



Decanato de Posgrado

Trabajo final para optar por el título de:

Maestría en Derecho Marítimo

Título:

**“ANÁLISIS DE LA LEGISLACIÓN PARA LA
PROTECCIÓN DE BUQUES E INSTALACIONES
PORTUARIAS EN REPÚBLICA DOMINICANA”**

Postulante:

Lic. Lina Zarete Toribio

2016-1524

Tutor:

MsC. Damarys Vicente De la Riva

Santo Domingo, Distrito Nacional

República Dominicana

Abril, 2018.

ÍNDICE DE CONTENIDO

DEDICATORIAS	i
AGRADECIMIENTOS	ii
RESUMEN	iii
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I	1
SEGURIDAD MARITIMA Y PORTUARIA.....	1
CONCEPTUALIZACION Y ORIGEN NORMATIVO	1
1.1 Concepto de seguridad y protección marítima.....	4
1.2 Origen normativo de la seguridad marítima.....	6
1.3 Convenio que regula la protección de interfaz buque-puerto.	12
1.3.1 Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).	13
1.3.2 Requisitos para certificación de Buques e Instalaciones portuarias.	18
1.3.3 Niveles de Protección.....	19
1.3.4 Declaración de Protección.	20
1.4 Autoridades que intervienen en la implementación del Código PBIP, según su función.	21
1.4.1 Autoridad Portuaria Dominicana como Autoridad Designada.	21
1.4.2 La Armadas Armada Dominicana.....	23
1.4.3 Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP).....	25
1.4.4 Organización de protección Reconocida (OPR).	26
1.4.5 Oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP).....	26
1.4.6 Oficial de protección de buque (OPB).....	29
1.4.7 Oficial de Protección de la Compañía (OPC).....	31
1.5 Responsabilidad de los Estados Contratantes.	32
CAPÍTULO II	4
ANÁLISIS CRÍTICO DE LA LEGISLACION QUE RIGE LA PROTECCION DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS EN LA REPUBLICA DOMINICANA	4

2.1 Análisis de la normativa de implementación Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).	37
2.1.1 Mecanismos de regulación de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias en la República Dominicana.	38
2.2 Mecanismos de regulación de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias en Perú.	46
2.2.1 Examen la existencia de contradicciones, lagunas, vacíos o letras muertas en los cánones legales que rigen hoy día la materia de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias en República Dominicana.	48
2.2.2 Constitución de la República Dominicana.	49
2.2.3 La Ley 3003-51, del 12 de julio del año 1951, Gaceta Oficial No. 7312 de fecha 4 de agosto de 1951, sobre Policía de Puertos y Costas.	51
2.2.4 La Ley 426-07 que sanciona la práctica de polizonaje en la República Dominicana, del 17 de diciembre de 2007.	53
2.2.5 Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas No. 139 del 19 de septiembre de 2013.	54
2.2.6 Decreto 746-00 de fecha 11 de septiembre de 2000.	56
2.2.7 Decreto 898-02 del 12 noviembre de 2002.	57
2.2.8 Decreto 1082-03, del 25 de noviembre de 2003.	57
2.2.9 Decreto 144-05 de fecha 21 de marzo de 2005.	58
2.2.10 Decreto 280-09 de fecha 3 de abril de 2009.	60
CONCLUSIONES.	61
RECOMENDACIONES.	63
BIBLIOGRAFÍA.	65
SIGLAS.	68
ANEXOS.	69

DEDICATORIAS

A mi esposo **Yrving Axel Rivas Báez**, por acompañarme en el camino, brindarme todo el apoyo y comprensión en el desarrollo de mi vida personal y profesional.

A mi hijo **Irving Axel Rivas Zarete**, siempre presto a colaborar en todo.

A mi hija **Jatna Isha Rivas Zarete**, quien a pesar de estar en Tuskegee realizando su maestría de Ciencia Animal, sacrificó muchas horas de descanso para asesorarme sobre este trabajo de investigación.

A mi hijo **Jerry Gabriel Rivas Zarete**, por estar presente y presto a suplir cualquier necesidad durante las largas horas de estudio.

AGRADECIMIENTOS

A mi **padre Dios**, por proveer los medios económicos para hacer posible esta maestría y por la salud, la fortaleza y los conocimientos que con ella he adquirido.

A mi cuñado **Dickson Rafael Rivas Báez**, por su apoyo siempre incondicional para hacer posible los sueños más anhelados.

A mi asesora **Damarys Vicente De la Riva**, por su buen ánimo y por estar presente siempre en todo el desarrollo de esta investigación.

Al profesor **José Alejandro Liriano**, por la mística y presteza que les caracterizan en su cátedra universitaria y por dedicar tiempo de tanta calidad para darnos herramientas valiosas para el desarrollo de nuestra vida profesional del Derecho Marítimo.

A la Coordinadora de la Maestría de Derecho Marítimo **Lludelis Espinal Benzan**, por la iniciativa de esta maestría, un sueño anhelado de muchos profesionales del derecho y por ser la inspiración del tema de investigación.

Al profesor **Jorge Zimbelo** por su alta calidad en la enseñanza combinado con la afabilidad y humildad que les caracterizan.

A todos los profesores y compañeros de la Primera Promoción de la Maestría de Derecho Marítimo por compartir sus enseñanzas y experiencias. Ustedes hicieron que esta maestría sea la más chévere que haya existido antes.

RESUMEN

Esta investigación aborda la Legislación de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias en la República Dominicana. El objetivo central radicó en analizar cuáles mecanismos son utilizados en la actualidad para la implementación del Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias. Utilizamos como referencia principal el análisis realizado por (Espinal, 2010) sobre la Seguridad en los Puertos Dominicanos, corroborando de forma objetiva con la autora sobre la dispersión existente de las normativas promulgadas a tales fines. Esta investigación ha sido de naturaleza documental y descriptiva, ya que partimos de la recopilación de los cánones legales que rigen la materia. En ellas se evidencia dispersión, lagunas y vacíos. Por ejemplo: el Decreto 1082-03 del 25 de noviembre de 2003 que impone a la Autoridad Portuaria crear las condiciones para la implementación del Código PBIP no establece que es la Autoridad Designada; asimismo crea una comisión para que entre otras cosas elabore un reglamento al efecto y no lo realizó; la Ley 427-07 que sanciona la práctica de polizonaje y que nombra como brazo ejecutor de la aplicación del PBIP al CESEP, conforme la Autoridad Designada; el Decreto 144-05 que crea otra Comisión para la Modernización y Seguridad Portuaria, redundante con la primera comisión; el Decreto 280-09 del 13 de abril de 2009, que disuelve la comisión la primera comisión; el Decreto 640-09 del 25 de agosto de 2009 que deroga el Decreto 280-09 por crear un gran conflicto entre las atribuciones de la Aduana, el CESEP y la Autoridad Portuaria.

INTRODUCCIÓN

El mundo ha sufrido cambios trascendentes en materia de seguridad luego de los atentados terroristas en Nueva York y Washington y ha motivado al mundo a repensar la manera de protegerse de las amenazas y fruto de ello surgió el artículo XI-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, (SOLAS 74) denominado Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias.

Entre las amenazas que busca prevenir o bien enfrentar de manera eficaz la legislación se incluyen el terrorismo, el polizonaje, el trasiego de armas, tráfico de drogas, viajes ilegales y otros delitos conexos. La República Dominicana cuenta con una posición geográfica excelente para el comercio marítimo pero que también puede ser utilizada como punto focal por las organizaciones criminales dedicadas a tales actividades delictivas.

El objetivo de esta investigación es dar a conocer la legislación de protección de buques e instalaciones portuarias en la República Dominicana y establecer su pertinencia, vigencia, eficacia y suficiencia para normar el desarrollo pleno de la actividad y los mecanismos utilizados para cumplir con la implementación de las normas.

La investigación es exploratoria y descriptiva porque se orienta al estudio de la legislación de Protección de Buques y Puertos en la República Dominicana que describe la realidad existente en la actualidad, los escollos encontrados en la experiencia de implementación del Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias para llegar a las recomendaciones finales.

La tesis se estructura en 2 capítulos, en el capítulo I se describe el concepto de seguridad y protección marítima, haciendo un recorrido histórico hasta llegar al momento que provocó la aparición del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias.

En el Capítulo II se valora la situación de los cánones legales internos, con enfoque en las condiciones de aplicabilidad que le dan las normas vigentes al Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias y distinguir las diferentes autoridades que intervienen, según las funciones establecidas por ley, determinando objetivamente, la existencia de contradicciones, lagunas, vacíos o letras muertas en los cánones legales que rigen hoy día la materia de seguridad portuaria en República Dominicana.

CAPÍTULO I
SEGURIDAD MARITIMA Y PORTUARIA
CONCEPTUALIZACION Y ORIGEN NORMATIVO

1.1 Concepto de seguridad y protección marítima.

Ha causado cierta preocupación la diferenciación de los términos “seguridad y “protección”, debido a que hay distinción de los significados en el vocablo inglés que distingue entre “safety” y “security”.

El idioma español los denomina indistintamente como “seguridad”. Pero la doctrina no se ha cruzado de brazos, puso afán en realizar un análisis del marco que abarca cada una de dichos términos y cómo se adopta al quehacer cotidiano cada uno en el ámbito marítimo.

