios básicos. La gestión de la migración irregular en pateras en Canarias implica una estrecha colaboración entre España, los países de origen de los migrantes y las organizaciones internacionales. Se busca promover la cooperación en la

gestión de fronteras, intercambio de información y abordar las causas subyacentes de la migración irregular.

Es importante destacar que las llegadas de pateras a las costas de Canarias pueden variar en cantidad y frecuencia dependiendo de diversos factores, como las políticas migratorias, las condiciones socioeconómicas y los conflictos en las regiones de origen. Las autoridades locales y nacionales trabajan para gestionar esta situación de manera humanitaria y efectiva, garantizando los derechos y la protección de los migrantes.

IV.2.2 Norte de España

El polizonaje en los barcos en el norte de España también puede ser motivo de preocupación en términos de seguridad y control migratorio, aunque es menos común que en otras regiones del país. El norte de España, especialmente la costa atlántica y el golfo de Vizcaya, no es tan frecuentado por las rutas migratorias como el sur y las Islas Canarias, mencionado ya anteriormente. Sin embargo, existen casos aislados de polizonaje en barcos en el norte de España. Estos casos pueden involucrar a personas que intentan migrar ilegalmente o que buscan una forma de transporte gratuita o clandestina. El polizonaje en los barcos plantea riesgos tanto para los propios polizones como para la seguridad de la tripulación y el normal funcionamiento de los barcos.

IV.3 Lucha contra el polizonaje

IV.3.1 Instalaciones portuarias

Las instalaciones portuarias desempeñan un papel fundamental en la lucha contra el polizonaje en los barcos en España. Estas instalaciones implementan una serie de medidas de seguridad y control para prevenir y detectar la presencia de polizones, asegurando así la integridad de las operaciones portuarias y la seguridad de las personas a bordo de los barcos.

En primer lugar, se establecen sistemas de control de acceso en los puntos de entrada y salida de las instalaciones portuarias, como puertas, barreras y sistemas de vigilancia. Esto ayuda a evitar la entrada no autorizada a las áreas portuarias y dificulta el acceso de polizones a los barcos.

Asimismo, se llevan a cabo inspecciones exhaustivas de seguridad en los barcos antes de que puedan ingresar o salir de los puertos. Estas inspecciones incluyen la revisión de documentos de identificación, la búsqueda de posibles escondites y la detección de cualquier actividad sospechosa que pueda indicar la presencia de polizones.

Las instalaciones portuarias también emplean tecnología avanzada, como cámaras de seguridad, sistemas de detección de movimiento y control de acceso basado en tarjetas, para monitorear y registrar las actividades en el puerto. Esto ayuda a identificar y rastrear cualquier intento de polizonaje.

La colaboración con las autoridades competentes es fundamental en la lucha contra el polizonaje. Las instalaciones portuarias trabajan estrechamente con la Guardia Civil, la Policía Nacional y las autoridades aduaneras para compartir información y coordinar acciones. Esta colaboración incluye la realización de operativos conjuntos, el intercambio de inteligencia y la capacitación conjunta.

Además, se llevan a cabo programas de concienciación y formación dirigidos a la tripulación de los barcos y al personal portuario. Estos programas tienen como objetivo informar sobre los riesgos del polizonaje, proporcionar pautas

de seguridad y fomentar la participación activa en la detección y prevención del polizonaje. (“código pbip tratamiento polizones en la instalación portuaria,” n.d.)

IV.3.2 Buques

La lucha contra el polizonaje por parte de los buques en España es una preocupación prioritaria en términos de seguridad y control migratorio. Los buques implementan diversas medidas para prevenir y detectar la presencia de polizones a bordo, con el objetivo de salvaguardar la seguridad de la tripulación, proteger la integridad de la embarcación y cumplir con las leyes y regulaciones migratorias.

En primer lugar, se establecen estrictos controles de acceso en los buques, tanto en los puertos como en alta mar. Se emplean sistemas de seguridad como cámaras de vigilancia, puertas con códigos de acceso y personal de seguridad para evitar la entrada no autorizada de personas a bordo.

Además, antes de la salida de un buque, se realizan inspecciones exhaustivas para verificar la presencia de polizones o cualquier actividad sospechosa. Se revisan minuciosamente las áreas de carga, compartimentos de almacenamiento, espacios ocultos y otros posibles escondites donde los polizones podrían ocultarse.

Los buques mantienen una estrecha colaboración con las autoridades marítimas, guardacostas y fuerzas de seguridad para compartir información y recibir orientación sobre medidas de seguridad y procedimientos a seguir en caso de detección de polizones.

Asimismo, la tripulación de los buques recibe capacitación en materia de seguridad y control migratorio. Se les instruye sobre cómo reconocer y reportar posibles casos de polizonaje, así como sobre los procedimientos a seguir para garantizar la seguridad de todos a bordo.

La lucha contra el polizonaje es un esfuerzo conjunto entre los buques, las autoridades portuarias y las agencias encargadas de la seguridad marítima.

La cooperación y la comunicación fluida son fundamentales para prevenir la presencia de polizones a bordo y garantizar la seguridad de las operaciones marítimas. (“CURSO DE OFICIAL DE PROTECCIÓN MARÍTIMA TEMA 7 PLAN DE PROTECCIÓN DEL BUQUE (PPB) BUQUE (PPB) Profesores: Imanol Basterretxea Iribar Iranzu Sotés Cedrón,” n.d.)

IV.3.3 Cooperación buque-instalación portuaria

La cooperación entre los buques y las instalaciones portuarias desempeña un papel fundamental en la lucha contra los polizones. Ambas partes trabajan de manera conjunta y coordinada para implementar medidas de seguridad y control que prevengan la entrada de polizones a bordo de los buques.

La cooperación entre buques e instalaciones portuarias se basa en varios aspectos clave:

- **Intercambio de información:** Existe un intercambio constante de información entre los buques y las instalaciones portuarias. Se comparten datos relevantes sobre rutas de migración conocidas, tácticas utilizadas por traficantes de personas y perfiles de polizones identificados previamente. Esta información compartida permite a ambas partes estar alerta y tomar medidas preventivas adecuadas.
- **Inspecciones conjuntas:** Los buques y las instalaciones portuarias llevan a cabo inspecciones conjuntas para identificar posibles puntos vulnerables tanto en los buques como en las áreas portuarias. Estas inspecciones se centran en la detección de posibles escondites y métodos utilizados por los polizones para ingresar a bordo. La colaboración entre ambas partes mejora la eficacia de las inspecciones y aumenta las posibilidades de detectar a los polizones en una etapa temprana.
- **Procedimientos de seguridad coordinados:** Existe una coordinación estrecha en la implementación de los procedimientos de seguridad entre los buques y las instalaciones portuarias. Se establecen protocolos comunes para el control de acceso, la inspección de cargas y la vigilancia en el

MEDIDAS A TOMAR A BORDO.

puerto. Esta coordinación garantiza que las medidas de seguridad sean uniformes y consistentes, evitando lagunas que puedan ser aprovechadas por los polizones.

- **Capacitación conjunta:** Los buques y las instalaciones portuarias organizan sesiones de capacitación conjunta para la tripulación y el personal portuario. Estas sesiones abordan temas como el reconocimiento de signos de polizonaje, los procedimientos de respuesta ante la detección de polizones y las mejores prácticas para prevenir la entrada no autorizada a bordo. La capacitación conjunta fomenta una comprensión mutua y fortalece la colaboración en la lucha contra los polizones.
- **Comunicación en tiempo real:** Se establecen canales de comunicación directa y rápida entre los buques y las instalaciones portuarias para informar sobre situaciones sospechosas o la detección de polizones. Esta comunicación en tiempo real permite una respuesta inmediata y la coordinación de acciones entre ambas partes, facilitando la detención de polizones y la adopción de medidas de seguridad adicionales si es necesario.

