

EL CONGRESO NACIONAL
En nombre de la República

Ley No.

CONSIDERANDO: Que la globalización de la economía y el modelo de desarrollo de apertura económica y liberalización comercial han producido un nuevo impacto en la industria marítima y portuaria mundial, convirtiéndose éstos en temas de carácter prioritarios.

CONSIDERNADO: Que la República Dominicana, siendo parte de la comunidad internacional está comprometida ha realizar cambios estructurales y legislativos que encamine su rumbo por los senderos de una seguridad y una protección integral que abarque a todos los niveles y en todos los sectores, especialmente el marítimo-portuario.

CONSIDERANDO: La condición insular de nuestro país y consecuentemente la importancia que tiene el sector marítimo portuario para la economía nacional, siendo la columna vertebral del comercio exterior dominicano, ya que el 80 por ciento del mismo, se realiza por vía marítima; es deber del Estado dominicano crear las bases y los medios que faciliten el desenvolvimiento del mismo, para el beneficio general del país.

CONSIDERANDO: Que con la entrada en vigencia del DR-CAFTA, se hace necesario redoblar los esfuerzos a fin de que el comercio dominicano sea rápido, efectivo, sin trabas y muy especialmente dentro del marco de una completa seguridad en los puertos dominicanos y para los buques que los visitan, por lo tanto, la República Dominicana debe dar una respuesta funcional y moderna frente a los desafíos que esto implica.

CONSIDERANDO: Que la eficiencia de todos los actores de la cadena logística de comercio y de transporte, es de vital importancia para elevar nuestros niveles de competitividad comercial e industrial.

CONSIDERANDO: Que en adición a las medidas de seguridad y protección marítima que se han venido implantado en las instalaciones portuarias y buques, a raíz de la puesta en ejecución del Código Internacional para la Protección de Buques y de la Instalaciones Portuarias (Código PBIP), lo que ha permitido restringir de manera considerable el acceso a

los mismos de las personas no autorizadas, es necesario tomar acciones adicionales, que permitan sancionar el polizonaje desde República Dominicana.

CONSIDERANDO: Que acciones ilícitas tales, como ingresar a zonas portuarias restringidas o subir de cualquier forma a bordo de una nave sin los permisos necesarios para salir del país clandestinamente y de manera específica ejercer la práctica del polizonaje afecta el comercio marítimo, la competitividad de los puertos dominicanos, toda vez que genera gastos y demoras adicionales a lo planificado, y pone en riesgo la vida de dominicanos, cuya integridad es deber del Estado preservar.

CONSIDERANDO: Que la práctica de polizonaje, afecta asimismo dos actividades esenciales para la economía nacional como son las industrias de zona franca, en el tráfico de sus mercancías, así como el turismo, por la mala imagen que puede crear para el país.

CONSIDERANDO: Que el establecimiento de un entorno nacional favorable a las transacciones comerciales internacionales es indispensable para el progreso, en tal sentido precisamos de un marco legal que garantice la eliminación de prácticas que van en detrimento de ese entorno armonioso y seguro que requieren los puertos nacionales, como base indispensable para el desarrollo.

CONSIDERANDO: Que la facilitación del comercio tiene consecuencias económicas, fiscales, sanitarias y de seguridad, por lo tanto, se debe contar con una serie de políticas complementarias para poder lograr los máximos beneficios, por lo que se hace necesaria una legislación que penalice y castigue la práctica del polizonaje, con miras a desincentivar la misma, por el perjuicio que causa a la economía nacional.

CONSIDERANDO: Que siendo la República Dominicana signataria del Convenio Internacional para la Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional de 1965 (FAL65), emitido en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI), el cual en su parte IV regula el tema de los polizones, al considerar el mismo, como un elemento que afecta la facilitación del tráfico marítimo internacional, toda vez que un polizón a bordo de un buque afecta la convivencia interna de la tripulación del buque, la seguridad del mismo, representa una amenaza para el puerto de destino e implica una debilidad en la seguridad del puerto de origen.