Así vemos que Zaragoza entiende que es imprescindible realizar un análisis entre los dos términos antes de abordar el estudio del concepto de seguridad marítima. “Sucede que tanto el término “maritime safety” como el término “maritime security”, ambos están inmersos en la expresión en castellano de seguridad marítima”. (Zaragoza, 2009). La diferenciación entre los dos términos, sin dudas hace mucho más comprensible el estudio de la seguridad marítima, pues supone necesidades y acciones diferentes, veamos la definición de algunos autores:

“El concepto de “safety” se puede definir como la capacidad de reducir el riesgo de pérdidas, lesiones o muertes, ocurridos como consecuencia de percances humanos o causas naturales”. (Neal, 2009).

La “maritime safety” está integrada por reglas y procedimientos para garantizar la seguridad del buque en el mar y prevenir los peligros naturales, los siniestros causados por el desplazamiento del barco y los riesgos derivados de su navegación. (Zaragoza, 2009).

La “maritime security” es el “conjunto de medidas enfocadas a garantizar la seguridad contra acciones voluntarias que violan el derecho marítimo, perturban o impiden la libertad de navegación o aprovechan la naturaleza

anárquica de los espacios marítimos para realizar actividades ilícitas”. (Zaragoza, 2009).

“La seguridad se entiende mejor en sentido negativo, como ausencia de situaciones que producen alarma e inquietud en los ciudadanos” (Marí, 2007).

Del análisis del término “safety” se extrae que los procedimientos y reglas a seguir está encaminada a tipos de riesgos y peligros que no involucran manos criminales, sino que se encuentra dentro de los riesgos que trae consigo, eventualmente, la actividad de la aventura marítima lo que hace necesaria su prevención.

Pudiéramos pensar que en estos tiempos el avance tecnológico permite saber con antelación sobre la formación de un fenómeno natural, como tormenta, huracán, hielo, pero no siempre es así o no siempre se trata de la inclemente naturaleza como huracanes, tormentas, helada, etc. Existen otros imprevistos que pueden aparecer en el camino a los que se somete sin esperarlo la tripulación, las mercancías y el buque, por ejemplo, incendio, fallos en máquina, accidentes, averías, entre otros.

Queda claro que el término “safety” se enfoca en la capacidad de reducir el riesgo de pérdidas, lesiones o muertes a los que se someten durante la navegación contra situaciones eventuales e involuntarios, mientras que el término “maritime security” se relaciona con medidas que se toman contra acciones voluntarias que tienen el objetivos criminales hacia el buque y, o su tripulación, como por ejemplo: el terrorismo o el sabotaje, la piratería, el trasiego de sustancias peligrosas, tráfico armas o drogas prohibidas que normalmente son realizados por el crimen organizado.

Coincidimos con la diferenciación que hace Zaragoza, mientras al “maritime safety” la trata como “protección marítima” la cual está integrada por reglas y procedimientos para garantizar la seguridad del buque en el mar y prevenir los peligros naturales, los siniestros causados por el desplazamiento del barco y los riesgos derivados de su navegación” y la “maritime security” o la denomina “seguridad marítima” y la define como “el conjunto de medidas enfocadas a garantizar la seguridad contra acciones voluntarias que violan el derecho marítimo, perturban o impiden la libera de navegación o aprovechan la naturaleza anárquica de los espacios marítimos para realizar actividades ilícitas”. Zaragoza, 2009).

Finalmente queda establecer que el Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) utiliza el término protección de los buques e instalaciones portuarias, poniendo por primera vez una diferencia entre protección y seguridad y la delimita en la interfaz buque-puerto que es el tema al cual se dedica este estudio.

1.2 Origen normativo de la seguridad marítima.

La doctrina es constante en establecer que la navegación y la seguridad han ido de la mano siempre. Desde que el hombre aprendió a navegar, la actividad en el mar ha tenido dos finalidades básicas: la explotación económica y servir de vehículo para proyectar el poder naval sobre la tierra.

“En realidad lo que hacían era tratar de asegurar que las condiciones en la mar permitieran el tráfico comercial entre Europa y las colonias en América y Asia en cierto modo contribuirían a la Seguridad Marítima”. (Ruesta 2008).

La catástrofe del Titanic, en la noche del 14 al 15 de abril de 1912, a decir de (Rodrigo “supuso el punto de arranque de la actual normativa de seguridad marítima, entre las cuales se destaca el Convenio Internacional para la seguridad de la vida Humana en el Mar o Convenio SOLAS (International

Convention On Safety of Life at Sea) y demás normas jurídicas dictadas por la Organización Marítima Internacional (OMI)". (Rodrigo, 2015).

El Siglo XIX trajo consigo peculiaridades como que Gran Bretaña imponga su propia ley y consagre la libertad de navegación como principio indiscutible y como medio de defender sus intereses nacionales. "Esa libertad generalizada a quien más beneficiaba era precisamente a las potencias comerciales que eran y siguen siendo las que más la necesitan". (Ruesta, 2008).

Vale la pena mencionar la Segunda Guerra Mundial, y el período de Guerra Fría, ambas durante el Siglo XX "cuando dichas amenazas desaparecen merma también la seguridad y al volver la inseguridad también "la Seguridad Marítima reaparece y vuelve a mostrar su importancia". (Ruesta et al, 2008).

Un hecho acaecido en materia de la navegación marítima, que mereció la atención para la creación de normas de seguridad cada vez más exigentes podemos mencionar para poner un ejemplo: El atentado contra el buque de guerra USS Cole (DDG-67) el 12 de octubre de 2000 en Yemen que causó la muerte de 17 marinos.

A inicios del Siglo XXI, el mundo es sorprendido por los atentados en los Estados Unidos de Norteamérica a las torres gemelas en Nueva York, y al Pentágono, el 11 de septiembre de 2001, lo cual obligó al cambio del orden mundial, a la revisión de las normas de seguridad y los estándares que hasta el momento se conocían.

Todas las medidas tomadas para seguridad de la vida humana ha tenido mucho peso en el normal tránsito de la humanidad y los medios de transporte masivos por aire mar y tierra han tenido que ser repensada y es lo

que motiva a la enmienda del Convenio SOLAS que produjo el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias PBIP.

No obstante a los objetivos de la seguridad marítima, el error humano ha sido el factor que encabeza los accidentes marítimos con pérdidas de vidas humanas y pérdidas económicas de imposible superación, pero que han dado pie al nacimiento de normas de seguridad cada vez más rigurosas. Entre los casos de accidentes marítimos con mayores pérdidas se encuentran:

- El SS-Sultana, barco de origen norteamericano, de vapor utilizado al comercio de algodón, explotó por el mal funcionamiento de una de sus calderas, dejando más de 1,600 fallecidos. 2) En 1707, el Royal Navy, se cuenta que el capitán cometió varios errores de cálculo en su intento de navegar a través de peligrosos arrecifes al oeste de las islas Sorlingas, en Reino Unido, provocó se hundieran 4 barcos principales dejando falleciendo casi 2000 navieros.
- El SS MontBlanc. En 1917 mientras cargado de explosivos altamente volátiles, se abría paso camino de Bedford, y colisiono con el buque noruego SS IMO y el incendio provocó la muerte de más de 2000 personas y aproximadamente 9000 heridos.
- SS Kiangya, exploto al chocar con una mina, en 1948, repleta de refugiados de la guerra civil de china. La cifra aproximada de fallecidos es de 4,000.
- El Titanic de Oriente, embarcación china, se hundió dejando un total de 1600 fallecidos, tras golpear un arrecife cerca de Indonesia, en fecha 6 de febrero de 1822.
- El transatlántico RMS Empress of Ireland que tras colisionar con el Carguero de carbón noruego SS Storstad, se hundió en el rio San Lorenzo, entre Estados Unidos y Canadá, donde fallecieron 1,012 personas. En fecha 29 de mayo de 1914.

- SS TOYA, THE SEIKAN FERRY. STEAMER, Ferry japonés que se hundió en el estrecho de Tsugaru, durante el Tifón Marie dejando 1,500 fallecidos, el 26 de septiembre de 1954.
- 1-MV Doña Paz, 1987, Ferry que se dirigía a la capital de Filipinas, chocó contra el petrolero MT Vector, y ambos explosionaron dejando 4,341 fallecidos.

El error humano es la causa más común de colisiones marítimas. "Falta de formación. Implican el 80% de los accidentes marítimos. A este respecto, el Capitán de Navío Alejandro Liriano Rodríguez en su cátedra sobre Seguridad Marítima, establece varias causas frecuentes de accidentes marítimos:

- 1) Error humano
- 2) Las condiciones climáticas
- 3) La falla del equipo
- 4) Problemas de infraestructura
- 5) Falta de ayuda a la navegación y no menos importante
- 6) La existencia del sistema de Banderas abiertas o de conveniencias,

Además, la confusión derivada de las diferencias en los sistemas de tráfico marítimo a través de diferentes regiones, algo muy similar a conducir en el lado equivocado de la carretera durante la visita a otro país.

