

# “LEGISLACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA INTERNACIONAL Y SU ROL EN LA GESTIÓN INTEGRAL DE PUERTOS”

Lic. Llu-delis Espinal de  
Oeckel

Presidente de E&M International Consulting  
& WISTA República Dominicana.



18 DE JULIO DE 2019, ROATAN, HONDURAS.

## ¿PONDERAR EL MARCO REGULATORIO MARÍTIMO PORTUARIA INTERNACIONAL PARA SER INCLUIDO EN LAS LEGISLACIONES INTERNAS BENEFICIA LA COMPETITIVIDAD DE LOS PUERTOS?

**En este seminario tenemos como meta analizar cómo una legislación eficiente impacta la competitividad portuaria.** Para que la legislación portuaria de nuestros países sea eficiente y pueda contribuir en una gestión integral del puerto y aumente su competitividad debe considerar el panorama internacional.

Como todos sabemos, existe una muy estrecha relación entre comercio, transporte marítimo, puertos y aduanas. El carácter transnacional del transporte marítimo obliga a las organizaciones internacionales a buscar la estandarización de las normas y procesos, a los fines de que la gestión sea más eficiente y competitiva.



**En este tenor, nuestra breve intervención sobre la legislación marítimo-portuaria internacional se va enfocar en presentar los diferentes convenios que en definitiva componen esa legislación internacional y que están vinculados con las operaciones marítimas, a saber:**



- Acuerdos internacionales vinculados con el comercio.  
Acuerdos regionales de comercio en América
- Convenios sobre **aspectos económicos** del transporte.  
(UNCTAD-UNCITRAL).
- Convenios sobre **aspectos técnicos de la navegación** (OMI).  
Convenios **sobre aspectos sociales** del transporte y los puertos (OIT).



## ACUERDOS INTERNACIONALES VINCULADOS CON EL COMERCIO. ACUERDOS REGIONALES DE COMERCIO EN AMÉRICA

Estos convenios son la base de las operaciones marítimas y portuarias, ya que sin comercio ni carga no hay actividad en los puertos. En ese tenor, en la medida que los Estados lleguen a acuerdos de comercio y en el caso del Hemisferio Americano se puedan llegar a acuerdos regionales de comercio aumentará la competitividad marítima.

Ejemplos de convenios vinculados al comercio:

**El convenio Internacional de Compraventa de Mercancías que regula las relaciones de los particulares de dos Estados diferentes en la compraventa de productos.**

Organizaciones internacionales vinculadas al comercio:

- La Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD)
- La Organización Mundial del Comercio (OMC) y su predecesor el Acuerdo General de Tarifas y Comercio (GATT). En esta misma línea tenemos todos los convenios sobre facilitación de comercio que han nacido de esta organización.
- La Organización Mundial de Aduanas (OMA) y los convenios que ha emitido para facilitación y estandarización de normas y procesos para el paso transfronterizo de las mercancías.

EN AMÉRICA TENEMOS UNA SERIE DE ACUERDOS REGIONALES, BILATERALES Y MULTILATERALES QUE EN SENTIDO GENERAL BUSCAN, ENTRE OTROS:



Estos objetivos sin lugar a duda aumentan la competitividad de los puertos y por vía de consecuencia deberían ayudar a mejorar la condición económica de los países.

- ✓ Armonizar sus legislaciones para la cooperación económica y social;
- ✓ Facilitar su participación en el proceso de integración regional y ampliar mercados;
- ✓ La coordinación de políticas macroeconómicas y sectoriales
- ✓ Incrementar las exportaciones/importaciones regionales.
- ✓ Aumentar operaciones marítimas y portuarias.
- ✓ Agilización procesos aduaneros
- ✓ Facilitación de comercio
- ✓ Agilidad procesos liberación carga en puertos
- ✓ Uniformidad arancelaria
- ✓ Uniformidad procesos y la adopción de una política comercial común