CONSIDERANDO: Que se reconoce en el sector marítimo portuario que una de las amenazas a la seguridad y protección marítima es el polizonaje, por lo tanto se requiere enfrentar este problema desde diversos modos y niveles.

CONSIDERANDO: Que siendo la República Dominicana signataria del Convenio Internacional para Salvaguardar la Vida Humana en el Mar (SOLAS), y en consecuencia de todas sus futuras enmiendas, como el citado Código Internacional para Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), es obligación del Estado dominicano establecer todas las medidas y regulaciones internas que busquen la protección de los mismos y en consecuencia, establecer normas tendentes a erradicar la práctica del polizonaje es una medida necesaria, toda vez que el polizonaje afectan la seguridad y protección de los buques e instalaciones portuarias.

CONSIDERANDO: Que el Estado dominicano tiene un derecho inalienable de controlar y reglamentar el flujo de personas que entran y salen del país y que desde 1947 hasta el 1998 se mantuvieron vigentes las disposiciones que castigaban la práctica de emigrar del país de manera clandestina usando las embarcaciones que salen del país hacia el extranjero.

CONSIDERANDO: Que los problemas migratorios son considerados de alta prioridad para el Estado Dominicano, en reconocimiento de la Constitución, las Leyes y acuerdos internacionales que en esta materia haya contraído.

VISTOS Y RECONOCIDOS: Los artículos 11 y 37, numeral 9 de la Constitución de la República, proclamada el 25 de julio del año 2002.

VISTO Y RECONOCIDO: El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, 1974, conocido por sus siglas en ingles (SOLAS) y sus futuras enmiendas, adoptado en República Dominicana en 1974.

VISTO Y RECONOCIDO: El Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, 1965 y sus modificaciones, introducido a nuestra legislación, mediante Ley 255 de fecha 22 de junio de 1966, Gaceta Oficial 8990.

VISTO Y RECONOCIDO: El Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias de 2002.

VISTAS Y RECONOCIDAS: Las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional y los Protocolos para Prevenir, Reprimir y Sancionar la Trata de Personas, especialmente Mujeres Niños y el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire.

VISTAS Y RECONOCIDAS: Las disposiciones del Código Civil de la República Dominicana.

VISTAS Y RECONOCIDAS: Las disposiciones del Código Penal de la República Dominicana.

VISTAS Y RECONOCIDAS: Las disposiciones del Código Procesal Penal Dominicano.

VISTAS Y RECONOCIDAS: Las disposiciones de la Ley General de Migración, Ley 285-04 del 15 de agosto de 2004.

VISTAS Y RECONOCIDAS: Las disposiciones de la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas, No. 873 del 31 de julio de 1978.

VISTAS Y RECONOCIDAS: Las disposiciones de la Ley No.344-98, del 14 de agosto de 1998, Gaceta Oficial No.9995, que establece sanciones a las personas que se dediquen a planear, patrocinar, financiar o realizar viajes o traslados para el ingreso o salida ilegal de personas.

VISTAS Y RECONOCIDAS: Las disposiciones de la Ley No.137-03 del 7 de agosto del 2003, sobre el Tráfico Ilícito de Migrantes y Trata de Personas.

VISTAS Y RECONOCIDAS: Las disposiciones de la Ley 3003 sobre Policía de Puertos y Costas del 12 de julio de 1951, Gaceta Oficial No. 7311.

VISTAS Y RECONOCIDAS: Las disposiciones de la Ley 3489 sobre el Régimen General de Aduanas del 25 de febrero de 1953, Gaceta Oficial No.7529.

VISTAS Y RECONOCIDAS: Las disposiciones de la Ley 70 que crea la Autoridad Portuaria Dominicana de fecha 17 de diciembre de 1970, Gaceta Oficial No. 9210

VISTAS Y RECONOCIDAS: Las disposiciones del Reglamento 1673 sobre Prestaciones de Servicios de la Autoridad Portuaria Dominicana, de fecha 07 de abril de 1980.