Pero hay otros factores donde incide la mano criminal, el animus necandi o dolo para cometer crímenes y delitos contra las personas, contra la propiedad y contra el Estado, se trata de las organizaciones criminales las cuales aprovechan el medio marítimo para cometer sus delitos como la el trasiego de armas, el narcotráfico, la piratería, el polizonaje, robo de mercancías, entre otros delitos conexos, que mantienen al mundo en vilo, por lo que los organismos internacionales prestan constante empeño en la

revisión y mejora de los mecanismos de defensa de la vida humana, los buques y la mercancía, buscando adelantarse a la prevención y a respuesta eficiente a los siniestros que acechan la actividad de la navegación marítima.

La Organización Marítima Internacional (OMI), ha sido la organización nacida para dar respuesta a las necesidades normativas sobre la seguridad marítima, fundada en 1948, bajo el nombre de Organización Consultiva Intergubernamental (OCMI), pero en el marco de una conferencia internacional celebrada en Ginebra, fue adoptado un convenio que entró en vigor en 1958, mediante el cual queda constituida formalmente la Organización Marítima Internacional.

En 1960 celebra su primera conferencia en la cual adoptó el Convenio Internacional para la seguridad de la vida en el mar, (SOLAS) que entró en vigor en 1965 y abarca un conjunto de medidas para mejorar la seguridad de la navegación. En 1974 el Convenio SOLAS fue actualizado y mantiene un procedimiento de modificación con el que puede actualizarse sin la necesidad de convocar una conferencia ha sido ratificado por el 99% de los Estados que representan el tráfico marítimo mundial.

Es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques. Cuenta con 173 miembros al día de hoy, entre los cuales se cuenta la República Dominicana.(IMO, 2018).

Como organismo apéndice de la ONU, es la encargada de establecer normas para la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental que ha de observarse en el transporte marítimo internacional. Tiene la función de establecer un marco normativo para el sector del transporte marítimo a fin de que sea justo y eficaz y que se adopte y aplique en el plano internacional.

(OMI, 1953). Entre los principales convenios internacionales de la OMI en los cuales República Dominicana es signataria son los siguientes:

Tabla No. 1
Convenios de Seguridad Marítima y Portuaria

CONVENIO	TAMBIEN LLAMADO	OBSERVACION
Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar. 1974,	Convenio SOLAS 74	Enmendado varias por última vez en 2001.
Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973.	Convenio MARPOL	Modificado por el Protocolo de 1978 y por el Protocolo de 1997.
Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar.	Convenio de Formación STCW	En su forma enmendada, incluidas las enmiendas de 1995, enmiendas de Manila de 2010.
Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988.	Convenio SUA	Y protocolo de represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, 1988 y protocolos de 2005);
Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores 1977.	Convenio CSC	

De todos los antes mencionados nos detendremos en el Convenio de Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) para poner de relieve el tema de estudio sobre Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, debido a que es precisamente éste el que mediante su enmienda hace nacer la figura de la Protección de Buques e Instalaciones portuarias delimitada a la interfaz buque-puerto, que veremos en detalle en lo adelante.

1.3 Convenio que regula la protección de interfaz buque-puerto.

El convenio que regula la protección de buques e instalaciones portuarias nace del Convenio internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974. (SOLAS) “La más importante de las normas supranacionales sobre seguridad marítima, es el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS), por su fecha y por su calado”. (Pulido, 2015).

La primera versión del SOLAS fue adoptada en 1914, en respuesta a la catástrofe del Titanic, la segunda en 1929, la tercera en 1948 y la cuarta en 1960. En la versión de 1974 se incluye el procedimiento de aceptación tácita por el que se establece que una enmienda entrará en vigor en una fecha determinada a menos que, antes de esa fecha, un determinado número de Partes haya formulado objeciones. Por consiguiente el Convenio de 1974, ha sido actualizado y modificado en numerosas ocasiones. La versión vigente se conoce como “Convenio SOLAS, 1974, enmendado”. (IMO, 2018).

Su finalidad, como lo expresa su nombre es la preservación de la vida humana, pero enfocado en el ámbito del mar. Y para cumplir con su finalidad sus capítulos contienen amplias disposiciones las cuales abarcan aspectos que van desde la construcción de los buques estableciendo reglas claras y específicas para que pueda tenerse como clasificado y obtener la

certificación de que es apto para la navegabilidad o para el fin al cual se dedicará.

Su ámbito de aplicación está dirigido a los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de los Estados miembros del Convenio.

1.3.1 Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).

La enmienda más reciente realizada al Convenio SOLAS 74, fue a raíz de los atentados de Nueva York. Tal como lo establece la Resolución No 2 de la Conferencia adoptada el 12 de diciembre de 2002, relativa a las medidas especiales para incrementar la seguridad y protección marítima contenidas en el nuevo Capítulo XI-2 del Convenio denominado Código de Protección de Buques e instalaciones portuarias (PBIP), veamos:

El Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 74 Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP o ISPS, en su acrónimo en inglés: International Ship and Port Facility Security Code) es producto de las enmiendas a los Capítulos V y XI del Convenio SOLAS, mediante la Asamblea General de la OMI celebrada en noviembre de 2001, en Londres.

Aunque algunos prefieren el término ISPS otros utilizan el término BPIP sin se pueden utilizar indistintamente.

Los objetivos del Código PBIP son:

1. Establecer un marco internacional que canalice la cooperación entre Gobiernos contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores navieros y portuarios a fin de detectar las amenazas a la protección y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques o instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional.

2. Definir las funciones y responsabilidades respectivas de los Gobiernos Contratantes, los organismos gubernamentales, las administraciones locales y los sectores naviero y portuario, a nivel nacional e internacional, con objeto de garantizar la navegación marítima.
3. Garantizar que se recopile e intercambie con prontitud y eficacia información relacionada con la protección.

Su ámbito de aplicación viene dado para los buques dedicados a viajes internacionales: buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad; buques de carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueo bruto igual o superior a 500 TRB y unidades móviles de perforación mar adentro y las instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques dedicados a viajes internacionales.

No incluye a los buques de guerra ni las naves auxiliares (por ejemplo un buque hospital) ni a los buques propiedad del Gobierno Contratando o que esté siendo explotado por él se dediquen a servicios gubernamentales de carácter no comercial.

Sin embargo, los gobiernos contratantes tienen la facultad de decidir el ámbito de aplicación de sus instalaciones portuarias, que si bien son utilizadas fundamentalmente por buques que no están dedicados a viajes internacionales, en ocasiones tienen que prestar servicio a buques que hacen escala tras un viaje internacional o zarpan desde ellas. Siempre basando su decisión previo a una evaluación de la protección de la instalación portuaria, para que esta esté acorde con lo exigido en el Código.

El mismo Código BPIP prevé que los Gobiernos pueden agregar normas de seguridad que coadyuven a maximizar la seguridad y es evidente que no existe un estándar, sino que cada país puede contar con características y necesidades diferentes, siempre dando un trato no menos favorable a los establecidos por el Código PBIP.

Es importante destacar que dentro el Código establece de forma expresa que su aplicación incluye la interfaz buque-puerto. “Que se entiende la interacción que tiene lugar cuando un buque se ve afectado directa e inmediatamente por actividades que entrañan el movimiento de personas o mercancías o la provisión de servicios portuarios al buque o desde éste”. (Campuzano, 2016).

La instalación portuaria está definida por el Código como el lugar determinado por el Gobierno contratante o por la autoridad designada donde tiene lugar la interfaz buque-puerto. Esta incluirá, según sea necesario, zonas como fondeaderos, atracaderos de espera y accesos desde el mar y buques auxiliares que intervienen en la actividad del movimiento del buque o la actividad.

Está compuesto por un preámbulo y dos partes. La Parte A contiene las prescripciones obligatorias relativas a las disposiciones del Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 74 enmendado y la Parte B contiene las orientaciones relativas a las disposiciones del Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS enmendado.