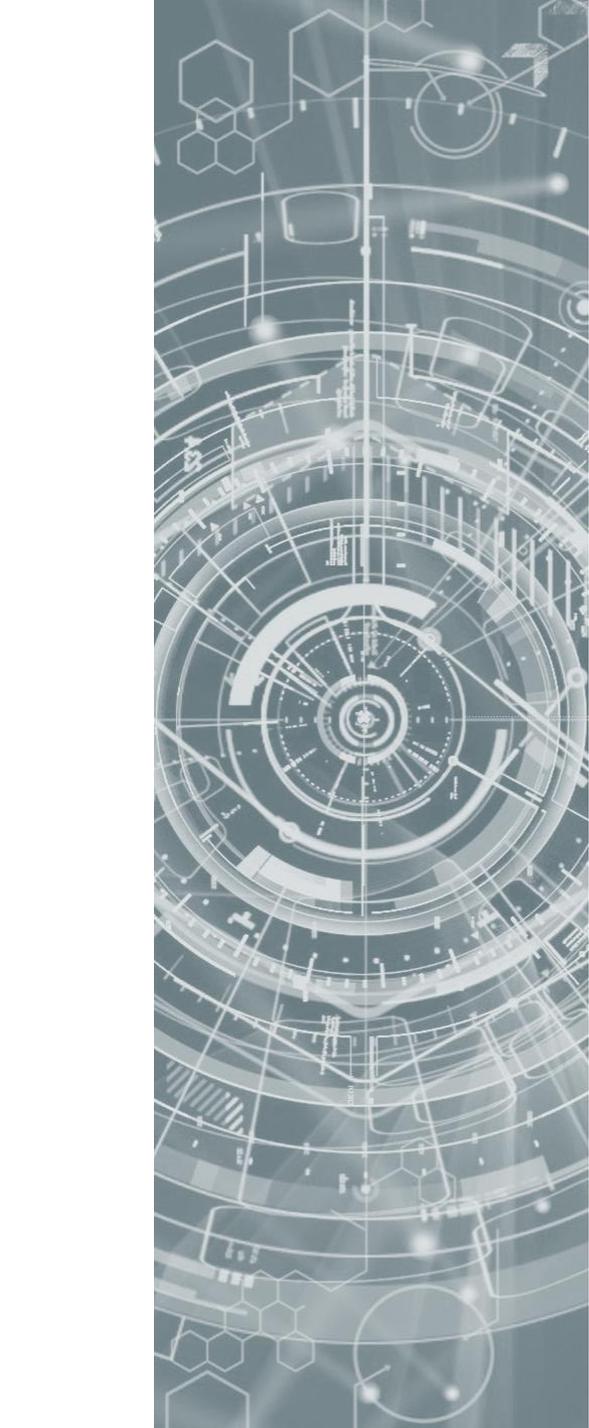
# CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE ASPECTOS ECONÓMICOS DEL TRANSPORTE. (UNCTAD-UNCITRAL).

## A) Convenios relativos al transporte marítimo de mercancías.

- Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, mejor conocido como Reglas de la Haya.
- Revisión del Convenio de Bruselas de 1924, firmado el 23 de febrero de 1968, conocido como Reglas de Haya-Visby.
- Protocolo de 1979, modificando las Reglas de la Haya, firmado el 21 de diciembre de 1979.
- Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 31 de marzo 1978 (Reglas de Hamburgo).
- Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías total o parcialmente marítimo. (Reglas de Rotterdam) firmado el 11 diciembre de 2008.
- Convenio Internacional de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal de Mercancías firmado en Ginebra el 24 de mayo de 1980.

## **B) Otros convenios vinculados al transporte marítimo de Mercancías/Transporte en contenedores.**

- Convenio Internacional para la Seguridad de los Contenedores, Ginebra 2 de diciembre de 1972. (CSC).
- Normas de la Organización Internacional de Normalización (ISO), sobre las dimensiones de los contenedores.
- Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR (Transport International Routier), hecho en Ginebra el 15 de enero de 1959.
- Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR, firmado en Ginebra el 14 de noviembre de 1975.
- Convención de las Naciones Unidas sobre el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.
- Convención de las Naciones Unidas sobre Registro de Buques
  
- **Convenios relativos al buque como garantía patrimonial:**
  - Sobre privilegios marítimos e hipotecas navales.
  - Convenio de Bruselas de 10 de abril de 1926, sobre Privilegios e Hipotecas Marítimos.
  - Convenio de Bruselas de 27 de mayo de 1967, sobre Privilegios e Hipotecas Marítimos.
  - Convenio internacional sobre Privilegios Marítimos, firmado en Ginebra en 1993.-



