

TRATAMIENTO LEGAL CON RESPECTO A POLIZONES



TRATAMIENTO LEGAL CON RESPECTO A POLIZONES

CLUB DE PROTECCION E INDEMNIZACION (P & I)

En América se habla mucho de los "Clubs" y del Seguro de P & I, pero muy pocos conocen en que consisten, como funciona la cobertura y los antecedentes y razones de su existencia.

A grandes rasgos puede decirse que los "Clubs" son algo distinto a las compañías de seguros, son una asociación mutual, en la cual sus miembros son aseguradores respecto a los riesgos de los otros asegurados en lo que se refiere a los riesgos que ellos corren.

¿Qué es un Club de Protección e Indemnización P & I)?

Las asociaciones de P & I, conocidas con el nombre de Clubs, son mutuales de armadores que tienen por finalidad cubrir determinados riesgos, mediante el pago de una prima de inscripción del buque y una contribución posterior de acuerdo al tonelaje, para hacer frente a los gastos de la organización y a los montos de los siniestros.

Los "Clubs" son de naturaleza mutual, no persiguen finalidades de lucro y si algún excedente queda de las contribuciones se distribuye entre sus miembros.

Excepcionalmente en los "Clubs" se admiten contribuciones fijas y definitivas, pero generalmente las mismas están sujetas a reajuste; y es importante destacar que las inscripciones se efectúan por buque y no por armadores.

En líneas generales, se pueden decir que los "Clubs" se cubren los riesgos que no asumen las compañías de seguros

Antecedentes

Los antecedentes de los "Clubs" pueden remontarse a la historia antigua: Oriente, Grecia y Roma.

La historia y evolución de los "Clubs" se vincula a la del seguro y los antecedentes más próximos son las antiguas asociaciones de armadores, constituidas como reacción frente al costo del seguro de casco, cotizado por los aseguradores del Lloyd's la London Assurance y la Royal Exchange Assurance

1.720: El negocio del seguro era monopolizado por el Lloyd's como consecuencia de una Ley sancionada por el Parlamento, a pedido de la Corona. Para reducir los costos elevados del seguro de casco aparecieron así al margen de la Ley de 1.720 las "Mutual Hull Assurances". Asociaciones que realizaban su actividad en forma amistosa, sin fines de lucro y en forma similares a los Clubs que se dedican a actividades sociales.

1.791: El Lloyd's fue adquiriendo mayor gravitación; se constituyó en una entidad reconocida por la Ley del Parlamento, mejorando sus cotizaciones por el seguro de casco, disminuyendo la importancia de las mutuales de Armadores.

1.810: Se constituye una Comisión para investigar la situación planteada en el negocio del seguro, llegando a la conclusión de que existían más de 20 asociaciones, en distintas localidades del Reino Unido, para cubrir riesgos marítimos, a pesar de las prohibiciones y penalidades que podían recaer en los infractores, por tratarse de personas colectivas que habían invadido el negocio reservado para las dos compañías beneficiadas por la Ley de 1.720. En el informe de la Comisión de 1.810, se declaraba que esas asociaciones conocidas con el nombre de Clubs y que aparecían como ilegales, trabajaban eficientemente y que debían ser reconocidas legalmente.

1824: Se derogó el privilegio reservado para la London Assurance y la Royal Exchange y quedaron reconocidos los Clubs como organización dentro del marco de la Ley

La necesidad de crear los Clubs de P & I, con las modalidades que presentan en la actualidad, se vincula a la gran responsabilidad que recaía sobre los propietarios del buques en los casos de daños personales y de colisión.

Convirtiéndose la cobertura de los daños personales en un riesgo muy grande en el siglo XIX, en razón del extraordinario desarrollo del transporte de pasajero, sobre todo el Nuevo Mundo.

Como consecuencia de la decisión del año 1834, en el caso "De Vaux Vs. Salvador", según la cual la póliza de casco no cubría la responsabilidad civil derivada de colisión (por no ser un "peligro de mar") nació la "Running down clause" que cubría las tres cuartas partes de esa responsabilidad y los Clubs, tuvieron que absorber el cuarto que quedaba en descubierto.