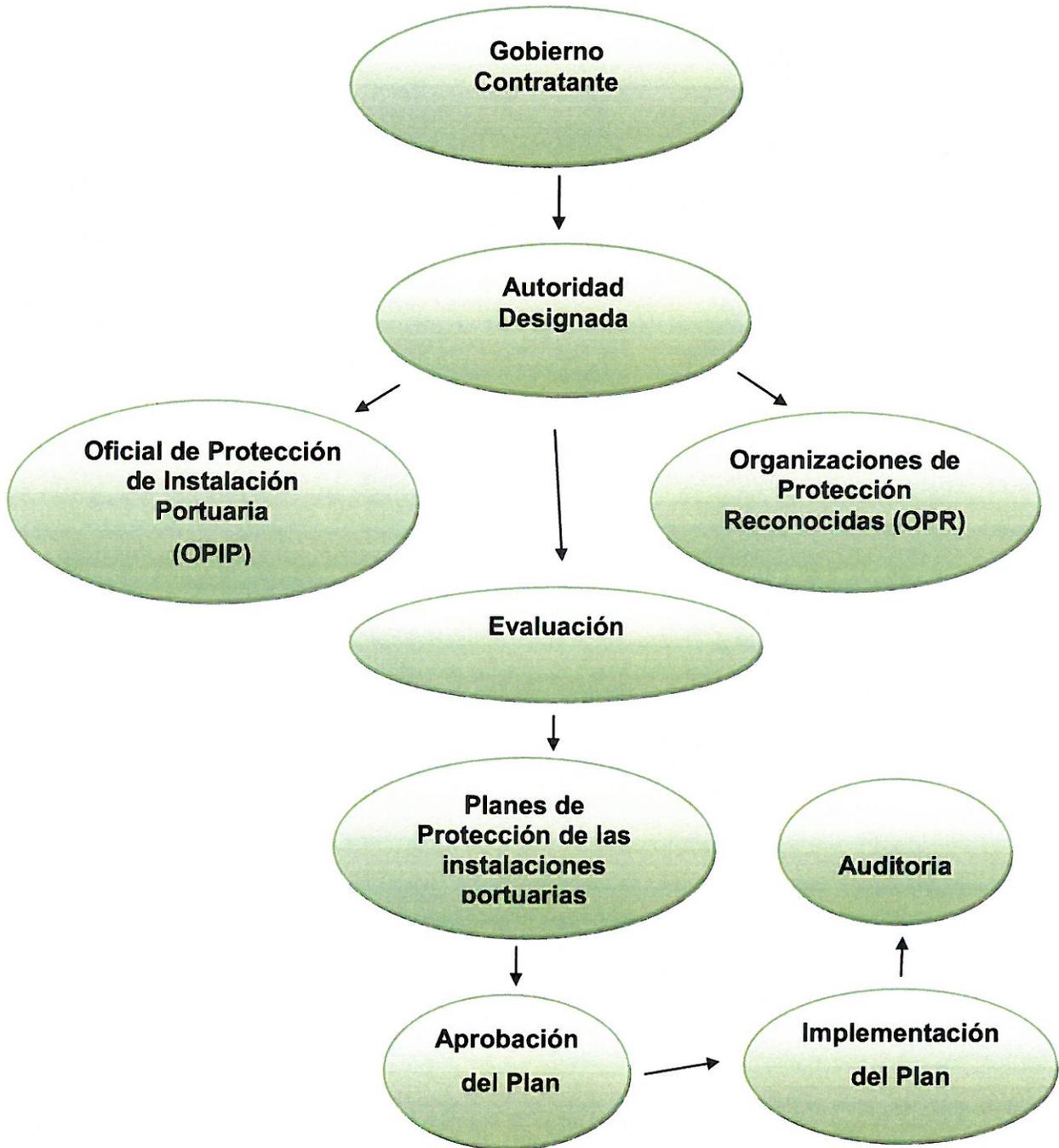
Que si bien no son obligatorios sirve de guía o puede ser acogido como obligatorio en la Ley interna total o parcialmente, según le convenga a las necesidades de cada Gobierno Contratante.

Con sus reglas busca evitar que personas no autorizadas accedan a una instalación portuaria o a un buque, mientras se encuentra en puerto o durante la navegación e implementar un sistema de alerta que permita la actuación de las autoridades competentes cuando ocurra un suceso que afecta a la seguridad marítima, o que utilice el mismo buque como arma, como los hechos fatídicos en donde fueron utilizados aviones llenos de

pasajeros y combustible para estrellarlos contra las Torres Gemelas en World Trade Center de New York el 11 de septiembre de 2001.

Además se empeña en impedir que sean introducidas armas o mercancías no autorizadas a bordo de un buque o en el interior de una instalación portuaria.

Figura No. 1
DIAGRAMA DE IMPLEMENTACION DEL CODIGO PBIP EN LAS
INSTALACIONES PORTUARIAS



1.3.2 Requisitos para certificación de Buques e Instalaciones portuarias.

Para que los buques e instalaciones portuarias puedan ser certificados PBIP es necesario que se lleven a cabo unos procedimientos mandatorios por el Código para poner en condiciones de recibir dicho certificado que es otorgado por el Estado. Dentro de los procesos se encuentran: la evaluación de la instalación y el plan de protección portuario.

Ha de realizarse en cada puerto una evaluación de las instalaciones portuarias, la cual puede ser realizada por una Organización de Protección Reconocida (OPR) y ha de ser aprobada por la autoridad designada. La Evaluación de la protección consiste en el levantamiento del puerto y las áreas neurálgicas y recomendaciones. Esta evaluación, para que tenga validez debe ser aprobada por el Gobierno Contratante. Una vez aprobada, se procede a realizar el plan de protección.

Luego del levantamiento realizado durante la evaluación se toman todas las debilidades y necesidades encontradas y con ello se realiza el plan de protección que debe contener todas las amenazas posibles (como ingreso de armas no autorizadas, drogas ilícitas y contrabando, acceso de personas no autorizadas, robos y sabotaje, entre otras) y las acciones a tomar en los casos eventuales, entes responsables de tomar las acciones y los diferentes niveles de protección y las medidas que correspondientes para poner la instalación portuaria acorde a los requerimientos del PBIP.

Entre las medidas a tomar en los puertos se encuentran:

- Realización de inversiones necesarias en infraestructura y tecnología,
- Establecer muros perimetrales que evite el ingreso de personas,
- Sistema de Circuito Cerrado de Televisión en áreas de acceso y sombra.

- Realizar manual de procedimiento para cada amenaza,
- Capacitación del personal de seguridad,
- Sistema de control de ingreso o carnetización.
- Delimitación de zonas restringidas y señalización,
- Parqueos visitantes, empleados y transportistas,
- Control de accesos, patrullaje marítimo a los buques atracados.
- Coordinación con OPR, a los fines de asesoría, iluminación, perímetro o límites de aplicación del Código,
- Instalación de centros de mando,
- Establecimiento de estaciones de emergencias.

1.3.3 Niveles de Protección.

Los tres niveles de protección son tanto para las instalaciones portuarias como para los buques de más de 500 TRB que tengan entrada y salida internacional, que son aprobados por la administración de las instalaciones a las que aplica el Código PBIP.

En el nivel 1, deberá mantenerse medidas mínimas de protección adecuadas en todo momento. En este nivel esta activada siempre: zona restringas, comprobación de identidad, control de vehículos, inspección aleatoria, bloquear acceso no usado.

El nivel de protección 2, deberá mantenerse medidas adecuadas de protección adicionales durante un periodo de tiempo como resultado de un aumento de riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la protección marítima. Durante este nivel se pone vigilancias adicionales, barreras de seguridad, aumentar la frecuencia de registros, denegar ciertos accesos y patrullaje desde el agua.

El nivel de protección 3. Deberá mantenerse más medidas concretas de protección durante un período de tiempo limitado cuando sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección marítima, aunque no sea posible determinar el blanco en concreto. En este nivel intervienen todos los organismos de seguridad del Estado y la seguridad privada. (COE, bomberos, 9-11, Defensa Civil, Fuerzas Armadas, etc.) Se suspende el acceso a ciertos lugares, suspender movimientos de personas, aumentar patrullaje, suspender operaciones, evacuar parcial o totalmente, llamado a todas las instituciones de seguridad y relacionadas con contingencia en el puerto.

1.3.4 Declaración de Protección.

La Declaración de Protección de las instalaciones portuarias son medidas tendentes a garantizar frente a un problema o sospecha o duda de problema la seguridad de buque y del puerto antes de que entre a puerto. Por lo que el capitán del buque ha de obedecer la reglamentación y alerta de que ha sido puerto ante un riesgo o sospecha de un peligro inminente en la actividad marítima.

Esos niveles de protección pueden ser declarados por los Gobiernos Contratantes quienes determinan cuándo se requiere una declaración de protección, mediante la evaluación del riesgo que una operación de interfaz buque puerto o actividad buque a buque cuando suponga para las personas, los bienes o el medio ambiente un peligro.

La declaración de protección marítima recogerá las medidas de protección necesarias que podrían repartirse entre el buque y la instalación portuaria (o entre los buques) y establecerá las responsabilidades de cada parte.

1.4 Autoridades que intervienen en la implementación del Código PBIP, según su función.

A través del estudio de los diversos decretos emitidos por el Poder Ejecutivo Dominicano se puede extraer que existen diferentes instituciones que han intervenido en la implementación del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, entre ellas varias comisiones creadas para cumplir con un tramo de las disposiciones del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias.

Como por ejemplo de lo descrito podemos mencionar la comisión creada por el Decreto 1082-03 compuesta por el Director Ejecutivo de la Autoridad Portuaria Dominicana, quien la presidía, además del Director General de Aduanas, el Jefe de Estado Mayor de la Marina de Guerra, el Director del Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria, (CESEP), la Asociación de Navieros, a los fines de cumplir con lo dispuesto en el artículo 1 de dicho decreto, a tal efecto, la cual fue dejada sin efecto por el Decreto 280-09 del 13 de abril de 2009.

Por su lado la Comisión Presidencial creada por el Decreto 144-05 no encontramos ninguna constancia de que haya sido disuelta. Otras entidades que continúan vigente son:

1.4.1 Autoridad Portuaria Dominicana como Autoridad Designada.

La Autoridad Designada es la organización o administración identificada, dentro del Gobierno Contratante, como responsable de implementar las disposiciones del Capítulo XI-2 perteneciente a la seguridad de los recintos portuarios y la interfaz buque-puerto, desde el punto de vista del puerto.

