

LEGISLACION PORTUARIA NACIONAL

Por: Angel Ramos Brusiloff
a.ramosbrusiloff@gmail.com

Se me ha pedido que exponga sobre el marco regulatorio que regula el sistema portuario de la República Dominicana.

En principio procederé a identificar la normativa vinculada de manera directa al sistema portuario nacional y aquellas que de manera indirecta pueden tener alguna incidencia.



A saber:

- ▶ Ley No.70 del 1970 que crea la Autoridad Portuaria Dominicana
- ▶ Ley No.169 del 1970 que modifica la ley no.70 del 1970
- ▶ Ley sobre policía de Puertos y Costas No. 3003 del 1951
- ▶ Reglamento de prestación de servicios de la autoridad portuaria dominicana No. 1673 del 1980
- ▶ Ley No.3489 para el régimen de las aduanas de 1953



- ▶ Ley no.715 de 1934 sobre construcción de muelles
- ▶ Ley No.1728 de 1948 sobre tanques de combustible
- ▶ Ley No.578 de 1974 sobre el trabajo de particulares en la carga y descarga de buques.
- ▶ Ley No.322 del 1981 sobre concurso y sorteo de obras del Estado y su reglamento de aplicación
- ▶ Decreto No.1919 de 1984 que declara al puerto viejo de Azua, puerto nacional para el arribo, descarga y almacenamiento de combustible incluyendo GLP



- ▶ Decreto No. 574 de 1986 para que la sociedad operadora opuvisa suscriba en nombre del Estado los documentos requeridos para el préstamo de la construcción del terminal nacional de combustible en Puerto Viejo Azua
- ▶ Decreto 104 de 1991 que instruye al Secretario de las Fuerzas Armadas y al Jefe de la Policía Nacional otorgar las facilidades y protección necesaria a las personas físicas o morales que deseen transportar efectos de un lugar a otro y retirar o depositar sus mercancías de las aduanas y puertos
- ▶ Decreto no. 3-94 que autoriza al Director Ejecutivo de la Autoridad Portuaria Dominicana proceder a la habilitación de todos los puertos del país que en la actualidad manejen carga de exportación e importación y el desenvolvimiento eficiente de los mismos



- ▶ Decreto 6-36 de 1996 que dispone que las instalaciones Puerto Marina de Yates y Plaza Marina Bartolomé colon pasen a ser dirigidas y administradas por Apordom
- ▶ Decreto No. 30 de 1997 que habilita y coloca bajo la dependencia de la Autoridad Portuaria Dominicana varios puertos del país
- ▶ Decreto No.143 de 1997 que crea la comisión técnica para la reforma portuaria y aeroportuaria
- ▶ Decreto No.15 de 1997 que autoriza al consejo estatal del azúcar transferir a Apordom una porción de terreno en Haina para ser destinada a la ampliación del puerto de Haina



- ▶ Decreto No.572 de 1999 que modifica la Sección 6 del reglamento de prestación de servicios de la Autoridad Portuaria Dominicana
- ▶ Decreto No. 534 del 2004 que modifica los artículos 4,5 y 10 del decreto No. 572 del 1999 y su manual de aplicación de tarifas
- ▶ Decreto No. 535 del 2004 que dispone incentivos a la inversión en los puertos del Estado concesionados con permisos concesionados con permisos especiales adquiridos y contratos u acuerdos para inversión incluyendo para las inversiones necesarias para las nuevas medidas de seguridad que se requiere para la puesta en práctica del código ISPS
- ▶ Decreto 534 del 2004 que modifica los artículos 4, 5 y 10 del decreto No.572 del 1999 y que garantiza la competitividad de las tarifas portuarias
- ▶ Decreto 309 de 1998 que establece un reglamento de las concesiones portuarias establecidas en la Ley 70 de 1970



- ▶ Ley No. 340 sobre compras y contrataciones de bienes, servicios, obras y concesiones
- ▶ Ley No.449 del 2006 que modifica la Ley No.340 del 2006 sobre contrataciones de bienes, servicios, obras y concesiones
- ▶ Ley No. 3764 del 1954 que prohíbe el abandono de toda clase de embarcaciones en los puertos, ríos y aguas territoriales
- ▶ Ley No. 1587 de 1947 que sanciona las salidas clandestinas hacia el extranjero
- ▶ Ley No. 344 de 1998 que establece sanciones a las personas que se dediquen a planear, patrocinar, financiar y realizar viajes o traslados para el ingreso o salida ilegal de personas, desde o hacia el territorio nacional convenio Internacional solas de 1974
- ▶ Enmienda a solas respecto al código ISPS



