

## **PROYECTO DE LEY QUE SANCIONA LA PRÁCTICA DE POLIZÓN EN REPÚBLICA DOMINICANA**

**CONSIDERANDO PRIMERO:** Que producto de los acuerdos de comercio suscritos por la República Dominicana, se hace necesario todas las medidas tendentes a hacer más segura y eficiente sus puertos;

**CONSIDERANDO SEGUNDO:** Que el país es signatario del Convenio Sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), el cual contiene el Código Internacional para la Protección de buques e instalaciones portuarias (Código PBIP), lo que nos ha permitido establecer medidas para la protección y seguridad en los puertos y hacer más eficiente la cadena logística de comercio y transporte para elevar nuestro nivel de competitividad;

**CONSIDERANDO TERCERO:** Que la práctica ilegal de ingreso a zonas portuarias y restringida para abordar buques para salir del país de forma clandestina afecta el comercio marítimo, puesto que genera costos y pone en riesgo vidas humanas, cuya integridad es deber del Estado preservar;

**CONSIDERANDO CUARTO:** Que la práctica del polizón afecta las actividades comerciales en el tráfico marítimo por lo que se hace necesario adoptar una legislación que penalice este hecho;

**CONSIDERANDO QUINTO:** Que siendo la República Dominicana signataria del Convenio Internacional para la Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional de 1965 (FAL65), adoptado 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;

**CONSIDERANDO SEXTO:** 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.

**VISTA:** La Constitución de la República, proclamada el 25 de julio del año 2002.

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

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

**VISTA:** 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.

**VISTO:** El Código Civil de la República Dominicana.

**VISTO:** El Código Penal de la República Dominicana.

**VISTO:** El Código Procesal Penal Dominicano.

**VISTA:** La Ley General de Migración, Ley 285-04 del 15 de agosto de 2004.

**VISTA:** La Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas, No. 873 del 31 de julio de 1978.

**VISTA:** La Ley No.137-03 del 7 de agosto del 2003, sobre el Tráfico Ilícito de Migrantes y Trata de Personas.

**VISTA:** La Ley 3003 sobre Policía de Puertos y Costas, del 12 de julio de 1951, Gaceta Oficial No. 7311.

**VISTA:** La Ley 3489 sobre el Régimen General de Aduanas, del 25 de febrero de 1953, Gaceta Oficial No.7529.

**VISTA:** La Ley 70 que crea la Autoridad Portuaria Dominicana de fecha 17 de diciembre de 1970, Gaceta Oficial No. 9210.

**VISTO:** El Reglamento 1673 sobre Prestaciones de Servicios de la Autoridad Portuaria Dominicana, de fecha 07 de abril de 1980.

**VISTO:** El Decreto 746-00 que creó el Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria de fecha 11 de septiembre de 2000.

**VISTO:** El 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.

**VISTO:** El 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 DEL POLIZÓN  
EN REPUBLICA DOMINICANA.**

**CAPÍTULO I**

**LAS 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 del 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 del 17 de diciembre de 1970 y el Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria, en virtud del Decreto 746-00 de fecha 11 de septiembre del 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.

## CAPÍTULO II DEL DELITO DE POLIZÓN HECHOS PUNIBLES

**ARTÍCULO 2.-** Se considera polizón, 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, sin el consentimiento del propietario de la misma o del capitán o de cualquier otra persona responsable.

**ARTÍCULO 3.-** 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 mismo, quien se ha escondido dentro de la nave o embarcación sin conocimiento alguno del capitán y los miembros de la tripulación, se considera que su muerte ha ocurrido a consecuencia de una falta exclusiva del polizón, a menos que el que la invoque pueda demostrar la vinculación de los propietarios u operadores de la nave o embarcación con el hecho ocurrido.

**ARTÍCULO 4.-** Se establecen las penas de seis (6) meses a dos (2) años de prisión y multa no menor de cinco (5) a veinte (20) salarios mínimos al autor del delito de polizón, sin perjuicio de las indemnizaciones que correspondan.

### **CAPÍTULO III DE LA TENTATIVA**

**ARTÍCULO 5.-** Se declara como tentativa de polizón, 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.

**PÁRRAFO:** El polizón frustrado o la tentativa de polizón será castigada como el delito mismo.

### **CAPÍTULO IV DE LA COMPLICIDAD**

**ARTÍCULO 6.-** Los que participen como cómplices en la comisión del delito de polizón serán objeto de igual pena a la que se les imponga a quienes resultaren autor o autores del hecho.

**PÁRRAFO:** Aquel que promueva, induzca, constriña, financie o transporte por cualquier vía al polizón será sancionado de acuerdo a la Ley 137-03 sobre Tráfico Ilícito de Migrantes y Trata de Personas.

### **CAPÍTULO V DE LAS CIRCUNSTANCIAS AGRAVANTES**

**ARTÍCULO 7.-** Se considerarán circunstancias agravantes del delito de polizón, las siguientes:

- a) Cuando uno o varios de los autores de la infracción sea servidor público o miembro de las Fuerzas Armadas o de la Policía Nacional.
- b) Cuando el autor de la infracción sea funcionario o empleado de la compañía privada que ofrezca servicios en el puerto.
- c) Cuando el sujeto sea reincidente en la práctica de polizón.
- d) Cuando el polizón frustrado produzca lesiones a terceros o daños en el buque o a la carga.

**PÁRRAFO:** Para las agravantes previamente señaladas en este artículo, se establece una pena de dos (2) a cinco (5) años de reclusión y multa no menor de diez (10) ni mayor de cuarenta (40) salarios mínimos.

## **CAPÍTULO VI: DEL CUERPO ESPECIALIZADO DE SEGURIDAD PORTUARIA (CESEP).**

**ARTÍCULO 8.-** El Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria es el organismo encargado de la seguridad y de la supervisión de los procesos y sistemas de protección en los puertos y del cumplimiento de las leyes nacionales e internacionales sobre la materia como el Código PBIP de conformidad con la autoridad designada.

**ARTÍCULO 9.-** Para la aplicación de la presente ley, los integrantes de la Seguridad Portuaria se consideran 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, en puertos dominicanos o que se encuentren en aguas territoriales, actuarán de conformidad con las normas establecidas en el Código Procesal Penal, sin perjuicio de las actuaciones de los demás miembros de la Policía Judicial.

## **CAPÍTULO VII**

**DE LA PREVENCIÓN Y OTRAS MEDIDAS.**

**ARTÍCULO 10.-** 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 11-** Para el desarrollo de las políticas, programas y proyectos con el propósito de prevenir y combatir el polizón, se podrá recurrir a la cooperación internacional, así como a los sectores de la sociedad civil.

**CAPÍTULO VIII**

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

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

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

**DADA** en la Sala de Sesiones del Senado, Palacio del Congreso Nacional, en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los once (11) días del mes de septiembre del año dos mil siete (2007); años 164 de la Independencia y 145 de la Restauración.

**REINALDO PARED PÉREZ,**  
Presidente.

**RUBÉN DARÍO CRUZ UBIERA,**

Secretario.

**TORRES,**

**ANTONIO DE JESÚS CRUZ**

Secretario Ad-Hoc.

kv