La Ley 246-07 de República Dominicana que penaliza el polizonaje, define la Autoridad Designada como “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”.

La citada ley establece como autoridades competentes para los fines de su aplicación a la Armada Dominicana (antes Marina de Guerra) en virtud de la Ley 3003-51 sobre Policía de Puertos y Costas; La Autoridad Portuaria Dominicana, en virtud de la Ley 70 del 17 de diciembre de 1970 y el Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP), creado por la Ley 746 del 11 de septiembre de 2000.

La Autoridad Portuaria tiene entre sus atribuciones las siguientes:

- a) Dirigir, administrar, explotar, operar, conservar y mejorar los puertos marítimos de carácter comercial bajo su control y administración, así como los que en el futuro vayan entrando a formar parte de la Autoridad Portuaria Dominicana por disposición Ejecutiva, con absoluto exclusión de los puertos de carácter militar y de las secciones de los puertos que tengan ese carácter.
- 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) Estudiar, programar y ejecutar la ampliación de los puertos existentes o la construcción de los que en el futuro se requieran.

- d) Realizar la política portuaria que señale el Poder Ejecutivo para cuyo objeto la Autoridad Portuaria será su asesor técnico.
- e) 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 o almacenaje de carga.
- f) La asignación de sitios de ataque a las naves, pudiendo limitar la estadía de las mismas o exigir el desatraque cuando las operaciones de embarque y desembarque de carga hayan terminado o cuando la nave se niegue a obedecer los reglamentos de trabajo portuario.
- g) La recepción, movilización dentro de sus recintos, ubicación en sus almacenes, depósitos patios y demás sitios destinado al efecto, de las mercancías y otros bienes que se embarquen o desembarquen.

Ahora bien, la nueva asignación como Autoridad Designada responsabiliza a la Autoridad Marítima Dominicana a determinar qué medidas del ámbito nacional son necesarias para dar cumplimiento al Código Internacional de Protección de Buques y Puertos (PBIP).

1.4.2 La Armadas Armada Dominicana.

Como parte de las Fuerzas Armadas el mandato constitucional sobre la seguridad y defensa nacional y en virtud de la Ley 3003-51 sobre Policía de Puertos y Costas y el artículo 9 de la Ley 139-13, la Armada Dominicana juega un papel preponderante, tal como dice en su tesis Ramírez P. “Una considerable parte de las responsabilidades asignadas a la Autoridad Portuaria Dominicana son compartidas con otras instituciones, entre ellas la Armada de República Dominicana, sobre todo, aquellas relacionadas con el

cumplimiento de los estándares internacionales establecidos para preservar el buque, la tripulación y el medio ambiente marino”. (Ramírez P. 2014).

Del conjunto de funciones que otorga la Ley a la administración portuaria, descansa en gran medida en la gestión de las operaciones, atraque, desatraque, amarre, practica y remolque, funciones que son realizadas por un oficial superior de la Armada Dominicana.

El artículo 9 de la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas No. 139-13, establece entre las funciones de la Armada Dominicana, además de los numerales del 1 al 8 del artículo 8 de la citada ley las siguientes:

- 1) Ejercer las funciones de autoridad marítima nacional, en virtud de lo establecido en la legislación vigente,
- 2) Ejercer el control, seguridad y defensa de las costas, puertos, marinas deportivas, aguas interiores, aguas territoriales, zona contigua y zona económica exclusiva de la República,
- 3) Proteger el tráfico e industrias marítimas legales, haciendo respetar sus intereses y pabellones;
- 4) Combatir la piratería marítima, las violaciones a las leyes y hacer cumplir las disposiciones sobre navegación, comercio marítimo y tratados internacionales;
- 5) Hacer cumplir las disposiciones de la navegación marítima, los acuerdos internacionales sobre abanderamiento, titulación de tripulantes, registros de buques, comercio y pesca, además de las facilitación del comercio marítimo legal;
- 6) Elaborar programas y proyectos de autogestión tendentes a promover el desarrollo de la industria marítima nacional;
- 7) Preparar y coordinar las capacidades y recursos marítimos e la Nación par su empleo en caso de ser requerido en interés de la seguridad y defensa nacional, 8) ejercer el control, la supervisión y la dirección

operativa de los servicios civiles de auxiliares navales, 9) preparar y ejecutar los planes para la defensa naval y seguridad marítima.

1.4.3 Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP).

Creado por Decreto el 11 de septiembre del año 2000 mediante el Decreto 746-00, con una fuerza autorizada de 514 miembros distribuidos a nivel nacional. La Ley 246-07 que sanciona la práctica de Polizonaje en su artículo 8 designa al Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP) como 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 Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), de conformidad con la Autoridad Designada.

El Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria conforma uno de los Cuerpos de Defensa para la Seguridad Nacional, definidos como unidades operativas especializadas, integradas por miembros escogidos de las instituciones militares con el objeto de proporcionar seguridad y protección a determinadas áreas estratégicas que son vitales para la garantía de los intereses nacionales de seguridad.

Otros cuerpos especiales que lo componen son: El cuerpo Especializado de Seguridad Fronteriza Terrestre (CESFRONT) Cuerpo Especializado de Seguridad del Metro (CESMET) Y El Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC);

En lo que respecta al CESEP, es comandado por un Contralmirante de la Armada de la República Dominicana (ARD) según lo establece el artículo 58 de la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas No.139-13, y depende, como los demás Cuerpos Especializados tanto administrativa como orgánicamente del Ministerio de Defensa de la República Dominicana.

1.4.4 Organización de protección Reconocida (OPR).

Las actividades propias para la aplicación del Código PBIP son responsabilidad exclusiva de los Gobiernos Contratantes, existiendo algunas funciones que pueden ser delegadas en Organizaciones de Protección Reconocidas OPR pero siempre con la aprobación final de la autoridad designada como representante del Estado.

La designación de una Autoridad de protección reconocida exige un perfil adecuado a las funciones a desarrollar. Es la persona jurídica inscrita ante la Autoridad marítima nacional a la cual se podrá autorizar las siguientes funciones: evaluación de protección de los buques, planes de protección de buques, evaluación de protección de las instalaciones portuarias, planes de protección de instalaciones portuarias, capacitación de personal respecto de los planes elaborados por la OPR.

Se exige conocimiento especializado de los aspectos de protección pertinente, conocimiento adecuado de las operaciones de los puertos y los buques que incluye un conocimiento del proyecto y construcción de buques, si ofrece servicio a los buques y del proyecto de construcción de puertos, si ofrece servicios a las instalaciones portuarias.

Capacidad para evaluar los riesgos más comunes en relación con la protección de las operaciones de los buques y de las instalaciones portuarias, incluidas la interfaz buque-puerto y la forma de reducir al mínimo tales riesgos. (Código PBIP Parte B. Art. 47).

1.4.5 Oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP).

El Código dispone la necesidad de asignación de un Oficial de Protección de Instalación portuaria (OPIP), pero el Estado se encarga tanto de establecer en cuáles puertos tiene aplicabilidad el Código PBIP y de la distribución de

los Oficiales de Protección Portuaria, pues un OPIP puede estar a cargo de más de una instalación portuaria.

Este oficial se encarga del desarrollo, implementación y funcionamiento del plan de protección en la Instalación portuaria de la Instalación o instalaciones portuarias a que corresponde. Asimismo debe ser un profesional altamente calificado. Es decir el perfil de aptitud y actitud en todos los aspectos relacionados con la seguridad portuaria debe ser incuestionable, como requisito sine-qua-non para ser asignado. Su designación debe ser aprobada por la Autoridad Designada en representación del Estado.

Dentro de las tareas y responsabilidades del oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP) y sin que esta enumeración sea limitativa, son las siguientes:

1. Llevar a cabo una evaluación inicial completa de la instalación portuaria;
2. Garantizar la elaboración y el mantenimiento del plan de protección de la instalación portuaria;
3. Implantar el plan de protección de la instalación portuaria y realizar prácticas con él;
4. Realizar periódicamente inspecciones de protección de la instalación portuaria para asegurarse de que las medidas de protección siguen siendo adecuadas;
5. Recomendar e incluir, según proceda, modificaciones en el plan de protección de la instalación portuaria a fin de subsanar deficiencias y actualizar el plan en función de los cambios que haya en la instalación portuaria;
6. Acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia entre el personal de la instalación portuaria;

7. Asegurarse de que sea impartida la formación adecuada al personal responsable de la protección de la instalación portuaria;
8. Informar a las autoridades pertinentes de los sucesos que supongan una amenaza para la protección de la instalación portuaria y llevar un registro de los mismos;
9. Coordinar la implantación del plan de protección de la instalación portuaria con los pertinentes oficiales de protección de los buques y oficiales de las compañías para la protección marítima;
10. Coordinarse con los servicios de protección necesarios;
11. Asegurarse de que se cumplen las normas relativas al personal responsable de la protección de la instalación portuaria;
12. Garantizar el funcionamiento, prueba, calibrado y mantenimiento adecuados del equipo de protección, si lo hay;
13. Ayudar a los oficiales de protección de los buques a confirmar la identidad de las personas que deseen subir a bordo, cuando se les pida identificación de instalaciones, límites y accesos de sus operadores.