El Club de Protección e Indemnización más antiguo es “The Britannia Steam Ship Insurance”, fundado en 1.855

Mientras que The United Kingdom Mutual Steamship Association, que es el Club que tiene más tonelaje registrado en la actualidad, fue fundado como mutual aseguradora de casco y después comenzó a actuar como Club de Protección.

Se puede decir que los Clubs se denominan de Protección e Indemnización, porque brindan a sus miembros asesoramiento técnico y legal, e decir, “PROTECCIÓN” y, en caso de siniestro les reembolsan las sumas que los miembros deben pagar a terceros, es decir brindan cobertura “INDEMNIZACIÓN”.

ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO:

Los Clubs de Protección e Indemnización funcionan a través del "Comité" o "Directorio" (The Committee) elegido por los miembros constituidos en asambleas y un "Gerente" (The Manager) que en su origen actuaba con un poder.

La firma administradora recibe honorarios o una retribución del Club, en relación al tonelaje inscrito o de acuerdo a lo que se convenga con los Directores que integran el Comité.

Los Clubs tienen "Corresponsales" en los principales puertos del Mundo para brindar asesoramiento técnico y legal. A veces tienen "Corresponsales Comerciales" y "Corresponsales Legales o Letrados".

Los corresponsales letrados actúan en los asuntos en que son consultados por el Club entre sus miembros para ser entregados a capitanes de buques y con la recomendación de que formulen la consulta cada vez que se le planteen problemas técnicos o legales.

Las relaciones entre los miembros y la entidad se formalizan a través de los estatutos denominados "Reglas" y en estas figuran los riesgos cubiertos, las obligaciones de los miembros, el período de cobertura y la forma de liquidar los siniestros.

En caso de disidencia entre los miembros y los administradores y, eventualmente, con el Comité, la cuestión debe resolverse por arbitraje.

COBERTURAS

Los Clubs de "Protección" e "Indemnización" incluyen fundamentalmente los riesgos de responsabilidad y costos por:

- a) Daños personales (muerte, lesiones o enfermedad; cubriendo los gastos hospitalarios, médicos y funerarios).
- a) Repatriación**
- b) Sustitución de tripulaciones
- c) Gastos de entrada a puerto por desembarco de polizones o de personas enfermas.**
- d) Colisión
- e) Salvamentos de vidas
- f) Multas; entre otras

REGLAS DE LOS CLUBS

➤ **Regla 2:**

Sección 8: Polizones y Refugiados

Gastos distintos a los cubiertos bajo la sección 7 de la presente Regla, incurridos por el armador en cumplimiento de su obligaciones, a realizar arreglos necesario dirigidos a "Polizones y Refugiados", pero solo por aquellos en que el armador es legalmente responsable o los que incurran con la aprobación del Director (Club).

Concepto de Polizón

Según la Enciclopedia General del MAR, Ediciones Garriga; Se entiende por POLIZÓN, el sujeto del delito de polizonaje, que no es más que el hecho de perpetrar clandestinamente a bordo de un buque mercante con el propósito de viajar sin abonar el precio del pasaje, como por el de continuar a bordo clandestinamente con idéntico propósito.

Este delito consta de un <<corpus>> integrado por la introducción clandestina a bordo en el primer caso, sin haber satisfecho el importe del billete; y un <<animus>> consistente en la intención de viajar sin abonar dicho importe.

Proyecto de Convención sobre Polizones (Stowaways)

Esta Convención, fue propuesta en Bruselas, el 10 de Octubre de 1.957, aun no ha entrado en vigor, sin embargo, ha sido aprobada por los siguientes países:

- Bélgica en el año 1.957
- Marruecos en el años 1.959
- Perú en el años 1.961
- Suecia en el años 1.962
- Noruega en el años 1.9962
- Dinamarca en el año 1.963
- Italia en el año 1.963
- Madagascar en el año 1.965
- Finlandia en el año 1.966
- Luxemburgo en el año 1.991

Convenio FAL 65

Este Convenio tiene por objeto facilitar el transporte marítimo mediante la simplificación y reducción al mínimo de los trámites, documentos y formalidades relacionadas con la llegada, estancia en puerto y salida de los buques que efectúen viajes Internacionales.

El mismo fue aprobado por Venezuela, tiene primacía sobre la Ley Nacional Especial y a cuyas normas debemos remitirnos.