- ▶ Resolución 4491 del 1958 sobre abordaje, asistencia y salvamento marítimo
- ▶ Resolución No.2804 de 1951 de los reglamentos internacionales para la prevención de choques marítimos
- ▶ Resolución No.528 del 1973 que aprueba el Convenio de Mar de la Plata (FALT)
- ▶ Código de Comercio Capitulo del Comercio Marítimo
- ▶ Resolución No.47 del 1996 de la Secretaria de Estado de Finanzas que establece el reglamento para el funcionamiento del agente consignatario de buques
- ▶ Decreto No.222 que agrega el acápite 9.11 al artículo 9 sección 3 del reglamento No.1673 del 7 de abril de 1980 sobre prestaciones de servicios de la Autoridad Portuaria Dominicana respecto a los embargos provisionales de buques



- ▶ Ley No. 603 y 688 de 1977 que dispone la admisión de hipotecas sobre cualquier clase de nave marítima o fluvial construida o en construcción siempre que tenga más de 3 toneladas
- ▶ Resolución no. 1124 del 1936 de protección a los barcos de vela dominicanos de hasta 100 toneladas de capacidad
- ▶ Ley No. 4698 de 1934 sobre el movimiento de carga, servicio de muelle y almacenaje
- ▶ Ley No.596 de 1977 que dispone la creación de la zona libre del Puerto Duarte, arroyo barril, Samaná
- ▶ Artículos 93 y 96 del Código Penal respecto a la posesión sin derecho sobre un buque o un puerto incluyendo la invasión de puertos y naves
- ▶ Ley No. 3342 del 1952 sobre la extensión de las aguas territoriales de la República Dominicana
- ▶ Ley No. 186 de 1967 sobre la zona del mar territorial de la República Dominicana



- ▶ Ley No. 573 del 1977 sobre la zona contigua
- ▶ Resolución No.300 del 1974 que aprueba la convención sobre el mar territorial y la zona contigua, convención sobre la pesca y conservación de los recursos vivo de la altamar y convención sobre la plataforma continental
- ▶ Decreto No.785 de 1943 que determina la jurisdicción de los puertos de la Republica
- ▶ Ley No.1242 del 1946 que sanciona el uso indebido de vehículos y embarcaciones menores
- ▶ Convenio Internacional MARPOL 73-78



- ▶ Resolución No. 703 de 1974 que aprueba el Convenio Internacional Relativo a la intervención en altamar en casos de accidentes de causen una contaminación por hidrocarburos
- ▶ Resolución No.6237 de 1963 que aprueba la Conferencia Internacional de contaminación del mar por hidrocarburos
- ▶ Resolución No. 4348 del 1958 que aprueba la Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas relativas a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques
- ▶ Ley No.66 del 2007 que declara la República Dominicana como estado achipelagico
- ▶ Resolución No. 108 del 1974 que aprueba la ratificación del convenio internacional sobre responsabilidad civil por danos causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos y su anexo el Convenio de Responsabilidad Civil
- ▶ Resolución No.11 del 2007 que aprobó el Convenio de las Naciones Unidas del 31 de marzo de 1978 sobre transporte marítimo de mercancías (reglas de Hamburgo)



▶ Ley 70 del 1970

- ▶ La ley que crea la Autoridad Portuaria Dominicana surge como una necesidad ante la ausencia de una autoridad que controle y administre con sentido comercial los puertos de la República
- ▶ Uno de los propósitos de su creación lo fue establecer un organismo autónomo donde pudieran convivir y estar representados los intereses estatales y particulares

Entre sus motivaciones lo fue que el Estado pudiese incrementar el Comercio Internacional de la República mediante un sistema portuario nacional, en consonancia con las técnicas modernas, que dotase a los puertos de agilidad, seguridad y eficiencia, lo que permitiría un aumento de la productividad portuaria con la consiguiente reducción del tiempo de estadía de los barcos



Organización y objeto

- ▶ La autoridad portuaria fue creada con carácter autónomo, patrimonio propio e independiente y duración ilimitada. Investida de personalidad jurídica

Su patrimonio son todos los recintos de los puertos marítimos propiedad del Estado dominicano y de los por habilitar en lo sucesivo