La cooperación entre los buques y las instalaciones portuarias es esencial para prevenir y detectar el polizonaje. Ambas partes trabajan juntas, compartiendo información, implementando medidas de seguridad coordinadas y fortaleciendo la capacitación, con el objetivo de garantizar la seguridad en los puertos y la integridad de los buques frente a esta problemática.

V Diseño de procedimientos para la mejora

A continuación, analizaremos una serie de propuestas de mejora o ámbitos a estudiar para tratar de erradicar en su mayor medida la problemática de la inmigración ilegal y el polizonaje:

V.1 Mejora de la Seguridad en Puertos y Embarcaciones

V.1.1 Tecnologías de Seguridad Avanzadas

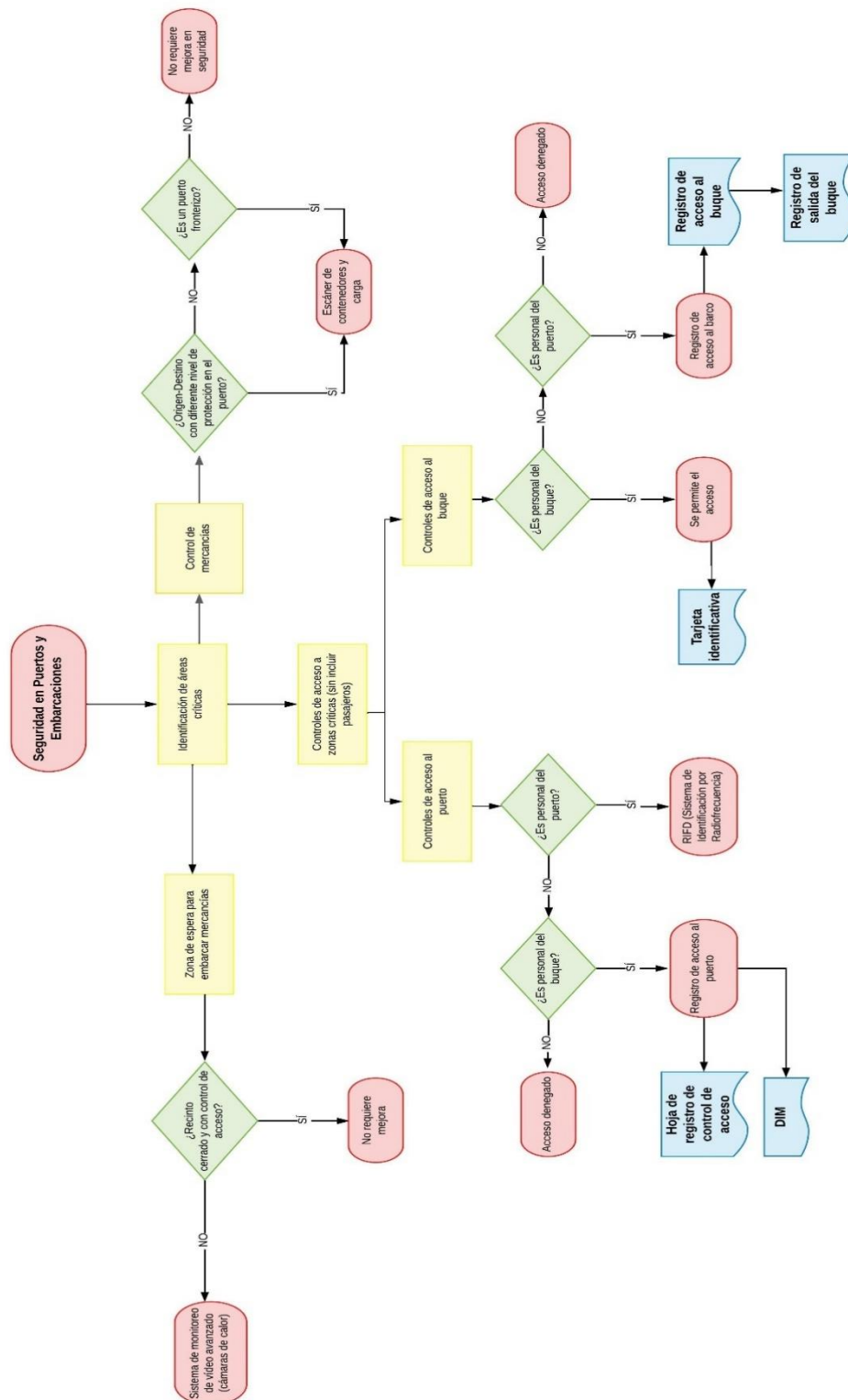
Implementar sistemas de seguridad más sofisticados en puertos y embarcaciones, como escáneres de contenedores y carga, sistemas de identificación por radiofrecuencia (RFID) y sistemas de monitoreo de vídeo avanzados.

V.1.2 Control de Acceso Riguroso

Establecer procedimientos de control de acceso más estrictos en puertos, incluida la verificación de identidad y la revisión de antecedentes de todas las personas que ingresan a la instalación portuaria.

En el siguiente flujograma encontramos como desarrollar e implementar estas mejoras. Podremos ver un ejemplo de control de acceso en el Anexo I y II.

Ilustración 1. Seguridad en puertos y embarcaciones



Fuente: Elaboración propia. Trabajo de campo

V.2 Educación y Sensibilización

V.2.1 Campañas de Concientización

Llevar a cabo campañas de sensibilización en comunidades vulnerables para informar a las personas sobre los riesgos y consecuencias del polizonaje, además de proporcionar información sobre alternativas legales y seguras para la migración.

V.2.2 Programas Educativos en Escuelas

Introducir programas educativos en las escuelas que aborden los peligros del polizonaje y las formas de prevenirlo, creando conciencia desde edades tempranas.

V.2.3 Cooperación Internacional y Políticas de Inmigración

Esfuerzos y acuerdos entre diferentes países para abordar conjuntamente los desafíos relacionados con la migración y la movilidad de personas.

V.2.4 Acuerdos de Colaboración

Fomentar la colaboración entre países de origen, tránsito y destino para abordar las causas subyacentes del polizonaje, como la pobreza y la falta de oportunidades, mediante la implementación de programas conjuntos de desarrollo económico y social.

V.2.5 Vías Legales de Migración

Establecer vías legales y seguras para la migración, como programas de visados de trabajo temporales, que reduzcan la necesidad de recurrir al polizonaje.

