



OEA | Más derechos
para más gente

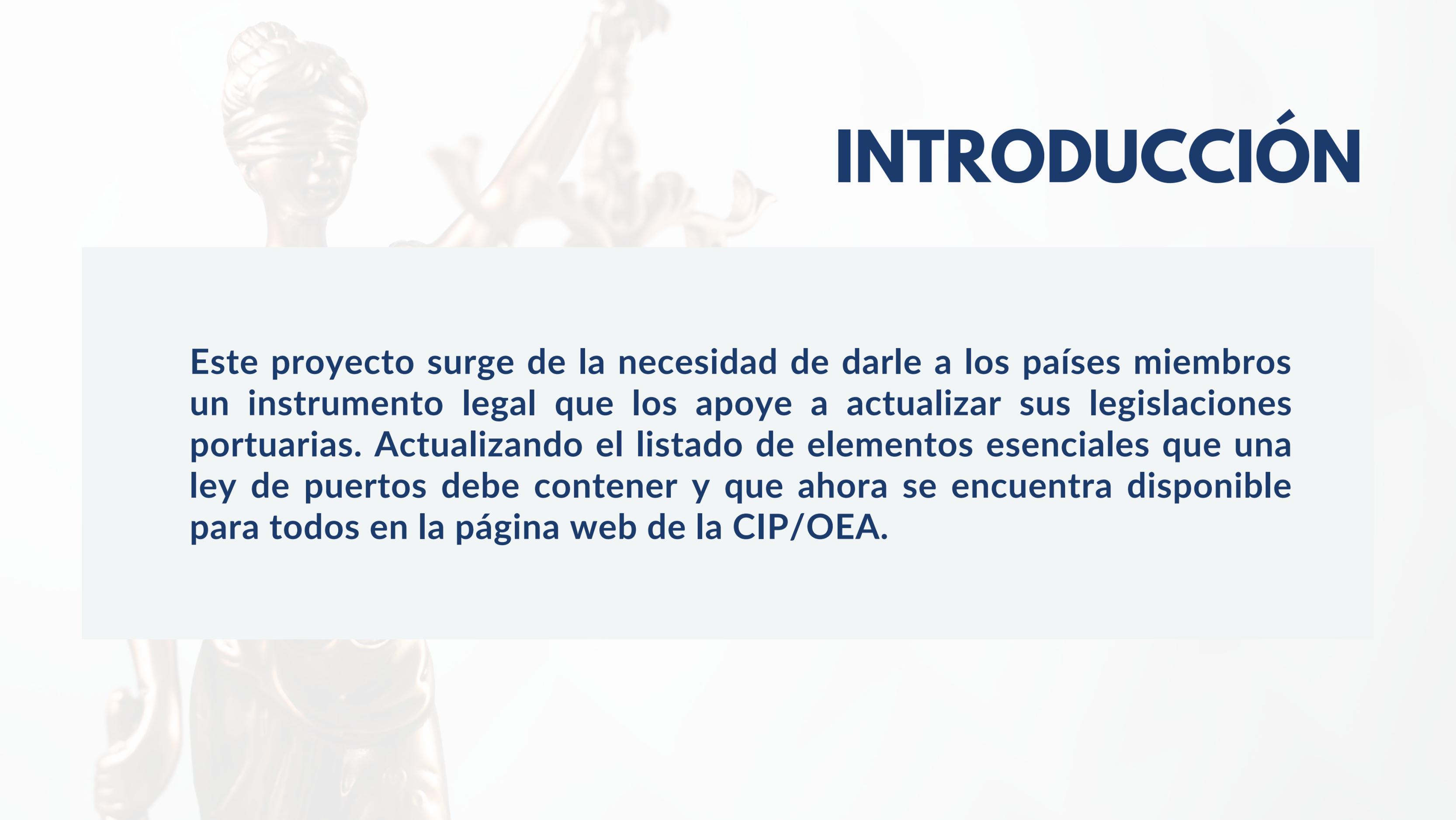


CIP | Comisión
Interamericana de Puertos



ELEMENTOS ESENCIALES

EN UNA LEGISLACIÓN PORTUARIA INTEGRAL



INTRODUCCIÓN

Este proyecto surge de la necesidad de darle a los países miembros un instrumento legal que los apoye a actualizar sus legislaciones portuarias. Actualizando el listado de elementos esenciales que una ley de puertos debe contener y que ahora se encuentra disponible para todos en la página web de la CIP/OEA.