## **Convenios embargo preventivo (conservatorio) de buques.**

- Convenio de Bruselas de 10 de mayo de 1952 sobre embargo preventivo de buques.
- Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, celebrado en Ginebra del 1° al 12° de marzo de 1999.-

## **Convenios relativos al transporte marítimo de pasajeros y equipaje.**

- Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de transporte de pasajeros por mar y Protocolo. Bruselas, 29 de abril de 1961.
- Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de transporte de equipajes por mar. Bruselas, 27 de mayo de 1967.
- Convenio Internacional relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, hecho en Atenas, el 13 de diciembre de 1974 y 1976
- Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar. Entró en vigor en el 2014.

## **Convenio Sobre Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional. Firmado 19 abril 1991.**

- Ofrece un régimen uniforme de la responsabilidad del empresario de una terminal de transporte por las pérdidas, daños y demora en la entrega que sufran las mercancías que sean objeto de transporte internacional durante su paso por la terminal.
- Considera a los operadores de terminales internacionales responsables no sólo por la entrega de la carga, sino además por los daños que pueda sufrir la misma mientras se encuentre bajo su custodia.

## **Limitación de responsabilidad en las reclamaciones marítimas.**

- Convenio de Bruselas sobre Limitación de Responsabilidad del Naviero, firmado el 24 de agosto de 1924.
- Convenio de Bruselas sobre Limitación de Responsabilidad del Naviero, firmado el 10 de octubre de 1957.
- Convenio de Londres sobre Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones Marítimas del 19 de noviembre de 1976, y su protocolo de 1996 que aumenta considerablemente la cuantía de las indemnizaciones pagaderas en casos de accidentes.

## Convenios sobre aspectos técnicos de la navegación (OMI).

- La Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, firmada en Montego Bay, Jamaica en 1982.
- Autoridad Marítima Nacional.
- Estado Rector de Puerto
- Estado Riverero
- Estado Rector Bandera
- Estado Rector de Puerto se define como la figura de derecho marítimo internacional, por medio de la cual los Estados ribereños tienen la facultad de ejercer un efectivo control sobre los buques que arriben a sus puertos.
- En 1995 la Asamblea de la OMI aprobó la resolución A.787 sobre los Procedimientos para la supervisión del Estado Rector del Puerto.

# **EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA EN EL MAR O (CONVENIO SOLAS, 1974).**

- Firmado en 1914 y modificado en 1929, 1948, 1960 y 1974. En esta última enmienda se establece la aceptación tácita, indicando una fecha de entrada en vigor.
- Tiene numerosas enmiendas y códigos que son partes del mismo.
- Código IMGD
- Código PBIP
- Código ISM
- VGM

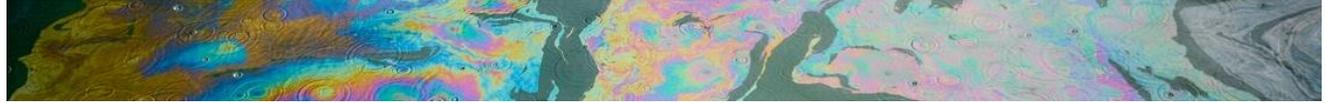
- Convenio de Líneas de Carga, 1966;
- Sobre medida de tonelaje de los buques
- Convenio Facilitación del Tráfico Marítimo FAL 1965
- Sobre estándares de formación, titulación y guardia para gente de mar (STCW) 1995 y enmiendas de Manila 2010.
- Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite, 1976 (Inmarsat).
- Convenio Internacional Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, sustituido por el Protocolo de Torremolinos de 1993;
- Convenio de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993.
- Convenio Buques de Pasaje que prestan servicios especiales, 1971, y Protocolo sobre espacios habitables en buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1973