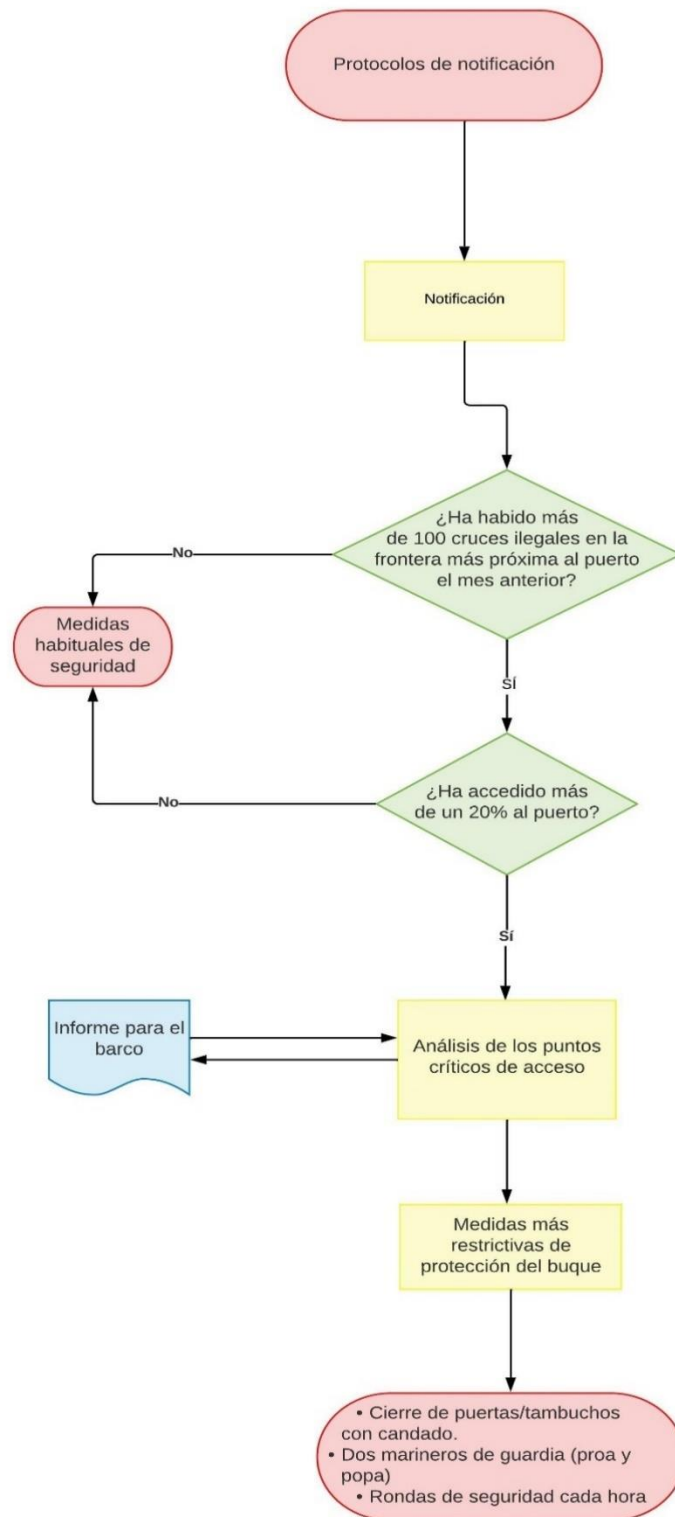
V.3 Cooperación entre Autoridades Portuarias y Empresas Navieras

V.3.1 Protocolos de Detección y Notificación

Desarrollar protocolos claros para la detección y notificación de posibles polizones en los puertos, permitiendo una respuesta rápida y efectiva de las autoridades competentes, como el seguimiento del cruce ilegal de personas en las fronteras próximas al puerto y la realización de informes diarios del número de individuos que han accedido al puerto de forma ilegal, así como los puntos más críticos del puerto.

Ver Anexo III.

Ilustración 2. Protocolos de notificación



Fuente: Elaboración propia. Trabajo de campo

V.3.2 Capacitación de la Tripulación

Proporcionar capacitación a la tripulación de los barcos para reconocer los signos de polizonaje y brindar instrucciones sobre cómo manejar estas situaciones de manera segura, realizando ejercicios periódicos para formar a los tripulantes sobre estos aspectos.

Ver Anexo IV.

V.3.3 Intercambio de Información

Fomentar la colaboración y el intercambio de información entre empresas navieras y autoridades portuarias para identificar patrones de polizonaje y desarrollar estrategias de prevención efectivas.

Ver Anexo III.

V.3.4 Planificación de Rutas y Puertos

Trabajar juntos en la planificación de rutas y puertos, considerando la propensión al polizonaje y tomando medidas preventivas adecuadas.

V.4 Tecnologías de Detección Avanzadas

V.4.1 Sensores de Movimiento y Cámaras Térmicas

Implementar sensores de movimiento y cámaras térmicas en áreas vulnerables de los barcos para detectar la presencia de personas no autorizadas.

V.4.2 Sistemas de Monitoreo en Tiempo Real

Utilizar sistemas de monitoreo en tiempo real que permitan a la tripulación y a las autoridades portuarias supervisar de cerca la actividad en los barcos.

V.5 Establecimiento de Sanciones y Consecuencias Claras

V.5.1 Leyes y Regulaciones Reforzadas

Fortalecer las leyes y regulaciones relacionadas con el polizonaje, estableciendo sanciones claras y proporcionales para los individuos y redes involucrados en esta actividad ilegal.

V.5.2 Procesos Legales Justos

Garantizar que los procesos legales sean transparentes, justos y respeten los derechos humanos de los polizones, al tiempo que se toman medidas para aplicar las sanciones correspondientes.

En España, las leyes y regulaciones relacionadas con el polizonaje y la inmigración irregular incluyen:

- Ley de Extranjería (Ley Orgánica 4/2000)

Esta ley establece el marco legal para la entrada, salida, tránsito y residencia de extranjeros en España. Regula aspectos como los visados, permisos de residencia y trabajo, el procedimiento de expulsión y la protección de los derechos de los extranjeros. Además, define diferentes categorías de extranjeros, como residentes, trabajadores, estudiantes y solicitantes de asilo. La ley también establece infracciones y sanciones en materia de inmigración. ("BOE-A-2000-544 Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social.," n.d.)

Propuesta de Mejora: Creación de un Sistema de Visado de Búsqueda de Empleo

Objetivo: Facilitar la migración laboral ordenada y contribuir a la integración de los migrantes en la sociedad de acogida.

Detalle de la Propuesta:

1. Creación del Visado de Búsqueda de Empleo: Introducir un nuevo tipo de

MEDIDAS A TOMAR A BORDO.

visado destinado a permitir a los extranjeros buscar empleo en el país de destino de manera legal y ordenada. Este visado permitiría a los titulares residir en el país por un período determinado, durante el cual podrían buscar empleo de acuerdo con las regulaciones laborales locales.

2. Requisitos y Proceso de Solicitud: Los solicitantes deberán cumplir con requisitos específicos, como contar con cierto nivel de educación o experiencia laboral relevante. El proceso de solicitud deberá ser transparente y accesible, con la posibilidad de presentar la solicitud en línea y recibir información clara sobre los documentos necesarios y los plazos.

3. Duración del Visado de Búsqueda de Empleo: El visado de búsqueda de empleo tendría una duración definida, por ejemplo, de 6 a 12 meses, durante los cuales los titulares podrían explorar oportunidades laborales en el país.

4. Acceso a Recursos y Apoyo: Los titulares de este visado deberían tener acceso a recursos y servicios que faciliten su búsqueda de empleo, como talleres de búsqueda de trabajo, asesoramiento en la preparación de currículos y entrevistas, y orientación sobre el mercado laboral local.

5. Transición a Visado de Trabajo Regular: Si un titular de un visado de búsqueda de empleo encuentra un empleo adecuado dentro del período de validez del visado, podría solicitar la transición a un visado de trabajo regular, sujeto a cumplir con los requisitos establecidos para el visado de trabajo.

6. Beneficios para la Sociedad de Acogida: Esta propuesta beneficia tanto a los migrantes como a la sociedad de acogida. Los migrantes tendrían la oportunidad de buscar empleo de manera legal y ordenada, evitando la explotación laboral y contribuyendo a la economía y la sociedad. La sociedad de acogida podría beneficiarse al atraer talento y experiencia de diversas partes del mundo.

7. Evaluación y Adaptación Continua: Se debería realizar una evaluación periódica de esta iniciativa para ajustar los requisitos según las necesidades cambiantes del mercado laboral y los objetivos de integración.

La introducción de un sistema de visado de búsqueda de empleo podría ser una forma efectiva de equilibrar la gestión de la migración laboral con la promoción de la integración y el respeto de los derechos humanos de los migrantes.