VISTAS Y RECONOCIDAS: Las disposiciones del Decreto 746-00 que creó el Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria de fecha 11 de septiembre de 2000.

VISTAS Y RECONOCIDAS: Las disposiciones del Decreto, No. 1082 del 25 de noviembre de 2003, que establece la Autoridad Designada para la aplicación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias de 2002.

VISTAS Y RECONOCIDAS: Las disposiciones del decreto 144/05, de fecha 21 de marzo de 2005 que creó la Comisión Presidencial para la Modernización y Seguridad Portuaria.

HA DADO LA SIGUIENTE LEY:

**LEY PARA SANCIONAR LA PRÁCTICA DE POLIZONAJE
EN REPUBLICA DOMINICANA.**

DEFINICIONES

ARTÍCULO.1.- Para los fines de la presente ley, se entenderá por:

- a) **Polizón:** persona oculta en una nave o embarcación, o en la carga, que posteriormente se embarca en una nave o embarcación, sin el consentimiento del propietario de la misma, del capitán o de cualquier otra persona responsable, y a la que se detecta a bordo una vez que la nave o embarcación haya salido del puerto, o en la carga durante su desembarque en el puerto de llegada, y que el capitán o la persona responsable describe como polizón en su notificación a las autoridades pertinentes.
- b) **Polizón frustrado:** Persona oculta en una nave o embarcación, o en la carga, que posteriormente se embarca en una nave o embarcación, sin el consentimiento del propietario de la misma o del capitán o de cualquier otra persona responsable, y a la que se detecta a bordo antes de que ésta salga de puerto.
- c) **Tráfico ilícito de migrantes:** La facilitación de la entrada, salida, tránsito o paso ilegal de una persona en el país o al extranjero, sin el cumplimiento de los requisitos legales, con el fin de obtener, directa o indirectamente, un beneficio financiero u otro beneficio;
- d) **Grupo delictivo organizado:** Un grupo estructurado de dos o más personas que exista durante cierto tiempo y que actúe concertadamente con el propósito de cometer uno o más delitos tipificados con arreglo a la presente ley, con miras a obtener, directa o indirectamente, un beneficio económico u otro beneficio.

- e) **Puerto:** Denomínese puertos a los ámbitos acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas aptos para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia en buques o embarcaciones para efectuar operaciones de transferencia de cargas entre los modos de transportes acuático y terrestre o embarque y desembarque de pasajeros, y demás servicios que puedan ser prestados a los buques o embarcaciones, pasajeros y cargas. Quedan comprendidas dentro del régimen de esta ley las plataformas fijas o flotantes para alijo de cargas.
- f) **Nave o embarcación:** Para los fines de esta ley, se refiere a todo objeto flotante utilizado para la navegación marítima internacional, con o su moción propia.
- g) **SOLAS:** Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar.
- h) **PBIP:** Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.
- i. **FAL65:** Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, 1965.
- j. **Delito:** Es el desarrollo de las conductas descritas en esta ley, y que, por su realización, se sancionaría con una pena de la privación de la libertad mínima de tres (03) años, máxima de diez (10) años.
- k. **Contravención:** Es toda infracción que las leyes castigan con pena de policía.
- l. **Contenedor:** Es una unidad de carga para el transporte que constituye un compartimiento, total o parcialmente cerrado, destinado a contener y transportar mercancías que cumple las normas aplicables establecidas en la Convención Internacional sobre Seguridad de los Contenedores (CSC).
- m. **Área de acceso restringido:** Espacios específicamente señalados en las áreas del puerto, y cerrado al público en general, en donde solamente estará un personal debidamente autorizado.
- n. **Área Crítica:** Es toda área de vulnerabilidad que afecta el sistema de Protección a de los Buques e Instalaciones Portuarias.