29 ELEMENTOS



- **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.**

29 ELEMENTOS

An aerial photograph of a busy port terminal. The foreground and middle ground are filled with rows of colorful shipping containers in shades of blue, red, green, and yellow. Several large red gantry cranes are positioned along the pier, extending towards the sea. In the background, the ocean is visible with a few ships, and a coastline with buildings and a hill can be seen under a clear blue sky.

- 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.

29 ELEMENTOS

An aerial photograph of a busy port terminal. The foreground and middle ground are filled with rows of colorful shipping containers in shades of blue, red, green, and yellow. Several large red gantry cranes are visible, extending over the container stacks. In the background, the sea is visible with a few ships, and a coastline with some buildings and a hill can be seen under a clear blue sky.

- 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.

CUATRO ELEMENTOS ADICIONALES QUE DEBERÍAN SER INCORPORADOS AL LISTADO PREVIAMENTE DESCRITO, A SABER:

- Responsabilidad Social Corporativa
- Equidad de Género
- Digitalización
- Ciberseguridad



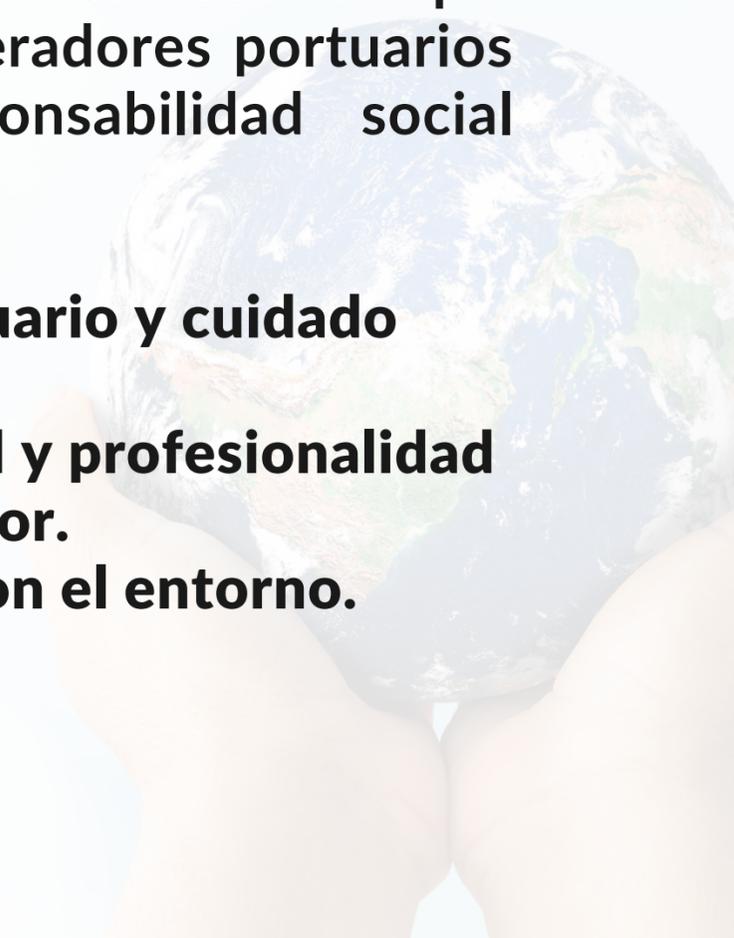
RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA

En numerosas actividades de la CIP/OEA se ha identificado la necesidad de incluir en los programas de gestión de los puertos la responsabilidad social, y que una legislación portuaria moderna e integrada debe sentar las bases para ello.

Asimismo, hemos identificado que países como Panamá y España a nivel iberoamericano cuentan de manera expresa con estas normativas dentro de sus legislaciones portuarias.

Asimismo, se ha establecido que entre los objetivos de tener una legislación mínima que oriente a las autoridades y operadores portuarios hacia una política de responsabilidad social corporativa se encuentran:

- **Conciliar el desarrollo portuario y cuidado ambiental.**
- **Fomentar la competitividad y profesionalidad de los trabajadores del sector.**
- **Potenciar el compromiso con el entorno.**



EQUIDAD DE GÉNERO

No es necesario abundar sobre la importancia de incluir en la legislación portuaria la necesidad de establecer normas mínimas que impulsen la participación de la mujer en el sector portuario como una herramienta de desarrollo para las naciones del hemisferio y aunque se pueda creer que es un tema trillado, los cambios en pro de la integración de la mujer son significativos, pero no suficientes.

Por lo tanto, sentar las bases jurídicas que motive a los Estados de crear políticas y estrategias que incrementen la participación de la mujer en el sector, consideramos que es un elemento esencial en una ley de puertos.