- Reglamento de la Ley de Extranjería (Real Decreto 557/2011)

Este reglamento complementa y desarrolla la Ley de Extranjería, detallando los procedimientos administrativos y trámites específicos relacionados con la entrada, residencia, documentación y expulsión de extranjeros. Incluye disposiciones sobre la tramitación de visados, los procedimientos de expulsión y las condiciones de residencia. ("BOE-A-2011-7703 Real Decreto 557/2011, de 20 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley Orgánica 4/2000, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, tras su reforma por Ley Orgánica 2/2009.," n.d.)

Propuesta de Mejora: Procedimiento Ágil y Transparente para la Regularización de Migrantes

Objetivo: Establecer un procedimiento eficiente y transparente para la regularización de migrantes que se encuentren en situación irregular en el país, promoviendo la inclusión y la protección de sus derechos.

Detalle de la Propuesta:

1. Identificación de Casos Elegibles: Definir criterios claros para identificar a los migrantes en situación irregular que podrían ser elegibles para la regularización, considerando factores como el tiempo de residencia en el país, el arraigo familiar y laboral, y la falta de antecedentes penales graves.
2. Proceso de Solicitud Simplificado: Establecer un proceso de solicitud simplificado y accesible, permitiendo a los migrantes presentar su solicitud de regularización de manera presencial o en línea. Proporcionar formularios claros y guías explicativas en varios idiomas para facilitar la presentación de solicitudes.
3. Período de Regularización: Anunciar un período específico durante el cual

los migrantes en situación irregular podrán presentar sus solicitudes de regularización. Este período deberá ser lo suficientemente amplio para permitir que un número significativo de personas pueda acceder al proceso.

4. Evaluación Rápida y Justa: Establecer plazos claros para la evaluación de las solicitudes, asegurando que los casos se resuelvan de manera rápida y justa. Proporcionar un mecanismo de apelación eficiente en caso de rechazo.

5. Protección de Datos y Confidencialidad: Garantizar la protección de los datos personales de los solicitantes y mantener la confidencialidad de su situación migratoria durante el proceso de regularización.

6. Beneficios para la Sociedad de Acogida: Esta propuesta permitirá la regularización de migrantes que ya se encuentran en el país, lo que contribuirá a su integración y a la reducción de la economía sumergida. También beneficiará a la sociedad de acogida al promover la inclusión social y la participación económica de estos individuos.

7. Campañas de Información: Llevar a cabo campañas de información y sensibilización para informar a los migrantes en situación irregular sobre el proceso de regularización, sus beneficios y los plazos establecidos.

8. Monitoreo y Evaluación Continua: Establecer un sistema de monitoreo y evaluación continua para evaluar la efectividad y el impacto de este proceso de regularización, con el objetivo de realizar ajustes si es necesario.

9. Sanciones más Severas para la Contratación Ilegal: Imponer sanciones más severas a empleadores que contraten a inmigrantes en situación irregular, con el objetivo de reducir los incentivos para la inmigración ilegal.

10. Campañas de Concientización en Países de Origen: Realizar campañas de información en los países de origen para disuadir a las personas de emprender rutas migratorias ilegales y para promover el respeto de las leyes migratorias.

11. Mayor Foco en la Identificación Temprana: Establecer mecanismos más efectivos y avanzados para identificar a los inmigrantes en situación irregular

desde el momento de su llegada al país, incluyendo controles de documentos y sistemas de registro más rigurosos.

La implementación de un procedimiento ágil y transparente para la regularización de migrantes en situación irregular puede ser una forma efectiva de reconocer y regularizar a quienes ya están presentes en el país, fomentando la inclusión y el respeto de los derechos humanos.

- Ley de Asilo y Protección Subsidiaria (Ley 12/2009)

Esta ley regula el procedimiento de solicitud de asilo y protección subsidiaria en España. Establece los derechos y obligaciones de las personas solicitantes de asilo, así como los procedimientos de entrevistas y evaluación de las solicitudes. Además, define los criterios para otorgar protección internacional y establece garantías para evitar la devolución de personas a países donde correrían peligro. ("BOE-A-2009-17242 Ley 12/2009, de 30 de octubre, reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria.," n.d.)

Propuesta de Mejora: Fortalecimiento de los Requisitos y Evaluaciones para Acceso a Asilo y Protección Subsidiaria

Objetivo: Establecer requisitos más estrictos y procesos de evaluación rigurosos para acceder al asilo y la protección subsidiaria, enfocándose en reducir el abuso del sistema y garantizar que solo aquellos que califiquen reciban protección.

Detalle de la Propuesta:

1. Evaluación Exhaustiva de Credibilidad: Establecer procesos de evaluación más detallados para determinar la credibilidad de las solicitudes de asilo, incluyendo entrevistas minuciosas y verificaciones de antecedentes.
2. Pruebas Sustanciales de Persecución: Exigir que los solicitantes de asilo presenten pruebas sólidas y sustanciales de persecución en su país de origen, incluyendo evidencia documentada y testimonios creíbles.
3. Expedientes Penales: Rechazar automáticamente las solicitudes de asilo de personas con antecedentes penales graves en sus países de origen o en

MEDIDAS A TOMAR A BORDO.

el país de destino, a menos que puedan demostrar claramente que enfrentaron persecución.

4. Vínculos con Organizaciones Extremistas: Negar el acceso a la protección a aquellos solicitantes de asilo que tengan vínculos conocidos con organizaciones extremistas o terroristas, con el fin de garantizar la seguridad nacional.

5. Limitaciones en el Acceso a Recursos Sociales: Limitar el acceso a recursos y servicios sociales para solicitantes de asilo en situación irregular, con el objetivo de disuadir la inmigración por razones económicas.

6. Cooperación con Fuerzas de Seguridad: Fomentar una mayor cooperación entre las autoridades migratorias y las fuerzas de seguridad para identificar y procesar de manera efectiva a inmigrantes en situación irregular que presenten un riesgo para la seguridad.

7. Investigaciones Exhaustivas: Realizar investigaciones exhaustivas sobre las razones detrás de las solicitudes de protección subsidiaria, asegurando que solo aquellos que enfrentan peligros genuinos califiquen para esta forma de protección.

8. Fomentar la Vía Diplomática: Buscar acuerdos diplomáticos con los países de origen para facilitar la repatriación de personas en situación irregular de manera eficiente y segura.

9. Ampliar las Causas de Denegación: Ampliar las causas de denegación de asilo y protección subsidiaria para incluir situaciones en las que se encuentre evidencia de que el solicitante ha intentado evadir la deportación en el pasado o ha presentado información falsa.

10. Monitoreo y Evaluación Continua: Establecer un sistema de monitoreo constante para evaluar la efectividad de estas medidas en la reducción del abuso del sistema y en la selección de beneficiarios legítimos de asilo y protección subsidiaria.

Esta propuesta busca reforzar los requisitos y procesos de evaluación para acceder al asilo y la protección subsidiaria, con el objetivo de garantizar la

integridad del sistema y proteger los intereses de seguridad nacional y pública.

- Código Penal (Ley Orgánica 10/1995)

El Código Penal español establece delitos y sanciones en diversas áreas, incluida la inmigración irregular. En algunos casos, el Código Penal puede aplicarse a personas que participen en actividades como el tráfico de personas, la facilitación de la inmigración irregular y la explotación de inmigrantes. (“BOE-A-1995-25444 Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.”, n.d.)

Propuesta de Mejora: Reforzamiento de la Aplicación de las Leyes Migratorias Respetando los Derechos Humanos

Objetivo: Mejorar la eficacia de las leyes migratorias y la gestión de inmigrantes en situación irregular, manteniendo el respeto por los derechos humanos y la dignidad de todas las personas.