Tabla No. 2
Distribución de Oficiales de Protección de Instalación Portuaria (OPIP)
en la República Dominicana.

Puerto	Cantidad	Puerto	Cantidad
Haina HIT	03	Aes Andrés	01
Interquímica	03	Sultana del Este	01
Fersan	01	Manzanillo	01
Sidport	01	Puerto Plata	01
Falcondo	01	Amber Cove	03
PTG	01	Cayo Levantado	01
Refidomsa	01	La Romana	02
Aes Itabo	02	Boca Chica	01
Santo Domingo	01	Azua	01
Barahona	01		

Fuente: CESEP

1.4.6 Oficial de protección de buque (OPB).

Es la persona designada para asumir la responsabilidad de la elaboración, implementación, revisión y actualización del plan de protección del buque y para la coordinación con los Oficiales de Protección de Puerto (OPIP) y los Oficiales de Compañía de Protección Marítima (OCPM).

Además de las que se estipulan en otras secciones del Código, las tareas y responsabilidades del oficial de protección del buque serán, sin que esta enumeración sea limitativa, las siguientes:

- Realizar inspecciones periódicas de la protección del buque para asegurarse de que se mantienen las medidas de protección que corresponda;
- Mantener y supervisar la implantación del plan de protección del buque, incluidas cualesquiera enmiendas del mismo;
- Coordinar los aspectos de protección de la manipulación de la carga y de las provisiones del buque con otro personal del buque y con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias pertinentes.
- Proponer modificaciones al plan de protección del buque;
- Asegurar la realización de evaluaciones de protección del buque:
- Informar al oficial de la compañía para la protección marítima de toda deficiencia e incumplimiento descubiertos durante las auditorías internas, revisiones periódicas, inspecciones de protección y verificaciones del cumplimiento y ejecución de cualquier medida correctiva:
- Acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia a bordo;
- Garantizar que se ha impartido formación adecuada al personal de a bordo, según convenga;
- Notificar todos los sucesos que afecten a la protección:
- Coordinar la implantación del plan de protección del buque con el oficial de la compañía para la protección marítima y el oficial de protección de la instalación portuaria pertinente;
- Garantizar el funcionamiento, prueba, calibrado y mantenimiento adecuados del equipo de protección, si lo hay:

- Garantizar la elaboración, presentación y aprobación del plan de protección y su implementación y mantenimiento.

1.4.7 Oficial de Protección de la Compañía (OPC).

El oficial de la compañía para protección marítima, es la persona designada por la compañía para asegurar que se lleve a cabo una evaluación sobre la protección del buque y que el plan de protección del buque se desarrolle, se presentan para su aprobación y posteriormente se implantan y mantiene y para coordinar la labor con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y los oficiales de protección de buque.

Es importante destacar que este oficial previsto por el Código PBIP es el representante del armador en cuanto a las actividades correspondientes al PBIP, en la República Dominicana no hay Marina Mercante lo que quiere decir que no existe la necesidad del nombramiento de este oficial que tiene como funciones:

- Informar del grado de amenaza al que posiblemente tenga que enfrentarse el buque, sirviéndose para ello de las pertinentes evaluaciones de la protección y de otra información adecuada.
- Asegurar que se realicen las evaluaciones de protección del buque correspondiente.
- Garantizar la elaboración, presentación del plan de protección del buque.
- Garantizar la presentación para aprobación del plan de protección del buque.
- Garantizar la implementación y mantenimiento del plan de protección del buque.
- Asegurarse de que el plan de protección sea modificado cuando amerite para subsanar deficiencias y que satisfaga las necesidades de protección para cada buque.

Los diferentes oficiales tienen muy bien definidas sus funciones, sin embargo lo que lleva al éxito de sus funciones es precisamente la intercomunicación efectiva y la coordinación para llevar a cabo sus respectivas tareas. Asimismo, es necesaria la concientización y capacitación de todo el personal que labora para facilitar los procedimientos a seguir en el momento que haya que poner uno de los planes de protección de buque o de instalación portuaria.

1.5 Responsabilidad de los Estados Contratantes.

Los Estados miembros del SOLAS asumen un compromiso de cumplimiento del Código PBIP. “Se obligan a promulgar todas las leyes, decretos, órdenes y reglamentos y a tomar todas las medidas que se precisen para dar al Convenio plena efectividad y así garantizar, que desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana, todo buque será idóneo para el servicio a que se le destine”. (Pulido, 2015).

En cuanto a la interfaz buque puerto, definida como “la interacción que tiene lugar cuando un buque se ve afectado directa e inmediatamente por actividades que entrañan el movimiento de personas o mercancías o la provisión de servicios portuarios al buque o desde éste”. (Campuzano, 2016). El estado tiene las obligaciones siguientes:

- Determinar los niveles de protección (No delegable).
- Determinar qué puertos que necesitan Oficial de Protección de Instalación Portuaria (OPIP)
- Completar y aprobar las evaluaciones de protección de instalaciones portuarias para su posterior aprobación
- Aprobar el plan de protección
- Ejercer control y tomar medidas de cumplimiento.
- Efectuar simulacros de los planes aprobados.

- Comunicar información a la OMI, a otros puertos y a la industria marítima
- Establecer los requisitos para la Declaración de Protección.
- Re-certificar las instalaciones portuarias cada 5 años o cada 2 años, según el requerimiento de la instalación portuaria.
- Definir la necesidad de declaración de protección marítima. (no delegable)
- Realizar auditorías del plan de protección en cada instalación portuaria.

En la actualidad los Estados parte del Convenio SOLAS han realizado las revisiones y modificaciones necesarias en su legislación para adecuarlas al Código PBIP.

Por su parte, el Estado dominicano, mediante el Decreto 1082-03, dispone que como una forma de garantizar la aplicación correcta del Código Internacional para la protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, (ISPS), dispuso que la aplicación del mismo se inicie con dos (2) meses de anticipación de su entrada en vigencia a nivel internacional o sea, que se inicie a partir del 01 de mayo de 2004, a los fines de corregir con su práctica los inconvenientes que pudieran presentarse.

Designó al Director Ejecutivo de la Autoridad Portuaria para crear las condiciones para su ejecución, conformando una comisión presidida por el Director Ejecutivo de la Autoridad Portuaria e involucrando además al Director General de Aduanas, el Jefe de Estado Mayor de la Marina de Guerra, el Director del Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP), la Asociación de Navieros. (Decreto No. 1083-03).

El Estado dominicano además ha designado al Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP) como 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 para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) de conformidad con la autoridad designada.

De la entrevista abierta que hemos realizado al Jefe de Operaciones del Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria y nos ha informado que todos los puertos de la República Dominicana han sido certificados PBIP. Por lo que ahora nos queda realizar el análisis crítico de la legislación dominicana, lo cual haremos en el capítulo II del presente trabajo de investigación.

Hay que mencionar además que el Código PBIP está siendo respaldado en sus objetivos por instituciones como la Business Anti Smuggling Coalition (BASC) como programa de cooperación entre el sector privado y los organismos nacionales y extranjeros, creado para fomentar un comercio internacional seguro, compuesto por un grupo de voluntarios que promueve y apoya el fortalecimiento de los estándares de seguridad y protección del comercio internacional que tiene como objetivo principal promover dentro de sus asociados el desarrollo y la ejecución de acciones preventivas destinadas a evitar el contrabando de mercancías, narcotráfico y terrorismo a través del comercio legítimo.

También se suma el Container Security Initiative (CSI) que significa iniciativa de Protección de los Contenedores, que es una iniciativa de la Aduana de los Estados Unidos que trabajan mancomunadamente con el Departamento de Seguridad Interior y Aduanas y Protección de Fronteras en la implementación del CSI en los principales puertos del mundo.

El Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) así como los antes mencionados programas, también nace como consecuencia de los atentados del 11 de septiembre de 2001 y tiene como objetivo un programa voluntario basado en el programa para prevenir el narcotráfico, con lo que se ha denominado como carrier initiative program. Con la idea de que los que participen en la cadena de provisión de bienes a los EEUU, participen voluntariamente en la iniciativa para tomar mejores medidas de protección.

Como objetivo se lleva a cabo la integridad a través de toda la cadena de provisión, visibilidad y prevención de la vulnerabilidad, apoyo mundial, tanto de los gobiernos como de los empresarios privados que fabrican productos y las cadenas de transporte, mejorar el dialogo entre la aduana y los comerciantes, entre otros.

Estos programas tienen beneficios múltiples, entre ellos contar con un agente de aduana que coadyuve a mejorar la eficiencia del proceso de naturalización de mercancías. Se puede ser parte de dicho programa cumpliendo con los requisitos que establece el programa que se encuentra en su página web del C.TPAT.

CAPÍTULO II
ANALISIS CRITICO DE LA LEGISLACION QUE RIGE LA
PROTECCION DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS
EN LA REPUBLICA DOMINICANA

2.1 Análisis de la normativa de implementación Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).

En la República Dominicana varios hechos preparan el camino para aceptación tácita y aplicación interna del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).

Uno de ellos es que el año 2003, la República Dominicana apoyó a los Estados Unidos con un contingente de militares dominicanos contra la Guerra de los Talibanes en Iraq, con 300 soldados constituidos en una fuerza de tarea, lo que nos convierte en enemigos de los más temibles terroristas de la época, dados a conocer mejor por el hallazgo efectuado el 11 de septiembre de 2001 en Nueva York.