Se entiende por recintos todos los muelles atracaderos, superficies de terrenos, anexos, depósitos, almacenes, edificios de cualquier naturaleza erigidos en los recintos incluyendo las explanadas, patios de depósitos, calles, calzadas interiores, instalaciones aéreas y subterráneas de energía eléctrica y alumbrado, alcantarillado, y las verjas o muros que delimiten tales recintos con las calles calzadas u otros bienes de uso público o de propiedad privada



Atribuciones

- a) Dirigir, administrar, explotar, operar y mejorar los puertos marítimos de carácter comercial bajo su control y administración
- b) Controlar y fiscalizar la explotación, operación y mantenimiento de los puertos marítimos de carácter privado, construidos o explotados por particulares en uso de concesiones o arrendamientos otorgados por el Estado
- c) Realizar la política portuaria que señale el poder ejecutivo de dirigir y ejecutar en los recintos de los puertos comerciales todo lo relativo a entradas, salidas, atraques y estadía de los barcos mercantes y en lo que respecta a operaciones de embarque, desembarque y depósito de almacenaje de cargas
- d) Asignar los sitios de ataques
- e) La recepción, movilización dentro de sus recintos y ubicación de las mercaderías y otros bienes que se embarquen o desembarquen



Presupuesto

- a) El producto de sus tarifas por venta de sus servicios
- b) Arriendos, concesiones o permisos especiales
- c) Multas o sanciones
- d) Regalías
- e) Venta de bienes
- f) Impuesto sobre la carga



Gobierno

- ▶ El gobierno de la autoridad portuaria lo preside un consejo de administración compuesto por 3 personas designadas por el Estado Dominicano y los otros 3 por la Asociación de Navieros de la R.D., la Asociación de Industrias de R.D. y la Cámara de Comercio y Producción del Distrito Nacional

El director ejecutivo tiene derecho a voz pero no a voto. El director del consejo que siempre lo preside la persona designada por el Presidente de la República tiene el voto preponderante



Entre las atribuciones del consejo de administración que es el órgano superior de la autoridad portuaria dominicana se encuentran los siguientes:

- a) Resolver los negocios más importantes
- b) Dictar todo lo relativo a la organización interna
- c) Fiscalizar el funcionamiento de la Institución
- d) Nombrar a propuesta del director ejecutivo a los jefes de departamento, fijándole las remuneraciones, promoverlos o removerlos
- e) Contratar técnicos nacionales o extranjeros



- f) Reglamentar las condiciones de prestación de servicios a los barcos y a la carga
- g) Otorgar concesiones de servicio de uso, ocupación y explotación de aéreas y pertenencias portuarias hasta por 10 años renovables. Para plantas comerciales se requiere la autorización del poder ejecutivo
- h) Contraer las obligaciones financieras
- i) Fijar las tarifas
- j) El director ejecutivo llevara la dirección ejecutiva de la institución y es el ejecutor de las decisiones del consejo de administración. Es nombrado por el Poder Ejecutivo



Exención

La autoridad portuaria dominicana esta exonerada del pago de todo impuesto, tasa o gravamen tanto nacional como municipal, franquicia postal y telegráfica y de la exoneración de impuestos y aranceles de importación y exportación cuando se trate de artículos, instrumentos y otros bienes de consumo destinado a los servicios portuarios



Reglamento de prestación de servicios

- ▶ **Comandancia de puerto:**

De acuerdo con la Ley No.3003 sobre policía de puertos y costas del 12 de julio de 1951 y sus modificaciones, la policía general de los puertos, fondeaderos y costas de la República es función de la Jefatura de Estado Mayor de la Marina de Guerra y su ejecución a cargo de los comandantes de puertos

- ▶ **Policía Judicial**

Los comandantes de puertos son miembros de la policía judicial, deben someter en los casos de crimen y delitos cometidos a bordo de buques nacionales o extranjeros, surtos en puertos dominicanos o en aguas territoriales a las personas responsables de tales hechos sin perjuicio de las atribuciones de los demás miembros de la policía judicial



▶ **Transito marítimo**

Tanto la internacional como la de cabotaje se encuentra en la jurisdicción de cada comandante de puerto

▶ Disposiciones reglamentarias:

Para la prestación de los servicios a los buques las agencias deben presentar a la institución los siguientes documentos:

- a) Solicitud del servicio
- b) Manifiesto de carga
- c) Conocimiento de embarque
- d) Solicitud de zarpe