# Salvamento y Abordaje marítimos

- Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Asistencia y Salvamento firmado el 23 de septiembre de 1910, que fue posteriormente modificado por el Protocolo de Bruselas de 27 de mayo de 1967.
- Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo de 1979 (Convenio SAR).
- Convenio de Londres sobre Salvamento Marítimo firmado el 28 de abril de 1989.
- Convenio para la Unificación de ciertas Reglas en Materia de Abordajes de 23 de septiembre de 1910.
- Convenio sobre la Competencia Civil en materia de Abordajes de 10 de mayo de 1952, el cual se relaciona con los Convenios sobre Limitación de Responsabilidad de 1957 y 1976.
- Convenio sobre Competencia Penal en Materia de Abordajes de 10 de mayo de 1952, el cual se relaciona con el Convenio sobre Alta Mar de 29 de abril de 1958.
- Reglas de Lisboa de 1987 sobre Indemnización de Daños y Perjuicios en caso de Abordaje
- El Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes de 1972.
- Convenio SUA, (represión actos ilícitos navegación) 1988, y su Protocolo, 1988, y sus respectivos Protocolos 2005;

# MARPOL



- Prevención de la Contaminación de los Buques
- Adoptado 1973, Protocolo 1978, 1997(anexo VI) en vigor 1983
- Controla la descarga de desechos y residuos a fin de evitar la contaminación desde los buques.
- Impone obligaciones a las AAPP como tener instalaciones de recepción residuos de hidrocarburos y aguas residuales.
  - Anexo 1: por petróleo
  - Anexo 2: por sustancias nocivas a granel (químicos)
  - **Anexo 3: por sustancias perjudiciales empaquetadas transportadas por mar**
  - **Anexo 4: por aguas sucias**
  - **Anexo 5: basuras sólidas**
  - **Anexo 6: contaminación del aire (en vigor 2005).** Desde el 1 de enero de 2020, el límite de contenido de óxido de azufre en el combustible usado por los buques que operen fuera de las zonas de control de emisiones designadas será de 0.50 %.

## **Otros Convenios sobre aspectos sociales y técnicos de la navegación marítima.**

- Convenio para la Protección y Desarrollo del medio marino en la Región del Gran Caribe o Acuerdo de Cartagena y sus protocolos.
- Convención Internacional sobre la Preparación, Responsabilidad y cooperación en materia de contaminación por hidrocarburos de 1990 (OPRC 1990).
- Convenio Internacional sobre Intervención en Alta Mar, en casos de accidentes que provocan contaminación por hidrocarburo. 1969
- Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de desechos y otras materias, (Convenio de Londres) Convenio de Londres 1972 y protocolo 1996.
- Protocolo para la Preparación, Respuesta y Colaboración en casos de Incidentes de Contaminación por sustancias nocivas y peligrosas, 2000 (OPRC-HNS 2000);

## **Convenios sobre la responsabilidad civil y las indemnizaciones**

- Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (Convenio de responsabilidad civil) CLC 1969 y Protocolo 1992.
- Convenio internacional sobre la constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos y Protocolo (Fondo de 1992), Protocolos 2000 y 2003
- Convenio sobre la Responsabilidad civil de los Explotadores de Buques Nucleares de 1962.
- Tratado que prohíbe el ensayo de armas nucleares.
- Tratado que prohíbe colocar armas nucleares y otras armas de destrucción masiva.

## Otros convenios relativos OMI

- Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001 (Convenio AFS).
- Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004
- Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007
- Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009

## Convenios sobre aspectos sociales del transporte y los puertos (OIT).

- **Convenios OIT**
- Convenio y Estatuto sobre Régimen Internacional de los Puertos Marítimos y Protocolo de firma (Ginebra 1923).
- Convenio Sobre el Trabajo Portuario 1973.
- Convenio Sobre Seguridad e Higiene (trabajos portuarios) 1979.
- Convenio sobre trabajo marítimo 2006.



## **Convenio y Estatuto sobre Régimen Internacional de los Puertos Marítimos y Protocolo de firma (Ginebra 1923).**

- Es el instrumento legal que permite a los Estados contratantes aceptar los estatutos relativos al Régimen Internacional de Puertos Marítimos, aprobado por la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito, reunida en Ginebra el 15 de noviembre de 1923.
- Conforme a esta Convención, considera puertos marítimos, aquellos que son frecuentados por buques de altura y sirven para el comercio exterior.

## **Convenio sobre las repercusiones sociales de los nuevos métodos de manipulación de cargas en los puertos, 1973.**

- A fin de que la introducción de nuevos métodos de manipulación de cargas se traduzca en los máximos beneficios sociales, la política nacional deberá fomentar la colaboración entre los empleadores o sus organizaciones y las organizaciones de trabajadores, para aumentar el rendimiento del trabajo portuario con la participación, cuando proceda, de las autoridades competentes.