En mayo de 2.003, entró en vigencia, la nuevas medidas sobre seguridad para prevenir polizones, aprobada por la OMI, en enero de 2.002, las cuales establecen tanto medidas preventivas para evitar el embarco de polizones, como las que se deben adoptar para el desembarco de los mismos, en caso de que hayan podido ingresar al buque.

Medidas Adoptadas por la OMI

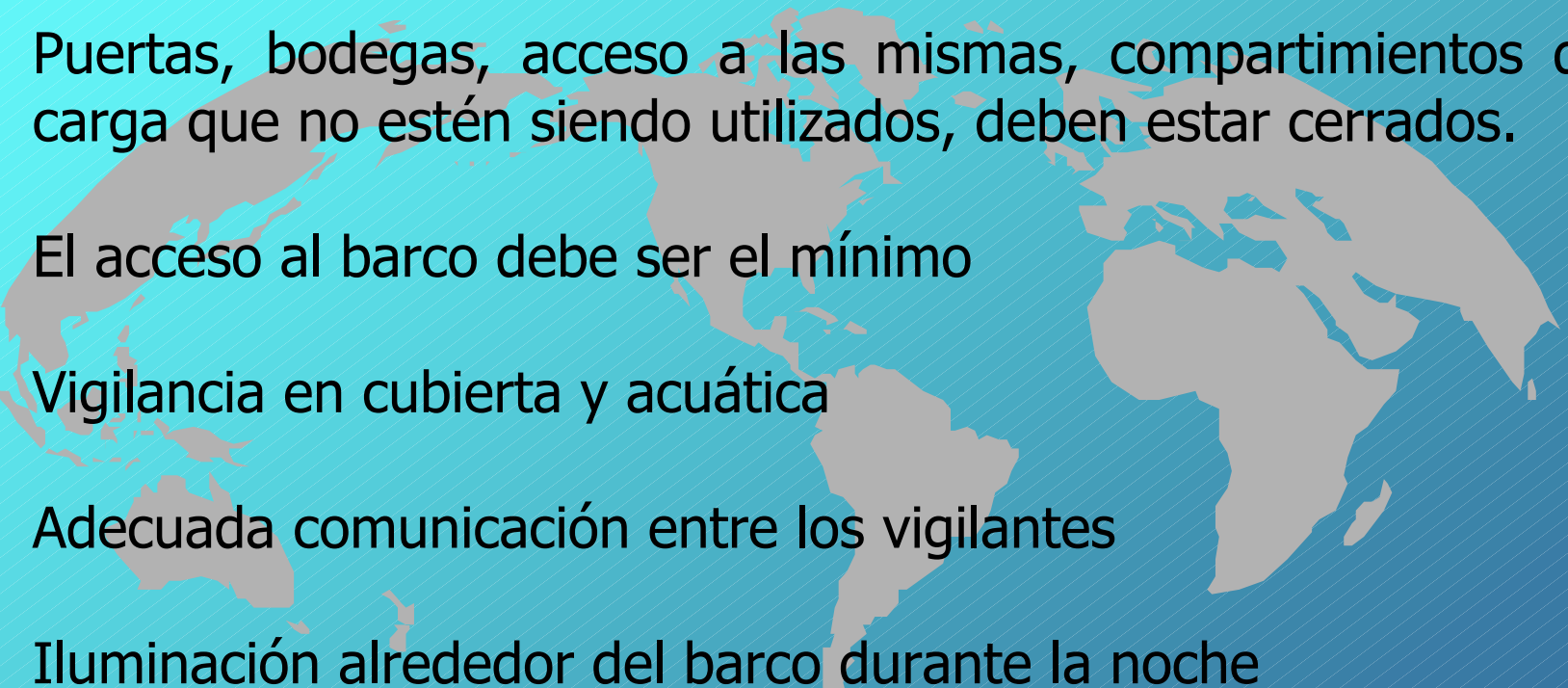
1. Deben ser cumplidas por:

- a. Autoridades Públicas
- b. Autoridades de Puertos
- c. Armadores y sus representantes
- d. Capitanes de Buque

Quienes cooperarán para prevenir los polizones

2. Medidas de Prevención:

- a. Vigilancia y recorrido en áreas portuarias, en especial los compartimientos de carga
- b. Monitoreo constante de las personas y cargas, que se encuentren en las áreas adyacentes al barco.