Detalle de la Propuesta:

1. Agilización de Procedimientos Legales: Establecer plazos claros para la tramitación de casos de inmigrantes en situación irregular, garantizando juicios justos y transparentes mientras se evitan demoras innecesarias.
2. Coordinación Interinstitucional: Promover una mayor colaboración entre las autoridades migratorias y otras agencias gubernamentales, como las fuerzas de seguridad, para garantizar una aplicación coherente y eficaz de las leyes migratorias.
3. Campañas de Concientización: Realizar campañas de información en países de origen y tránsito para informar a las personas sobre las consecuencias de la inmigración ilegal y promover rutas migratorias seguras y legales.
4. Sanciones Proporcionadas: Establecer sanciones proporcionadas para quienes infrinjan las leyes migratorias, teniendo en cuenta las circunstancias individuales y evitando penas desproporcionadas o inhumanas.

MEDIDAS A TOMAR A BORDO.

5. Enfoque en Crímenes Graves: Concentrarse en la aplicación de las leyes migratorias en casos de tráfico de personas, explotación laboral y otras formas de abuso relacionadas con la inmigración ilegal.
6. Garantizar el Acceso a la Justicia: Asegurar que los inmigrantes en situación irregular tengan acceso a asesoramiento legal y la posibilidad de presentar su caso ante un tribunal, incluso cuando enfrentan procesos de expulsión.
7. Consideración de Circunstancias Humanitarias: Evaluar la posibilidad de permitir circunstancias humanitarias en casos excepcionales, como la protección de víctimas de trata o personas en situación de riesgo.
8. Colaboración Internacional: Fomentar la cooperación con otros países y organismos internacionales para abordar de manera conjunta los desafíos de la inmigración ilegal y compartir buenas prácticas.
9. Sensibilización de los Profesionales: Brindar formación a profesionales que trabajan en la aplicación de las leyes migratorias, enfocándose en la sensibilidad y el respeto por los derechos humanos.
10. Monitoreo y Evaluación Constante: Establecer un sistema de monitoreo y evaluación para garantizar que las medidas implementadas sean efectivas y respeten los derechos humanos.

Esta propuesta busca mejorar la aplicación de las leyes migratorias de manera efectiva y justa, manteniendo el respeto por los derechos humanos y la dignidad de todas las personas, incluidos los inmigrantes en situación irregular.

Es importante señalar que promover medidas excesivamente restrictivas o que puedan violar los derechos humanos de las personas, incluidos los inmigrantes en situación irregular, podría generar controversia y preocupaciones éticas. La promoción de leyes y políticas debe equilibrar los objetivos de seguridad con el respeto a los derechos fundamentales de todas las personas.

Todas las mejoras propuestas anteriormente reflejan una perspectiva más

equilibrada sobre cómo mejorar el cumplimiento de las leyes migratorias sin comprometer los derechos humanos, ya que a día de hoy este supone un gran riesgo que influye directamente al sector marítimo.

V.6 Seguimiento y Evaluación Continua

V.6.1 Indicadores de Éxito

Establecer indicadores medibles para evaluar la eficacia de las estrategias implementadas, como la disminución de los casos de polizonaje y la mejora de la seguridad en puertos y barcos.

V.6.2 Adaptación y Mejora

Realizar evaluaciones periódicas de protección para identificar áreas que requieran ajustes y mejoras, y estar dispuestos a adaptar las estrategias en función de los resultados obtenidos.

Para realizar una evaluación de protección debemos identificar tres aspectos claves a bordo, los motivos, las amenazas y las operaciones claves a bordo, a partir de esto realizaremos la “evaluación inicial”. Analizando la gravedad y la probabilidad de la amenaza, obtendremos unos criterios, así como la matriz resultado de la gravedad:

Tabla 2. Criterio basado en la gravedad y la probabilidad de la amenaza

Grave- dad	Probabili- dad	Criterios		
1	Improbable	No se han notificado otros sucesos en ninguna parte del mundo	No existe información que indique que hay grupos capaces de provocar un suceso no deseado	
2	Poco probable	Existe información que indica que hay grupos capaces de provocar un suceso no deseado	Nada indica que el puerto, la instalación portuaria, el buque o el tipo de buque sea un blanco	
3	Posible	Se han notificado otros sucesos anteriores	Existe información que indica que hay grupos que cuentan actualmente con la capacidad de provocar un suceso no deseado	Existe la información general que indica que es posible que el puerto, la instalación, el buque o el tipo de buque sea un blanco
4	Probable	Se han notificado otros sucesos anteriores	Existe información que indica que hay grupos capaces de provocar un suceso no deseado	Existe información específica que indica que el puerto, la instalación, el buque o el tipo de buque es un blanco

Fuente: Elaboración propia. ("Metodologías para la Evaluación de Riesgos y Amenazas en Planes de Emergencia de Protección Civil," n.d.)

Tabla 3. Matriz resultado de la gravedad y la probabilidad de la amenaza

Gravedad / Probabilidad	Leve (1)	Mode-rada (2)	Alta (3)	Muy alta (4)	R I E S G O
Improbable (1)	Muy bajo	Medio	Medio	Alto	
Poco proba-ble (2)	Muy bajo	Medio	Alto	Alto	
Posible (3)	Medio	Alto	Alto	Muy alto	
Probable (4)	Medio	Alto	Muy alto	Muy alto	

Fuente: Elaboración propia. ("Metodologías para la Evaluación de Riesgos y Amenazas en Planes de Emergencia de Protección Civil," n.d.)

Una vez tenemos lo anterior, podremos establecer como esas amenazas afectarían al buque, pudiendo establecer así los puntos débiles.

En las tablas que aparecen a continuación aparecen los criterios establecidos para poder calificar el impacto, así como la matriz resultado del impacto:

Tabla 4. Criterio basado en el impacto y la probabilidad de la amenaza

Im- pacto	Probabili- dad	Criterios			
1	Menor	Lesiones de poca gravedad	Trastornos operacionales mínimos	Costo económico inferior a una suma acordada	Daño menor para la reputación a escala local
2	Modera- do	Lesiones graves	Pérdidas o daños menores a corto plazo	Costo económico inferior a una suma acordada	Daño grave para la reputación a escala local
3	Aprecia- ble	Pérdida de vidas humanas	Pérdidas o daños apreciables pero reparables para los bienes, la infraestructura o los buques	Costo económico inferior a una suma acordada	Difusión mediática negativa a nivel nacional
4	Conside- rable	Muertes múltiples	Pérdidas o daños graves para los bienes, la infraestructura o los buques	Costo económico superior a una suma acordada	Amplia difusión mediática que perjudique gravemente la reputación

Fuente: Elaboración propia. ("Metodologías para la Evaluación de Riesgos y Amenazas en Planes de Emergencia de Protección Civil," n.d.)

Tabla 5. Matriz resultado del impacto y la probabilidad de la amenaza

Impacto / Probabilidad	Leve (1)	Moderado (2)	Alto (3)	Muy alto (4)	I M P A C T O
Menor (1)	Muy bajo	Medio	Medio	Alto	
Moderado (2)	Muy bajo	Medio	Alto	Alto	
Apreciable (3)	Medio	Alto	Alto	Muy alto	
Considerable (4)	Medio	Alto	Muy alto	Muy alto	

Fuente: Elaboración propia. ("Metodologías para la Evaluación de Riesgos y Amenazas en Planes de Emergencia de Protección Civil," n.d.)

En la fase final de la evaluación de protección se determina la vulnerabilidad que provocarán las posibles amenazas una vez se han aplicado las medidas para contrarrestar un impacto:

Tabla 6. Vulnerabilidad que provocarán las posibles amenazas una vez se han aplicado las medidas para contrarrestar un impacto

Vulnerabilidad	Alcance de gestión de riesgos	Contramedidas existentes
1	Sólido y eficaz	Conjunto completo
2	Aceptable	Suficientes para permitir reducir la amenaza a un nivel aceptable
3	Limitado	Algunas
4	Ninguno	Ninguna

Fuente: Elaboración propia. (“Metodologías para la Evaluación de Riesgos y Amenazas en Planes de Emergencia de Protección Civil,” n.d.)