DIGITALIZACIÓN

Ya se venía trabajando en la digitalización de los puertos, pero la inesperada aparición de una pandemia que ataca a la humanidad de forma global obligándonos a permanecer aislados y trabajar de manera remota es el detonante que ahora nos obliga a trabajar en la adecuación de una legislación que ya requería cambios urgentes.

Es en este sentido, que se ha manifestado la imperiosa necesidad para los puertos de iniciar la digitalización de sus negocios para convertirse en puertos inteligentes, evitando la interacción de personal y el intercambio de documentos físicos.

Como es conocido de 174 países miembros de la Organización Marítima Internacional sólo 49 están funcionando bajo el esquema del “port community system”; por lo que todas las organizaciones marítimas y portuarias más importantes del mundo recomiendan acelerar la digitalización del comercio marítimo-portuario y logístico.

DIGITALIZACIÓN

El uso de la tecnología ha generado toda una revolución en las operaciones marítimas y portuarias, y el uso de plataformas que unifiquen procesos es la tendencia actual. Sin embargo, se requiere que las legislaciones sean actualizadas para garantizar la transparencia, la protección y seguridad para que el desarrollo sea sostenible y continuo.

Nos preocupa, la forma que se puedan manejar los conflictos que sin lugar a duda surgirán con la digitalización de las operaciones marítimas-portuarias, cuando carecen de una legislación apropiada al respecto.

La nueva ley de comercio marítimo de República Dominicana (Ley No. 05-23) introduce por primera vez la posibilidad de que se utilicen conocimientos de embarque electrónicos, lo cual es un gran paso de avance, por lo tanto, la ley de puertos debe contener regulación mínima para impulsar la digitalización como una herramienta de desarrollo y gestión integral de la actividad portuaria.

CIBERSEGURIDAD

Es otro elemento esencial que proponemos incluir en el listado de la CIP/OEA, y fomentar la ciberseguridad a través de la legislación portuaria de nuestros países no sólo es necesario, es imprescindible para garantizar la estabilidad y desarrollo de las actividades portuarias que podemos considerar como básicas para el crecimiento de nuestras naciones.

Como es de conocimiento general, la Organización Marítima Internacional ha emitido la resolución MSC 428(98) del 16 de junio de 2018 sobre el manejo de la ciberseguridad en el sistema del manejo de la seguridad marítima; mediante la cual recomienda y alienta a las autoridades a incentivar los sistemas de ciberseguridad para la industria marítima, para implementarse a partir del 1 de enero de 2021. Por lo tanto, en la preparación para la implementación de estas inspecciones internacionales, las empresas marítimas necesitan desarrollar un sistema de evaluación de sus riesgos cibernéticos, establecer políticas que incluya un sistema de manejo de ese riesgo para mitigar los ciber ataques.

CIBERSEGURIDAD

En la Review Maritime Transport 2020 de la UNCTAD[1] se destacan algunas recomendaciones para los puertos para reforzar ciberseguridad, ya que una debilidad en su sistema informático representa un riesgo importante para el port community system.

En ese tenor, vale la pena citar el proyecto desarrollado por la Fundación Tito Mella en República Dominicana auspiciado por la Agencia de los Estados Unidos para el desarrollo del comercio (USTDA), por sus siglas en inglés, mediante el cual esta Fundación contrató los servicios de la empresa norteamericana Hudson Analytix para evaluar el nivel de riesgos de los principales puertos dominicanos a los fines de proveerles de un software que les permita mitigar dichos riesgos. El diagnóstico realizado significó un importante apoyo para los puertos dominicanos, quienes tuvieron la oportunidad de realizar ajustes y mejorar en algunos de sus procesos.

[1] Ver Review Maritime Transport 2020 de la UNCTAD. páginas 134 y siguientes.

CIBERSEGURIDAD

Es importante que la legislación establezca una clara gobernanza en la aplicación de la ciberseguridad involucrando a todas las partes que intervienen en la comunidad portuaria, creando una cultura sobre el tema.

En conclusión, vamos a continuar trabajando en este proceso de revisión y actualización de los elementos esenciales que debería tener una ley de puertos, este trabajo de revisión y actualización cuenta asimismo con el apoyo y la bendición del IIDM y su presidente, mi amigo Omar Barrios, quienes harán sus puntualizaciones a los fines de proveerle a los Estados miembros de la CIP/OEA un instrumento que les sirva de apoyo en sus procesos de actualización de sus legislaciones.

ELEMENTOS ESENCIALES EN UNA LEGISLACIÓN PORTUARIA INTEGRAL



OEA | Más derechos
para más gente



CIP | Comisión
Interamericana de Puertos



E&M
International Consulting S.R.L.