- 
- c. Cooperación entre autoridades portuarias, aduana, policías e inmigración, para evitar el contrabando humano
 - d. Puertas, bodegas, acceso a las mismas, compartimientos de carga que no estén siendo utilizados, deben estar cerrados.
 - e. El acceso al barco debe ser el mínimo
 - f. Vigilancia en cubierta y acuática
 - g. Adecuada comunicación entre los vigilantes
 - h. Iluminación alrededor del barco durante la noche

Desembarco de Polizones

Localizado el polizón dentro del buque, se presentan varios supuestos a saber:

- a) **El Polizón es encontrado en aguas territoriales:** Se devuelve para ser desembarcado. A potestad del Armador.
- b) **El Polizón es encontrado fuera de aguas territoriales:** el convenio establece que no debe desviarse el viaje planificado, para el desembarco de polizones a bordo, una vez que el buque haya dejado aguas territoriales del país donde se embarcaron los polizones, a menos que reciban tal autorización de las autoridades del estado donde se pretende el desembarco o si la repatriación de los polizones haya sido arreglada, o por razones humanitarias.

En caso de desvío:

- **Desembarco Autorizado
(Permanencia en el país de
desembarco)**

- **Desembarco No Autorizado
(Transito)**

➤ **Desembarco No Autorizado:**

Continúa su viaje o desembarca sin permanencia y repatría al país de embarque, quien no podrá retornarlo al país que rechazó el desembarco permanente.

c) Llega al puerto de destino:

Se aplica el mismo procedimiento, utilizado para el desembarco no autorizado.

Los armadores deberán notificar a las autoridades la llegada del buque, la presencia de todos los polizones descubiertos a bordo.

Las autoridades públicas procurarán que los propietarios de buques les notifiquen a la llegada del buque la presencia de todo polizón descubierto a bordo.

La notificación de los polizones puede hacerse mediante la oportuna anotación en la parte "Observaciones" de la declaración general o utilizando lista de pasajeros o tripulantes, con el título enmendado de manera que diga "Lista de "Polizones".

Práctica Recomendada:

Cuando los documentos de los "Polizones" no estén en regla o carencia de algún tipo de documententación, las autoridades públicas expedirán una carta de envío a la que se adjuntará una fotografía del polizón y cualquier otra información importante, que puedan necesitar las autoridades en los puntos de transito y en el punto original de embarque; con la misma se autoriza la devolución del polizón al puerto de origen y se especifica cualquier otra condición impuesta por las autoridades y será entregada al propietario del buque o al armador que sea responsable de la repatriación del polizón.

Esta recomendación no tiene por objeto impedir que las autoridades públicas examinen más detenidamente al polizón a los efectos de una posible acción judicial o deportación.

Además, nada de lo indicado en esta recomendación se interpretará en contraposición con lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de Refugiados, de 28 de junio de 1.951, ni en el Protocolo de las Naciones Unidas, sobre el Estatuto de los Refugiados, de 31 de enero de 1.967 que trata de la prohibición de expulsar o devolver a un refugiado.

En tal sentido se debe contactar a través del agente naviero al representante del Club, quien en caso de tener cobertura de Protección e Indemnización mediante fondos que serán autorizados por el Club al agente naviero, para realizar todos los tramites necesarios confines de repatriación. Se deberá presentar a la Autoridad Acuática un plan de repatriación así mismo que una carta compromiso de su obligación de hacerse cargo de todo los gastos y tramites respectivo.

CODIGO PBIP

Debemos destacar que la presencia de polizones afecta la Protección Marítima de Conformidad con lo establecido en el código PBIP, por lo tanto, el oficial de Protección de Buque y/o oficial de la compañía para la Protección Marítima en caso de detectar la presencia de ilegales, comunicara la circunstancia de tener polizones a bordo del buque, al oficial de Protección de la Instalación Portuaria.

En el caso de polizones en Instalación Portuaria de PDVSA, el oficial de Protección de la Instalación deberá comunicarse con el Centro de Control de la Instalación Portuaria (C.E.C.O.N).



**MUCHAS
GRACIAS**

Omar Franco O.