Tabla 7. Matriz resultado de la vulnerabilidad y el alcance de la amenaza una vez se han aplicado las medidas para contrarrestar un impacto

Vulnerabilidad / Alcance	Leve (1)	Mode- rada (2)	Alta (3)	Muy alta (4)	V U L N E R A B I L I D A D
Sólido y eficaz (1)	Muy bajo	Medio	Medio	Alto	
Aceptable (2)	Muy bajo	Medio	Alto	Alto	
Limitado (3)	Medio	Alto	Alto	Muy alto	
Ninguno (3)	Medio	Alto	Muy alto	Muy alto	

Fuente: Elaboración propia. ("Metodologías para la Evaluación de Riesgos y Amenazas en Planes de Emergencia de Protección Civil," n.d.)

A continuación, analizaremos varios puntos críticos a destacar en relación con el acceso por parte de polizones al buque:

MEDIDAS A TOMAR A BORDO.

Tabla 8. Evaluación de protección aplicada a la inmigración ilegal y el polizonaje

INICIAL										FINAL			
Nº	Amenazas	Amenaza				Puntos débiles	Impacto			Medidas para contrarrestar amenazas	Vulnerabilidad		
		Claves a bordo	Gravedad	Probabilidad	Evaluación		Gravedad	Probabilidad	Evaluación		Gravedad	Alcance	Evaluación
1	Daños o destrucción del buque. Daños hacia las personas. Accesos no autorizados. Contrabando	Operaciones del buque	3	1	Medio	Embarque y desembarque de pasajeros	3	1	Medio	Rondas de seguridad. Cierre de zonas restringidas. Mantenimiento y revisiones. Formación	1	2	Muy bajo
		Áreas	3	1	Medio		3	1	Medio		1	2	Muy bajo
		Equipos, sistemas, abastecimientos o mercancías	3	1	Medio		3	1	Medio		1	2	Muy bajo
		Personas	3	1	Medio		3	1	Medio		1	2	Muy bajo
2	Daños o destrucción del buque. Daños hacia las personas. Accesos	Operaciones del buque	3	2	Alto	Equipajes	3	2	Alto	Rondas de seguridad. Cierre de zonas restringidas. Formación	1	2	Muy bajo
		Áreas			N/A				N/A				N/A
		Equipos, sistemas,	3	1	Medio		3	1	Medio		1	2	Muy bajo

EFFECTOS DE LA INMIGRACIÓN ILEGAL EN EL POLIZONAJE.



MEDIDAS A TOMAR A BORDO.

	no autori- zados. contra- bando	abasteci- mientos o mercancías											
		Personas	3	1	Medio		3	1	Medio		1	2	Muy bajo
3	Daños o destruc- ción del buque. Daños ha- cia las personas. Accesos no autori- zados. contra- bando	Operaciones del buque	3	2	Alto	Viveres y pertrechos	3	2	Alto	Rondas de seguridad. Cierre de zonas res- tringidas. Manten- imiento y re- visiones. Control de acceso	1	3	Medio
		Áreas	3	2	Alto		3	2	Alto		1	3	Medio
		Equipos, sis- temas, abasteci- mientos o mercancías	3	2	Alto				N/A				N/A
		Personas			N/A				N/A				N/A
4	Daños o destruc- ción del buque. Daños ha- cia las personas. Accesos no autori- zados.	Operaciones del buque	3	1	Medio	Vigilancia	3	1	Medio	Rondas de seguridad. Cierre de zonas res- tringidas. Manten- imiento y re- visiones. Control de acceso	1	2	Muy bajo
		Áreas	3	1	Medio		3	1	Medio		1	2	Muy bajo
		Equipos, sis- temas, abasteci- mientos o mercancías	3	1	Medio		3	1	Medio		1	2	Muy bajo

EFFECTOS DE LA INMIGRACIÓN ILEGAL EN EL POLIZONAJE.



MEDIDAS A TOMAR A BORDO.

	contra-bando	Personas	3	1	Medio		3	1	Medio		1	2	Muy bajo
5	Daños o destrucción del buque. Daños hacia las personas. Accesos no autorizados. contra-bando	Operaciones del buque	3	1	Medio	Reparaciones, peritaciones, proveedores, visitas, personal de instalaciones portuarias	3	1	Medio	Rondas de seguridad, restricción de acceso, identificación de P.A.T.	1	2	Muy bajo
		Áreas	3	1	Medio		3	1	Medio		1	2	Muy bajo
		Equipos, sistemas, abastecimientos o mercancías	3	1	Medio		3	1	Medio		1	2	Muy bajo
		Personas	3	1	Medio		3	1	Medio		1	2	Muy bajo
6	Daños o destrucción del buque. Daños hacia las personas. Accesos no autorizados. contra-bando	Operaciones del buque	4	1	Alto	Pasarelas, escalas y rampas de acceso	4	1	Alto	Rondas de seguridad. Cierre de zonas restringidas. Mantenimiento y revisiones. Control de acceso	1	2	Muy bajo
		Áreas	3	1	Medio		3	1	Medio		1	2	Muy bajo
		Equipos, sistemas, abastecimientos o mercancías	3	1	Medio		3	1	Medio		1	2	Muy bajo
		Personas	3	1	Medio		3	1	Medio		1	2	Muy bajo

EFFECTOS DE LA INMIGRACIÓN ILEGAL EN EL POLIZONAJE.



MEDIDAS A TOMAR A BORDO.

7	Daños o destrucción del buque. Daños hacia las personas. Accesos no autorizados. Contrabando	Operaciones del buque	3	1	Medio	Puertas, ventanas, portales, escotillas, entradas laterales, puntos de acceso de mercancía, vías de evacuación	3	1	Medio	Rondas de seguridad. Cierre de zonas restringidas. Mantenimiento y revisiones. Control de acceso	1	2	Muy bajo
		Áreas	3	1	Medio		3	1	Medio		1	2	Muy bajo
		Equipos, sistemas, abastecimientos o mercancías	3	1	Medio		3	1	Medio		1	2	Muy bajo
		Personas	3	1	Medio		3	1	Medio		1	2	Muy bajo

Fuente: Elaboración propia. Trabajo de campo

VI Conclusiones

La implementación estratégica de las mejoras propuestas para abordar la problemática del polizonaje en los barcos y puertos españoles no solo constituye un logro significativo, sino también un hito crucial en el fortalecimiento integral de la seguridad marítima y la eficiencia operativa en España. La presencia no autorizada de polizones en embarcaciones y áreas portuarias plantea riesgos inmediatos y a largo plazo que van más allá de la seguridad de la tripulación y la integridad de las operaciones. Estas implicaciones se extienden a consideraciones legales, impactos económicos y la proyección de la imagen de la industria marítima en su conjunto.

La estrategia exhaustiva diseñada para mejorar la seguridad en puertos y embarcaciones se ha guiado meticulosamente mediante la identificación de áreas críticas y la evaluación profunda de los riesgos asociados. La adopción de tecnologías de seguridad de vanguardia, como los escáneres de contenedores y los sistemas de monitoreo en tiempo real, ha resultado en un incremento notable en la capacidad de detección y prevención. Estas medidas, armonizadas con las normativas marítimas vigentes, han cimentado una base sólida y confiable para salvaguardar tanto las zonas portuarias como las travesías marítimas.

La interacción sinérgica entre el control de acceso riguroso y una respuesta rápida y coordinada ante posibles casos de polizonaje ha establecido una red esencial entre los diferentes actores involucrados. La capacitación exhaustiva del personal, respaldada por las normativas y directrices pertinentes, ha empoderado a la tripulación y al personal portuario, dándoles la capacidad de gestionar con eficacia situaciones de emergencia y garantizar una respuesta eficiente y organizada.