▶ **Vigilancia**

Esta a cargo de la autoridad portuaria dominicana. Solamente se permite la entrada al recinto portuario a las personas que de alguna manera estén ligadas a las operaciones y servicios del puerto y su acceso debe hacerse mediante los pases correspondientes. El tránsito de vehículos esta prohibido y restringido a los vehículos indispensables

▶ **Operación Portuaria**

Todas las operaciones portuarias ya sean en el agua o tierra están sujetas a las leyes marítimas y reglamentos. Todo buque deberá llevar un práctico abordo que servirá como acceso del capitán, quien no podrá eximirse de responsabilidad al mando de la navegación

La autoridad portuaria designa el práctico, el atracadero o fondeadero y dar a la orden de atraque y el permiso de su permanencia

Igualmente es obligatorio al entrar, salir del puerto y realizar movimientos internos utilizar los servicios de remolcadores para facilitar el movimiento, atraque y desatraque

Ninguna embarcación podrá navegar ni efectuar maniobras sin la autorización de la comandancia del puerto y Autoridad Portuaria debiendo cumplirlas los buques con el reglamento internacional de señales para prevenir colisiones



▶ Permanencia de buques en el puerto

Los buques en puertos no pueden obstaculizar la carga, descarga y maniobras de otros

Todo buque mientras este usando los muelles, diques, fondeaderos o amarraderos esta a cargo de su capitán, armadores y agentes navieros, que son los únicos responsables de su seguridad

Los daños causados por los buques a los espigones, muelles, atracaderos, instalaciones, etc. del puerto o embarcaciones de la autoridad portuaria, serán de la responsabilidad del armador o sus agentes, pudiendo estos últimos prestar una fianza para permitir el zarpe del buque y asegurar el cumplimiento de las obligaciones que resulten de los mismos

La comandancia de puerto o la autoridad portuaria en casos de peligro a la navegación y las instalaciones del puerto podrán mover el buque. El comandante de puerto podrá negar el zarpe de un buque que no haya satisfecho multas o indemnizaciones



▶ **Responsabilidad sobre la mercadería**

Es responsabilidad de la autoridad portuaria la integridad de la mercancías mientras estén en su poder. En caso de carga unitarizada o en contenedores solo será responsable del peso y sellado de los mismos

La carga abandonada mas de 90 días en el terminal deberá ser trasladada por cuenta de la mercadería de acuerdo a la ley de aduanas

▶ **Embarque y desembarque de carga peligrosa**

Todo buque que vaya a utilizar las instalaciones del puerto y que transporten sus bodegas carga peligrosa o nociva, deberá comunicar con un plazo no menor de 48 horas tal circunstancia, incluyendo el tipo de cantidad y bodegas

La carga peligrosa debe ser almacenada en un lugar especial y está sujeta al triple de la tarifa por almacenamiento. Toda mercadería en tránsito a otro puerto tiene 10 días libre de pago a partir de la fecha de inicio de la descarga



▶ Reclamaciones

Cualquier reclamación por servicios prestados y no prestados y sus facturas competen al director ejecutivo

Ninguna reclamación será atendida posterior a los 10 días recibida la notificación de la factura. En caso de dudas la interpretación compete al consejo de administración

Las reclamaciones por interpretación u aplicación errónea de las disposiciones del reglamento deben ser presentadas por escrito al director ejecutivo de la autoridad portuaria dentro de los 30 días de la fecha de la aplicación de una disposición

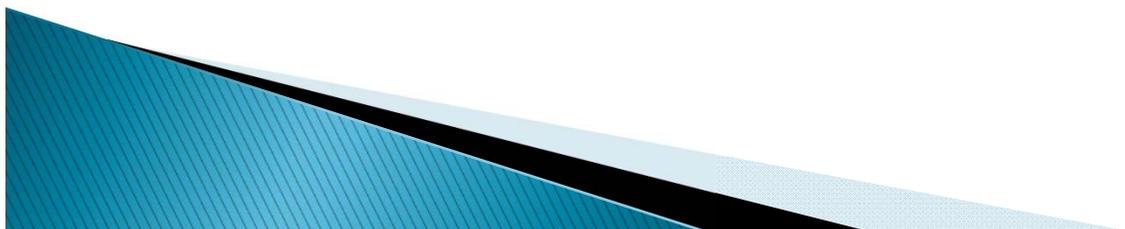
El director ejecutivo resolverá en primera instancia la reclamación dentro de los 10 días de su presentación