Una vez reunida la Organización Marítima Internacional para buscar una salida rápida a los problemas de seguridad que enfrentaban a partir de dichos atentados, el factor tiempo se convirtió en un obstáculo para crear un nuevo Convenio de Seguridad Marítima, por ello la conferencia de los Gobiernos contratantes al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 1974), adoptó nuevas enmiendas e incorporó el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias PBIP (International Ship & Port Facility Security Code – ISPS) utilizando para su aprobación el método tácito.

La OMI estableció un sistema de aceptación por omisión de modo que otorgó un plazo para que los países que no estuvieran de acuerdo respondieran y los que no respondieran era porque asumían dicha enmienda, quedando la república Dominicana como Estado Parte como que aprobó por la vía de la omisión y como Gobierno Contratante se convirtió en responsable de su implementación para la fecha de entrada en vigor que fue el 01 de julio de 2004.

2.1.1 Mecanismos de regulación de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias en la República Dominicana.

El Estado debido al compromiso asumido de implementar las disposiciones establecidas en el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias y todo lo que conlleva lograrlo sumado al reducido tiempo con que contaba para ello, no se avocó a presentar un anteproyecto de ley que rija la materia sino que lo hace por medio de decretos incorporando en ellos las leyes existentes que de alguna manera contienen disposiciones que coadyuvan a su aplicación.

Dispuso mediante el Decreto 1082-03 de fecha 25 de noviembre de 2003, que la aplicación del Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) (pautado para entrar en vigor el 01 de julio de 2004) inicie con dos (2) meses de anticipación, o sea que en República Dominicana era de aplicación obligatoria a partir del 01 de mayo de 2004, como una forma de ganar tiempo y poder subsanar cualquier situación que apareciera en el trayecto, de manera que para el día 01 de julio de 2004, el país se encontrara en condiciones de dar cumplimiento cabal a sus disposiciones.

El Ejecutivo creó mediante el 1082-03 de fecha 25 de noviembre de 2003, una comisión presidida por el Director Ejecutivo de la Autoridad Portuaria Dominicana e integrada por el Director General de Aduanas, el Jefe de Estado Mayor de la Marina de Guerra, (hoy Armada Dominicana) el Director del Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP), la Asociación de Navieros, quienes a su vez podían contratar técnicos o entidades especializadas en la materia de la aplicación del Código PBIP y la obtención de certificado, con cargo a la APORDOM, previa aprobación de su Consejo de Administración.

La misión de dicha comisión era cumplir lo dispuesto en el Decreto 1082-03 en su artículo 1, esto es: “crear las condiciones para ejecutar las regulaciones establecidas en el Código Internacional ISPS, en lo que respecta a la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, tanto públicas como privadas, incluyendo pero no limitado.

Los puertos que entran a ser regidos por la normativa internacional son: Río Haina, Puerto Plata, Santo Domingo, sus Terminales Turísticas y Plaza Marina, Boca Chica, Puerto Multimodal Caucedo, La Romana, su Terminal Turística, Marina Deportiva y las Islas Catalina, Samaná, Barahona, Azua, San Pedro de Macorís, Manzanillo y Cabo Rojo, así como cualquier otro lugar donde se desarrollen actividades marítimas y como cualquier otro puerto que en el futuro se habilite” y la elaboración de un reglamento de aplicación del Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias.

Autorizó a la Comisión para que en caso de necesidad contrataran expertos en la materia para la aplicación del Código PBIP y la obtención de la certificación que exige la normativa internacional (a esto el Código llama Organizaciones de Protección Reconocida (OPR)) e impuso a la comisión un plazo de noventa días a partir del 25 de noviembre de 2003, fecha de promulgación del decreto para la elaboración del Reglamento de aplicación del Código PBIP.

Dicha comisión fue enviada a Nicaragua para capacitarse sobre el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) y tres meses más tarde los envió a capacitarse de Auditor de Protección de Instalaciones Portuarias (APIP).

La comisión creada dio un plazo para que todas las instalaciones portuarias presentaran su evaluación y planes de protección a la comisión designada lo

cual produjo la presentación de 10 Organizaciones de Protección Reconocidas internacionales ofreciendo sus servicios para realizar el trabajo requerido por la comisión ya que dichas organizaciones no existían en la República Dominicana.

A pesar de que el Decreto 1082-03 de fecha 25 de noviembre de 2003 dispuso que el Director Ejecutivo de la Autoridad Portuaria Dominicana debía crear las condiciones para la ejecución de las regulaciones establecidas en el Código PBIP, no se refirió a la implementación de la figura de la Autoridad Designada. Más bien crea una comisión para la implementación del Código, dejando una laguna en la normativa.

Esta figura de la Autoridad Designada creada por el Código PBIP reviste gran importancia en la implementación porque es representante del Estado ante la Organización Marítima Internacional, para los fines de aplicación e implementación del Código, la cual las concibe como la autoridad que va a “realizar, con respecto a las instalaciones portuarias, las tareas de protección estipuladas en el capítulo XI-2 y la parte A del presente Código y autorizar a las organizaciones de protección reconocidas a que realicen cierta labor con respecto a las instalaciones portuarias” (Código PBIP, 1.7, Parte B).

A tales fines, el 22 de noviembre del año 2007 fue promulgada la primera y única ley que se refiere a las disposiciones contenidas en el Código PBIP, se trata de la Ley número 246-07 que sanciona la práctica de polizonaje que define la figura de la Autoridad Designada como 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”

Más confusión trae aún sobre la designación de la Autoridad Designada cuando luego de esa definición, el artículo 8 la referida Ley 246-07 establece que: “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”.

Dos años más tarde, fue promulgado el Decreto 280-09 del 3 de abril de 2009, dos años después de definir la figura de Autoridad Designada y a 5 años de la entrada en vigencia del Código PBIP el Poder Ejecutivo finalmente decide mediante el artículo 6 del otorgar formalmente a la Autoridad Portuaria la investidura de “Autoridad Designada”, pero esto dura sólo 4 meses, debido a que el Decreto 649-09 del 25 de agosto del mismo año deroga el Decreto 280-09 que nombra a la Autoridad Portuaria Dominicana como Autoridad Designada.

Dentro de las disposiciones de impacto contenidas en el Decreto 280-09 se encuentran:

1. La ratificación del Decreto No. 30-07 del 22 de enero del 2007, que habilita y coloca bajo la dependencia de la Autoridad Portuaria Dominicana los puertos comerciales, clubes náuticos, fondeaderos y cualquier otro lugar de operaciones marítimas de carácter comercial, que se construya en la República Dominicana.
2. Establece un régimen tarifario que será cobrado por la Autoridad Portuaria Dominicana;
3. Elimina la práctica de formación de comisiones para abordar las embarcaciones; y en lo sucesivo, solo en casos de existir informaciones de inteligencia, denuncia o perfil sospechoso, la Marina

de Guerra Dominicana, conjuntamente con las autoridades competentes podrán requisar la embarcación de lugar.

4. Establece el sistema de un formulario único para cobrar los servicios e impuestos de ley establecidas para cada facilidad,
5. Otorga facultad a la Marina de Guerra Dominicana (hoy Armada Dominicana) para establecer control y disponer los despachos de las embarcaciones, y cuando se presenten cambios climáticos que puedan entorpecer la navegación.
6. Autoriza además a la Autoridad Portuaria Dominicana, en condiciones de "Autoridad Designada" al efecto, a: trazar, dirigir y aplicar las políticas para la implementación de las medidas del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, (PBIP).
7. Da la potestad a la Autoridad Designada a otorgar los certificados de cumplimiento en lo relativo a su aplicación en los puertos marítimos comerciales, de carácter privado, construidos o explotados por particulares, en uso de concesiones o arrendamiento otorgado por el Estado, marinas deportivas estatales y privadas, clubes náuticos, fondeaderos de aguas interiores y cualquier otro lugar de operaciones marítimas". Y en esto transfiere parte de las actividades antes dadas a la Comisión en el Decreto 1082-03 de fecha 25 de noviembre de 2003).
8. Somete a las disposiciones del Código PBIP los clubes náuticos, fondeaderos de aguas interiores y cualquier otro lugar de operaciones marítimas, ampliando así la lista prevista en el 1082-03 de fecha 25 de noviembre de 2003.
9. Además el Decreto 280-09 del 13 de abril de 2009, deroga los párrafos I, II y III del artículo 1 del Decreto 1082-03 de fecha 25 de noviembre de 2003, o sea, disuelve la comisión creada para la aplicación del Código PBIP.

El citado Decreto provocó grandes polémicas sobre el régimen tarifario la autorización de cobros que da a la Autoridad Portuaria Dominicana, que se efectuarían por las actividades que sean realizadas en las marinas deportivas privadas y de administración estatal, clubes náuticos y fondeaderos de aguas interiores y detalla los montos a pagar por cada servicio.