Es fundamental no subestimar el valor del componente de concientización pública en esta estrategia holística. La educación y difusión de información sobre

MEDIDAS A TOMAR A BORDO.

los peligros y consecuencias del polizonaje han desempeñado un papel fundamental en la creación de una conciencia más profunda tanto entre las comunidades locales como el público en general. Esta sensibilización, combinada con la promoción de alternativas legales y seguras para la migración, marca un paso crucial hacia un cambio de mentalidad y la reducción de la tentación de recurrir al polizonaje como una opción viable.

Al situar estas mejoras en el contexto de la rica historia marítima de España y su papel vital en el comercio y los viajes internacionales, emerge con claridad que el enfoque proactivo hacia la mejora de la seguridad en los barcos y puertos españoles trasciende la protección de intereses actuales. Más allá de ello, solidifica la posición de España como líder comprometido con los más altos estándares de seguridad marítima a nivel global.

En última instancia, la implementación exitosa de estas mejoras no solo disuadirá la presencia de polizones, sino que también establecerá un precedente positivo en lo que concierne a la seguridad portuaria dentro de la comunidad marítima internacional. La convergencia de tecnología avanzada, regulaciones efectivas, educación pública y la colaboración entre diversas partes interesadas ha cimentado los pilares para un sistema portuario español más seguro, resistente y ejemplar.

En este proceso, España no solo resguarda sus propios intereses y ciudadanos, sino que también realiza una contribución significativa a la seguridad marítima global y al desarrollo sostenible de la industria naviera en un mundo interconectado y en constante evolución. Esta colaboración colectiva en la lucha contra el polizonaje refleja el compromiso de España en la promoción de la seguridad, la cooperación internacional y la preservación de los mares como un recurso valioso y compartido por todos.

REFERENCIAS

1 UNSAFE MIXED MIGRATION BY SEA 26 12 CONSIDERATION AND ANALYSIS OF REPORTS AND INFORMATION ON PERSONS RESCUED AT SEA AND STOWAWAYS 26 13 GUIDANCE TO ADDRESS MARITIME CORRUPTION 27 14 REGULATORY SCOPING EXERCISE FOR THE USE OF MARITIME AUTONOMOUS SURFACE SHIPS (MASS) 29 15 DEVELOPMENT OF GUIDELINES FOR THE PREVENTION AND SUPPRESSION OF THE SMUGGLING OF WILDLIFE ON SHIPS ENGAGED IN INTERNATIONAL MARITIME TRAFFIC. (n.d.). Retrieved from <https://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Pages/Secretary->

ANEXO 1 RESOLUCIÓN FAL.1 3(42). (n.d.).

BOE-A-1980-12179 Instrumento de Ratificación de 16 de agosto de 1978 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, hecho en Londres el 1 de noviembre de 1974. (n.d.). Retrieved August 31, 2023, from <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1980-12179>

BOE-A-1995-25444 Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. (n.d.). Retrieved August 31, 2023, from <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1995-25444>

BOE-A-2000-544 Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social. (n.d.). Retrieved August 31, 2023, from <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2000-544>

BOE-A-2004-15290 Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), adoptadas el 12 de diciembre de 2002 mediante Resolución 2 de la Conferencia de Gobiernos contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974. (n.d.). Retrieved August 31, 2023, from https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2004-15290

BOE-A-2009-17242 Ley 12/2009, de 30 de octubre, reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria. (n.d.). Retrieved August 31, 2023, from <https://www.boe.es/eli/es/l/2009/10/30/12>

BOE-A-2011-7703 Real Decreto 557/2011, de 20 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley Orgánica 4/2000, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, tras su reforma por Ley Orgánica 2/2009. (n.d.). Retrieved August 31, 2023, from <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2011-7703>

BOE-A-2014-3649 Ley 5/2014, de 4 de abril, de Seguridad Privada. (n.d.). Retrieved August 31, 2023, from <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2014-3649>

código pbip tratamiento polizones en la instalación portuaria. (n.d.). Retrieved August

MEDIDAS A TOMAR A BORDO.

31, 2023, from <https://es.slideshare.net/JesusAlbertorGutierr/cdigo-pbip-tratamiento-polizones-en-la-instalacin-portuaria>

CURSO DE OFICIAL DE PROTECCIÓN MARÍTIMA TEMA 7 PLAN DE PROTECCIÓN DEL BUQUE (PPB) BUQUE (PPB) Profesores: Imanol Basterretxea Iribar Iranzu Sotés Cedrón. (n.d.).

I:\FAL\43\FAL 43-13.docx. (n.d.).

Inmigración ilegal: entradas por vía terrestre en Melilla 2016-2022 | Statista. (n.d.). Retrieved August 31, 2023, from <https://es.statista.com/estadisticas/1040007/inmigrantes-irregulares-llegados-a-melilla-por-via-terrestre/>

MARSEC Doc 0508.doc. (n.d.). Retrieved August 31, 2023, from <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fshiprep.no%2Fshiprepwebui%2FDocuments%2FMARSEC%2520Doc%25200508.doc&wdOrigin=BROWSELINK>

Más de 20.700 migrantes llegaron de forma irregular a Canarias en 2021, un 4% menos que en 2020. (n.d.). Retrieved August 31, 2023, from <https://www.europapress.es/islas-canarias/noticia-mas-20700-migrantes-llegaron-forma-irregular-canarias-2021-menos-2020-20220101125954.html>

Metodologías para la Evaluación de Riesgos y Amenazas en Planes de Emergencia de Protección Civil. (n.d.).

Moscoso, A. F. (n.d.). TRIPULANTES DE INFERIOR CATEGORIA: LLOVIDOS Y DESVALIDOS, SIGLO XVIII por.

Núm. (n.d.). BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO.

Parte I. (n.d.). United Nations-Treaty Series * Nations Unies-Recueil des Traites, 1834.

Prieto Puigmartí, P. (n.d.). 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.

Reglamento (UE) 2017/ del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos. (n.d.).

MEASURES TO BE TAKEN ABOARD.

ANNEXES

Annex I: Ship access control sheet

Illustration 3. Ship access control sheet

Buque:

CONTROL DE ACCESO AL BUQUE							Hora salida
Nombre y Apellidos	DNI	Fecha	Hora entrada	Motivo	Nº tarjeta	Firma	

Fuente: Trabajo de campo usando datos proporcionados por (“BOE-A-2004-15290 Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), adoptadas el 12 de diciembre de 2002 mediante Resolución 2 de la Conferencia de Gobiernos contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974.” n.d.)

MEDIDAS A TOMAR A BORDO.

Anexo II: Declaración de protección marítima

Ilustración 4. Declaración de protección marítima

Nombre del buque		
Puerto de matrícula		
Nº IMO		
Nombre de la instalación portuaria		
La presente declaración de protección marítima es válida del al de de 200 , para las siguientes actividades.		
enumerarias		
Con arreglo a los siguientes niveles de protección		
Nivel o niveles de protección del buque		
Nivel o niveles de protección de la instalación portuaria		
La instalación portuaria y el buque acuerdan las siguientes medidas y responsabilidades en la esfera de la protección marítima, con el fin de garantizar el cumplimiento de lo prescrito en la parte A del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.		
	La inclusión de las iniciales OPB y OPIP en estas columnas indica que la actividad será realizada de conformidad con el pertinente plan aprobado por:	
Actividad	La instalación portuaria	El buque
Aseguramiento de que se realizan todas las tareas de protección		
Vigilancia de las zonas restringidas para garantizar que solo tiene acceso a ellas el personal autorizado		
Control de los accesos a la instalación portuaria		
Control de los accesos al buque		
Vigilancia de la instalación portuaria, incluidas las zonas de atraque y los alrededores del buque.		
Vigilancia del buque, incluidas las zonas de atraque y los alrededores del buque		
Manipulación de la carga		
Entrega de las provisiones del buque		
Aseguramiento de que se pueden establecer con facilidad comunicaciones de protección entre el buque y la instalación portuaria.		
Firmado en nombre de		
La instalación portuaria:	El buque:	
Firma del oficial de protección de la instalación portuaria	Firma del capitán o del oficial de protección del buque	
Nombre y cargo de los firmantes		
Nombre:	Nombre:	
Cargo:	Cargo:	
Datos de contacto (Indíquense los números de teléfono o canales o frecuencias que se deben utilizar)		
Instalación portuaria:	Buque:	
Oficial de protección de la instalación portuaria:	Capitán Oficial de protección del buque Compañía Oficial de la Cia. para la protección marítima	

MEDIDAS A TOMAR A BORDO.