- o. **Autoridad Designada:** Es la autoridad designada por el gobierno dominicano, para que desempeñe sus funciones de protección en relación con las instalaciones portuarias, indicadas en el capítulo XI-2 o en la parte A del Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.
- p. **Autoridades competentes:** Las autoridades competentes para los fines de esta ley son la Marina de Guerra de la República Dominicana, en virtud de la ley 3003 sobre Policía de Costas y Puertos de fecha 12 de julio de 1951, la Autoridad Portuaria Dominicana, según es definida por la ley que la creó, Ley 70 de 17 de diciembre de 1970 y el Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria, en virtud del Decreto 746-00 de fecha 11 de septiembre de 2000 que lo creó.
- q. **Plan de protección del buque:** Es un plan elaborado para asegurar la aplicación a bordo del buque de medidas destinadas a proteger a las personas que se encuentren a bordo, la carga, las unidades de transporte, las provisiones de a bordo o el buque de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.
- r. **Plan de protección de la instalación portuaria:** Es un plan elaborado para asegurar la aplicación de medidas destinadas a proteger la instalación portuaria y los buques, las personas, la carga, las unidades de transporte y las provisiones de los buques en la instalación portuaria de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.

HECHOS PUNIBLES

ARTÍCULO.1.- Se considerará pasible del delito de polizonaje, toda persona que independientemente del lugar y forma se introduzca clandestinamente, a una nave o embarcación, o a la carga, o al contenedor en tierra, que posteriormente se embarca en la nave o embarcación, sin el consentimiento del propietario de la misma o del capitán o de cualquier otra persona responsable, y a la que se detecta a bordo una vez que la nave o embarcación haya salido del puerto, o en la carga durante su desembarque en el puerto de llegada, y que el capitán o autoridad responsable describe como polizón en su notificación a las autoridades pertinentes.

PÁRRAFO I: En aquellos casos en los cuales haya ocurrido la muerte o lesiones de un polizón a bordo de un buque o contenedor o cualquier otro medio de contención cargado a bordo del buque, quien se ha escondido dentro de la nave o embarcación sin conocimiento alguno del capitán y los miembros de la tripulación, se considerará que su muerte ha ocurrido a consecuencia de una falta exclusiva del polizón, a menos que el que invoque la responsabilidad de los propietarios u operadores de la nave o embarcación pueda demostrar la vinculación entre el hecho ocurrido y la responsabilidad personal del propietario u operador de la nave o embarcación.

PÁRRAFO II: Se establecen las penas de seis (6) meses a dos (2) años de prisión y multa no menor de cinco (5) á veinte salarios mínimos del sector público al autor del delito de polizonaje, sin perjuicio de las indemnizaciones que correspondan.

DE LA TENTATIVA

ARTÍCULO 2.- El polizón frustrado o la tentativa de polizonaje será castigada como el mismo hecho erigido en infracción.

PÁRRAFO: Se declara como tentativa de polizonaje, sin perjuicio, de cualquier otra infracción que se encuentre cometiendo, cualquier persona que haya sido encontrada dentro de las áreas restringidas, y sin que haya podido explicar los motivos por los cuales se encontraba en dicha área. Para tales fines, y en virtud del artículo 262 del Código de Procedimiento Penal, los empleados privados de seguridad del puerto, así como los oficiales de protección del buque y del puerto pueden presentar la denuncia correspondiente.

DE LA COMPLICIDAD

ARTÍCULO 3.- Los que participen como cómplices en la comisión del delito de polizonaje serán objeto de igual pena a la que se les imponga a quienes resultaren autor o autores del hecho.