## **Convenio Sobre Seguridad e Higiene (trabajos portuarios) 1979.**

- a) especificar las obligaciones, en materia de higiene y seguridad del trabajo, de las personas y organismos relacionados con los trabajos portuarios;
- b) adoptar las medidas necesarias, incluido el establecimiento de sanciones adecuadas, para asegurar la aplicación de las disposiciones del presente Convenio;
- c) proporcionar servicios adecuados de inspección para velar por la aplicación de las medidas que hayan de adoptarse en virtud del presente Convenio, o cerciorarse de que se ejerce una inspección adecuada
- El presente Convenio revisa el Convenio sobre la protección de los cargadores de muelle contra los accidentes, 1929, y 1932.

# Convenio sobre trabajo marítimo 2006

- El Convenio consta de tres partes:

los artículos, el Reglamento y el Código.

- Los artículos y el Reglamento establecen los derechos y principios fundamentales y las obligaciones básicas de los miembros ratificantes del presente Convenio.
- En el Código se detalla la aplicación del Reglamento. Comprende la parte A (normas obligatorias) y la parte B (pautas no obligatorias).
- Ahora bien, hasta ahora hemos mencionado los convenios como fuente de la legislación marítima y portuaria internacional, pero existen otros instrumentos y en el Hemisferio contamos **la Guía de la Ley Modelo de Puertos** nacida bajo los auspicios de la CIP/OEA.



## Las veintinueve (29) materias o elementos que ha sido sugerido que integren la Guía de la Ley Modelo de Puertos para los Estados miembros de la CIP-OEA, son los siguientes:

- Ámbito de aplicación de la ley.
- Objetivos de la ley.
- Definición del rol del Estado y de los privados.
- Objetivos y funciones de la Autoridad Portuaria.
- Competencia de los Organismos Reguladores.
- Coordinación con otros organismos estatales.
- Principios de descentralización portuaria.
- Definición de los bienes portuarios.
- Habilitaciones, permisos y autorizaciones.
- Tratamiento aduanero.
- Tratamiento tarifario.
- Tratamiento tributario.
- Sistemas de explotación de la infraestructura.
- Arriendo, sociedades, concesiones.
- Régimen de los servicios.
- Requisitos y responsabilidades de los operadores portuarios.
- Planificación territorial y portuaria.
- Seguridad portuaria integral.
- Protección de la libre competencia.
- Planes de desarrollo portuario.
- Normas laborales.
- Normas y entes de control estatal.
- Infracciones y sanciones.
- Medio ambiente.
- Relación ciudad puerto.
- Responsabilidad civil de los administradores portuarios.
- Mecanismos alternativos de solución de controversias.
- Disposiciones complementarias y transitorias.
- Disposiciones finales.

**Recomendamos revisar nuestras legislaciones internas a los fines de comprobar si las mismas toman en cuenta la legislación internacional. Revisar cuáles convenios han sido ratificados y son aplicados en nuestros países, así como utilizar la guía de ley modelo de la CIP/OEA para adecuar nuestras legislaciones marítimas y portuarias de manera que incentive la competitividad portuaria.**

Aplicar las legislaciones internacionales es contribuir a la competitividad portuaria, un ejemplo sencillo es la aplicación del Código PBIP, podríamos tener el puerto con la mejor tecnología del mundo, pero si no cumple los requisitos mínimos del PBIP, definitivamente ningún buque se arriesgaría tocar el mismo.

En adición a ese levantamiento de los convenios internacionales existentes en nuestros países, necesitamos capacitar a nuestros funcionarios portuarios para que conozcan la legislación marítima y portuaria internacional, a los fines de que puedan gestionar nuestros puertos con una visión integral enfocada a hacia la competitividad y el desarrollo de nuestras naciones.



# “LEGISLACIÓN MARÍTIMO- PORTUARIA INTERNACIONAL Y SU ROL EN LA GESTIÓN INTEGRAL DE PUERTOS”

Lic. Lluvelis Espinal de  
Oeckel

Presidente de E&M International Consulting  
& WISTA República Dominicana.



18 DE JULIO DE 2019, ROATAN, HONDURAS.