Anexo III: Información previa a la llegada del buque

SHIP PRE-ARRIVAL SECURITY INFORMATION FORM
 FOR ALL SHIPS PRIOR TO ENTRY INTO THE PORT OF AN EU MEMBER STATE
 (SOLAS REGULATION XI-2/9 AND ARTICLE 6.3 OF REGULATION (EC) No. 725/2004)
**TO BE SUBMITTED TO THE COMPETENT AUTHORITY FOR MARITIME SECURITY OF
 THE PORT OF ARRIVAL**

Tabla 9. Ship pre-arrival information pro-forma

Particulars of the ship and contact details			
IMO number		Name of ship	
Port of registry		Flag State	
Type of ship		Call Sign	
Gross Tonnage		Inmarsat call numbers (if available)	
Name of Company		CSO name & 24 hour contact details	
Port of arrival		Port facility of arrival (if known)	
Port and port facility information			
Expected date and time of arrival of the ship in port (ETA)			
Primary purpose of call			

MEDIDAS A TOMAR A BORDO.

Information required by SOLAS regulation XI-2/9.2.1							
Does the ship have a valid International Ship Security Certificate (ISSC)?	YES ☐	ISSC ☐	NO - why not? ☐		Issued by (name of Administration or RSO)	Expiry date (dd/mm/yyyy)	
Does the ship have an approved SSP on board?	YES ☐	NO ☐	Security Level at which the ship is currently operating?	Security Level 1	Security Level 2	Security Level 3	
Location of ship at the time this report is made							
List the last ten calls at port facilities in chronological order (most recent call first):							
No.	Date from (dd/mm/yyyy)	Date to (dd/mm/yyyy)	Port	Country	UNLOCODE (if available)	Port facility	Security Level
1							SL =
2							SL =
3							SL =
4							SL =
5							SL =
6							SL =
7							SL =
8							SL =
9							SL =
10							SL =
Did the ship take any special or additional security measures, beyond those in the approved SSP? If the answer is YES, indicate below the special or additional security measures taken by the ship.						YES ☐	NO ☐
No. (as above)	Special or additional security measures taken by the ship						

MEDIDAS A TOMAR A BORDO.

1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	

List the ship-to-ship activities, in chronological order (most recent first), which have been carried out during the period of the last ten calls at port facilities listed above. Expand table below or continue on separate page if necessary – insert total number of ship -ship activities:

Have the ship security procedures specified in the approved SSP been maintained during each of these ship-to-ship activities?	YES	NO
If NO, provide details of the security measures applied in lieu in the final column below.	☐	☐

No.	Date from (dd/mm/yyyy)	Date to (dd/mm/yyyy)	Location or Longitude and Latitude	Ship-to-ship activity	Security measures applied in lieu
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

MEDIDAS A TOMAR A BORDO.

General description of the cargo aboard the ship			
Is the ship carrying any dangerous substances as cargo covered by any of Classes 1, 2.1, 2.3, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 6.2, 7 or 8 of the IMDG Code?	YES ☐	NO ☐	☐ If YES, confirm Dangerous Goods Manifest (or relevant extract) is attached
Confirm a copy of ship's crew list is attached	YES ☐	Confirm a copy of the ship's passenger list is attached	YES ☐
Other security related information			
Is there any security-related matter you wish to report?	YES ☐	Provide details:	NO ☐
Agent of ship at intended port of arrival			
Name:	Contact details (Tel. no.):		
Identification of person providing the information			
Title or Position (delete as appropriate): Master / SSO / CSO / Ship's agent (as above)	Name:	Signature:	
Date/Time/Place of completion of report			

Fuente: ("MARSEC Doc 0508.doc," n.d.)

Anexo IV: Ejercicio de formación para la tripulación

Ilustración 5. Acta de ejercicio de formación

Ejercicio: ISPS (Manipulación de la carga, provisiones y polizones)	
Fecha: 26/06/2022	Ref.: 035.22
Desarrollo:	
13:15 h. Se reúne a toda la tripulación y se da una charla general sobre las características del código ISPS y la composición de las brigadas de protección. Se insiste en la necesidad de conocer el Código y el nombramiento de la nueva OPCM Dña. Hiurma Bethencourt. Se explica a su vez la importancia de evitar la entrada de polizones en el buque. Siempre se seguirán los pasos siguientes: 1. Capitán o el OPB dará las instrucciones precisas para que el personal de guardia exteme la vigilancia en puerto. 2. Cuando el buque se encuentre en puerto, se tendrá un control de las personas que se encuentren en el barco y que no pertenezcan a la tripulación. No se les permitirá el acceso al buque a ninguna persona que no esté autorizada por el Capitán o por el OPB. 3. Antes de zarpar, se asegurarán de que no quede a bordo ninguna persona que no pertenezca a la tripulación, realizando para ello una inspección detallada de las dependencias del barco, en especial de aquellas zonas poco transitadas del buque. En puertos, dónde se sospeche o haya indicios de embarque de polizones, se extremarán las medidas de vigilancia, cerrando aquellas dependencias del barco que no afecten a la seguridad. 13:25 h. Seguidamente, se informa de los procedimientos a seguir en caso de que un polizón embarque en el buque y las normas internacionales que debemos implantar, así como aquellas relacionadas con el Manual de Gestión de la Seguridad de la Compañía. 13:40 h. Se explica el procedimiento a seguir en caso de encontrar un polizó a bordo: - Ofrecer comida para que no se deteriore su salud. - Se le ofrece un lugar adecuado para dormir. - No desempeñará trabajos a bordo mediante coacción. NOTA: Se efectúa simulacro de parada del VDR por parte del Capitán como parte de los ejercicios.	

Duración del ejercicio:

25 minutos.

Resultados:

Satisfactorio.

Observaciones:

Ninguna.

Deficiencias o propuestas de mejora en seguridad:

Continuar con la formación a bordo.

Fuente: Elaboración propia. Trabajo de campo

AVISO DE RESPONSABILIDAD

Este documento es el resultado del Trabajo Fin de Máster de un alumno, siendo su autor responsable de su contenido.

Se trata por tanto de un trabajo académico que puede contener errores detectados por el tribunal y que pueden no haber sido corregidos por el autor en la presente edición.

Debido a dicha orientación académica no debe hacerse un uso profesional de su contenido.

Este tipo de trabajos, junto con su defensa, pueden haber obtenido una nota que oscila entre 5 y 10 puntos, por lo que la calidad y el número de errores que puedan contener difieren en gran medida entre unos trabajos y otros,

La Universidad de Cantabria, la Escuela Técnica Superior de Náutica, los miembros del Tribunal de Trabajos Fin de Máster, así como el profesor/a director no son responsables del contenido último de este Trabajo.

EFFECTOS DE LA INMIGRACIÓN ILEGAL EN EL POLIZONAJE.



MEDIDAS A TOMAR A BORDO.