DE LAS CIRCUNSTANCIAS AGRAVANTES

ARTÍCULO 4.- Se considerarán circunstancias agravantes del delito de polizonaje, las siguientes:

- a) Cuando uno o varios de los autores de la infracción sea (n) servidor (s) público (s) o miembro de las Fuerzas Armadas o de la Policía Nacional.
- b) Cuando uno o varios de los autores de la infracción sea (n) funcionario (s) o empleado (s) de las compañías privadas que ofrece los servicios de seguridad en el puerto. Así como en los casos de que se trate de empleados de las empresas que ofrecen servicios portuarios y en sentido general toda persona que ofrece algún tipo de servicio en el puerto.
- c) Cuando el capitán o algún miembro de la tripulación del buque ha participado en la comisión de los hechos anteriormente descritos.
- d) Cuando se trate de un grupo delictivo que pueda definirse como delito organizado nacional o transnacional, dedicado al tráfico ilícito de migrantes.
- e) Cuando el sujeto o los sujetos sean reincidentes en la práctica de polizonaje.
- f) Cuando los polizones o polizones frustrados produzcan lesiones a terceros o daños en el buque o a la carga, además de las responsabilidades civiles que les correspondan por las leyes particulares que regulan esta materia.

PÁRRAFO I.- Para las agravantes previamente señaladas en este artículo, se establece una pena de tres (3) á diez (10) años de reclusión y multa no menor de 150 ni mayor de 250 salarios mínimos.

DEL CUERPO ESPECIALIZADO DE SEGURIDAD PORTUARIA (CESEP)

ARTÍCULO 5.- El Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria es el organismo encargado y responsable de la seguridad en el puerto, según se ha definido en esta ley y para un mejor cumplimiento de su deber, sus integrantes se declaran miembros de la Policía Judicial. En esta calidad y en los casos de crímenes y delitos cometidos a bordo de buques mercantes nacionales o extranjeros, surtos en puertos dominicanos o que se encuentren en aguas territoriales, actuarán sometiendo los hechos a los tribunales ordinarios, sin perjuicio de las actuaciones de los demás miembros de la Policía Judicial y sin perjuicio de la aplicación del artículo 262 del Código Procesal Penal.

ARTÍCULO 6.- El producto de las multas que se establece en la presente ley, por el delito de polizonaje será entregado al Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria para la ejecución de planes, programas y proyectos que incrementen la seguridad en los puertos, así como aquellos programas, planes y proyectos de concientización, capacitación y difusión de la presente ley, así como para prevenir la práctica de polizonaje a nivel nacional.

DE LA PREVENCIÓN Y OTRAS MEDIDAS

ARTÍCULO 7.- Las instituciones encargadas del cumplimiento de la presente ley y otras autoridades competentes cooperarán en el intercambio de informaciones con el propósito de determinar datos sobre las operaciones de los polizones y medios para detectarlos.

ARTÍCULO 8.- Para el desarrollo de las políticas, programas y proyectos con el propósito de prevenir y combatir el polizonaje, se podrá recurrir a la cooperación internacional, así como a los sectores de la sociedad civil.

ARTÍCULO 9.- Los servidores públicos encargados del cumplimiento de esta ley, los funcionarios judiciales, militares, aduanales, policiales, migratorios, diplomáticos y consulares, así como los funcionarios de las instituciones y empresas privadas ligadas al sector marítimo y portuario, entre otros, recibirán entrenamiento y capacitación con relación a la aplicación de esta ley. Asimismo, deberán mantenerse actualizados.

PROCEDIMIENTO PARA EL DESEMBARCO DE POLIZONES EXTRANJEROS CON FINES DE REPATRIACIÓN.

ARTÍCULO 10.- Se aplicará el procedimiento establecido en el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional (FAL 65), para los casos de buques o embarcaciones que arriben a puertos dominicanos con polizones extranjeros a bordo.

ARTÍCULO 11.- Los Armadores o representantes de los buques o embarcación deben garantizar todos los gastos de la repatriación de dichos polizones, de conformidad con los acuerdos o tratados internacionales, vigente en la materia.

ARTÍCULO 12.- Para lo no previsto en la presente Ley, se suplirá por las disposiciones vigentes en los convenios internacionales ratificados por la Republica Dominicana y por la legislación vigente sobre la materia que corresponda según el caso.

-11-

ARTÍCULO 13.- La presente Ley deroga y sustituye cualquier disposición o parte de ella que le sea contraria.

DADA