El usuario que no estuviere conforme puede impugnarla ante el consejo de administración dentro de los 5 días después de su notificación

La autoridad portuaria no puede exonerar ni rebajar a persona natural o jurídica el pago de los derechos y tarifas por los servicios portuarios o utilización de las facilidades portuarias que se les demandare. El funcionario que hubiere autorizado tal exoneración o rebaja responderá pecuniariamente por ellas

Sin embargo, la estadía no será pagada por los buques que entran a tomar combustible, agua o provisiones para continuar su viaje, a los que lleguen en arribada forzosa o aquellos buques que por ley, reglamento o contrato estén exentos del mismo



▶ Reglamento de concesiones portuarias

Este reglamento promulgado en 1998 tiene por objeto el otorgamiento y la regulación de las concesiones de servicio, de uso, ocupación y explotación de áreas y pertenencias portuarias hasta por 10 años renovables y con el interés de atraer capitales e inversiones privadas, modernización de los puertos y una administración portuaria en manos del sector privado regulada y supervisada por la autoridad portuaria dominicana

Se procura con esto fomentar la inversión privada y la competitividad de la mejor manera mediante una gerencia y servicio portuario eficaz, otorgada mediante concesiones y que a tales efectos la autoridad portuaria reciba a cambio una contraprestación económica. Este procedimiento se hará mediante concursos nacionales o internacionales



▶ Ley sobre policía de puertos y costas

La policía general de los puertos, fondeaderos y costas de la Republica es competencia de la Jefatura de Estado Mayor de la Marina de Guerra

Dicha institución es la que asume la dirección de las medidas en caso de naufragios, incendios de buques, abordaje y en general, de siniestros accidentes marítimos. Los edificios y construcciones en las zonas portuarias están sujetas a la vigilancia y policía de los comandantes de puerto

Las tarifas para el uso de los remolques son establecidas por la Jefatura de Estado Mayor de la Marina de Guerra. Ninguna embarcación puede zarpar del puerto sin el correspondiente despacho



Conclusiones

- ▶ Cuando revisamos las disposiciones y normativas legales de carácter portuario, podemos encontrarnos en algunos casos con contradicciones, lagunas y omisiones, sobre todo por la necesidad de actualizar nuestra legislación

No obstante a que existen varios proyectos tendentes a actualizar nuestra legislación portuaria y marítima, de los cuales no nos compete hacer comentarios al respecto, consideramos que si tenemos que tomar en cuenta para tales fines, las siguientes consideraciones:



1. Detectar las trabas, prácticas en el sistema portuario nacional
2. El Estado mantenerse como ente regulador, supervisor y fiscalizador
3. Crear las normativas tendentes a establecer las tarifas, canon y contraprestación económica de las concesiones
4. Inventariar el patrimonio de la institución
5. Establecer el patrimonio de la institución
6. Establecer los parámetros de los operadores portuarios
7. Consensuar con las diferentes instituciones vinculadas al sistema portuario incluyendo las ambientales
8. Auditar la institución desde el punto de vista económico y del personal, contratar personal eficiente mediante concursos en los casos que así los amerite
9. Reducir exceso de personal



10. Tomar un préstamo o reservas para liquidar prestaciones laborales atrasadas
11. Respetar los derechos de los concesionarios, arrendatarios y usuarios de los servicios
12. Descentralización de la autoridad portuaria
13. Auditar los contratos existentes
14. Regular el sistema de reclamaciones o impugnaciones
15. Promover la transferencia de los servicios al sector privado mediante concursos y licitaciones



16. Trato igualitario en las tarifas en los puertos concesionados
17. Sometimiento del proyecto de ley de reordenamiento del sector portuario con el mayor consenso posible
18. Aclarar los conceptos de puertos comerciales y privados
19. Determinar la responsabilidad en el manejo de la carga y de los bienes en puertos
20. Reducir el tramite burocrático del despacho, de la documentación necesaria para el arribo de los buques, carga y descarga



17. Definir y deslindar las responsabilidades de portuaria, marina de guerra, aduanas, medio ambiente y la secretaría de agricultura, entre otros
18. Desconocimiento sobre las políticas y las responsabilidades respecto a las infracciones por terceros a los buques o instalaciones portuarias. Necesidad de conocer los derechos y responsabilidades respecto a las partes involucradas en la implementación del código ISPS
19. Crear la normativa respecto al costo por demoras y tardanzas, en sacar los contenedores del puerto
20. Resolver la situación de los bl madres e hijos