Esto dio como resultado que la Dirección General de Aduanas, enviara a la Consultoría Jurídica del Poder Ejecutivo la comunicación No. 012384 de fecha 15 de junio de 2009, en la cual establece que algunas de las prerrogativas y funciones asignadas mediante dicho decreto a la Autoridad Portuaria Dominicana y a la Marina de Guerra, podrían interferir con las facultades y potestades que otorgan los acuerdos comerciales internacionales y algunas leyes nacionales a la Dirección General de Aduanas”.

Para remediar el impasse el Poder Ejecutivo cuatro meses más tarde mediante el Decreto 640-09 de fecha 25 de agosto de 2009, derogar el Decreto 280-09 del 13 de abril del mismo año. Por lo que no se exige la seguridad PBIP. Como se ha visto en las fechas de producción de las normas que acabamos de mencionar, desde antes de la entrada en vigor del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias el Estado ha producido normas con miras a su efectiva implementación.

Sin embargo ninguna de las normas creadas al efecto contiene todas las reglas necesarias para la implementación del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, más bien, lo que ha provocado la producción de al menos 7 normas entre ellas 6 decretos y la Ley No. 426-07. Esta contiene 12 artículos que rigen sobre el Polizonaje y es aprovechada para definir la figura de “Autoridad Designada”.

Asimismo, el artículo 8 de la Ley de Polizonaje designa al “Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria como 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.

Luego de la implementación precoz del PBIP, con dos meses de antelación de lo previsto por la OMI, a tres años de su puesta en vigor se pone de relieve la falta de esfuerzo serio por parte del Estado para establecer las reglas claras, pues todavía no se cuenta con el reglamento que debió realizarse 90 días después del haberse dictado el primer decreto.

Vale destacar que las normas estudiadas son incompletas y ni siquiera se complementan entre sí. Aun el intento que hizo el legislador utilizar el primer artículo para las definiciones de algunos de los términos de figuras que trae el Código PBIP como por ejemplo: “el “Plan de Protección de Instalación Portuaria” (PPIP) hay muchos otras figuras y términos que han sido definidos por ninguna de las normas creadas pero tampoco establecen un perfil específico que pueda identificar la actitud y aptitud del agente para asumir tan importante puesto.

Como ejemplo de figuras claves que no han sido reguladas por ninguna de las normas tenemos: 1) “Oficial de Protección Instalación Portuaria” (OPIP), 2) el “Oficial de Protección de Busques” (OPB), 3) el “Oficial de Protección de Compañía” (OPC) 4) el término “Organizaciones de Protección Reconocidas” (OPR) entre muchas otras, como los OPIP, que son seleccionados por las empresas de las Instalaciones Portuarias y las OPR que son las que han realizado en la generalidad de los puertos, la labor del levantamiento de las amenazas y el plan de protección.

Por su parte, el Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria, no es una figura incluida en el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias. Este fue creado 4 años antes de la promulgación del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias y es el brazo ejecutor de las normas nacionales e internacionales que rigen la materia de seguridad en el ámbito de la interfaz buque-puerto.

Tabla No. 3
Distribución miembros del CESEP por puerto

Puerto	Cantidad	Puerto	Cantidad
Haina Oriental	35	Haina Occidental	09
Santo Domingo	16	Diego Colón	06
Barahona	7	Cabo Rojo	05
La Romana	03	San Soucí	13
Caucedo	13	San Pedro	04
Boca Chica	5	Arroyo Barril	03
Samaná	06	Puerto Plata	09
Maimón	10	Manzanillo	05

Fuente: CESEP

2.2 Mecanismos de regulación de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias en Perú.

A los fines de poner en vigencia el Código de Protección de Buques e Instalación Portuaria en Perú, el Poder Ejecutivo emite un decreto reconociendo que la aplicación de la norma sobre instalaciones portuarias es competencia de la Autoridad Portuaria Nacional y que la aplicación de la norma a buques es competencia de la Autoridad Marítima, en su caso el Ministerio de Defensa - Dirección General de Capitanías y Guarda costas de la Marina de Guerra del Perú.

A su vez, la Autoridad Portuaria, envió una iniciativa al Poder Ejecutivo solicitando la aprobación de un proyecto de norma para la obtención de la Declaración del cumplimiento de la instalación portuaria de la Parte "A" del Código Internacional de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) por lo que el Presidente de Perú emite una resolución para aprobar la "Norma Nacional para la obtención de la Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria conforme a la Parte "A" del Código Internacional para la Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).

Tabla No. 4

Indice de contenido de la Norma Nacional Portuaria conforme a la Parte A del Código PBIP.

Capitulo		Contenido
1	Capítulo I	De las disposiciones Generales
2	Capítulo II	De la protección de la instalación portuaria.

3	Capítulo III	De la evaluación de protección de la instalación portuaria.
4	Capítulo IV	De la elaboración del plan de protección de la instalación portuaria.
5	Capítulo V	Del oficial de protección de la instalación portuaria.
6	Capítulo VI	De la formación, ejercicios y prácticas en relación con la protección de la instalación portuaria
7	Capítulo VII	De la verificación y certificación de la instalación portuaria.
8	Capítulo VIII	De la declaración de protección.
9	Capítulo IX	De las organizaciones de protección reconocidas (OPR).
10	Capítulo X	Disposiciones transitorias y finales.
11	Apéndice A	Diagrama de flujo del proceso de certificación
12	Apéndice B	Modelo de declaración de cumplimiento de la instalación portuaria.
13	Apéndice C	Modelo de la Declaración de protección marítima entre un buque y una instalación portuaria.

Fuente: Resolución N° 330-2004-MTC-02.

2.2.1 Examen la existencia de contradicciones, lagunas, vacíos o letras muertas en los cánones legales que rigen hoy día la materia de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias en República Dominicana.

Vale la pena establecer que las normas que escudriñaremos representan diferentes categorías. Utilizando el principio de jerarquía de las normativas, mediante la metodología de Hans Kelsen se coloca las normas en una pirámide para que se pueda de manera fácil distinguir cuál norma predomina sobre las demás.

Figura No. 2
Jerarquía de las normas en República Dominicana



En el sistema normativo dominicano, se encuentra en la cúspide de la pirámide Constitución, la cual en su artículo 6 establece: "Supremacía de la Constitución. Todas las personas y los órganos que ejercen potestades públicas están sujetos a la Constitución, norma suprema y fundamento del ordenamiento jurídico del Estado. Son nulos de pleno derecho toda ley, decreto, resolución, reglamento o acto contrarios a esta Constitución".

En cuanto se refiere a las normas internacionales entran el sistema de fuentes de la República Dominicana luego de cumplir los requisitos establecidos en la misma Constitución: “La República Dominicana es un Estado miembro de la comunidad internacional, abierto a la cooperación y apegado a las normas del derecho internacional, en consecuencia: 1) Reconoce y aplica las normas del derecho internacional, general y americano, en la medida en que sus poderes públicos las hayan adoptado; 2) Las normas vigentes de convenios internacionales ratificados regirán en el ámbito interno, una vez publicados de manera oficial”. (Constitución Dominicana, 2010)

Existe jerarquía paralela a la Constitución y como la constitución misma han de ser aplicados los tratados, pactos y convenciones relativos a derechos humanos, suscritos y ratificados por el Estado dominicano, ellos son de aplicación directa e inmediata por los tribunales y demás órganos del Estado;

Asimismo, existe un control previo a ser admitido en el sistema de fuentes, se denomina “control preventivo” que compete al Tribunal Constitucional y consiste en la verificación de si la norma internacional en concreto contiene disposiciones contrarias a la Carta Magna, de manera que sirve como un tamiz para evitar que en condiciones adversas a la Constitución una norma internacional se convierta en parte del sistema de fuentes en la República Dominicana.

2.2.2 Constitución de la República Dominicana.

Del examen de la Constitución de la República Dominicana, proclamada el 26 de enero, publicada en la Gaceta Oficial No. 10561, del 26 de enero de 2010 trata el tema de manera general. Lo trata como parte de la “Seguridad y defensa de la independencia y soberanía de la nación y la integridad de sus espacios geográficos” Al respecto, en su artículo 252 establece como

misión y carácter de las Fuerzas Armadas como la “Seguridad y defensa de la independencia y soberanía de la nación y la integridad de sus espacios geográficos”. (Constitución Dominicana, 2010).

La Carta Magna debe contener el régimen del Derecho Marítimo, sobre todo, luego de que en el 2004 entrara en vigencia el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, que bien pudo aprovecharse en la modificación del año 2010, para que el legislador introdujera una tan importante materia que ha dejado a la economía de la República Dominicana importantes beneficios a través de los tiempos.

La Constitución española desde el año 1978 Constitucionaliza la materia marítima en su Título VIII, de la Organización Territorial de Estado, Capítulo tercero. De las Comunidades Autónomas. Artículo 149. Incisos: 4.^a, 19.^a, 20.^a y 21.^a, respectivamente: “El Estado tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias: [...] el numeral 4.^a Defensa y Fuerzas Armadas, 19.^a Pesca marítima, sin perjuicio de las competencias que en la ordenación del sector se atribuyan a las Comunidades Autónomas, 20.^a Marina mercante y abanderamiento de buques; iluminación de costas y señales marítimas; puertos de interés general; aeropuertos de interés general; control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, servicio meteorológico y matriculación de aeronaves. (Constitución Española 1978).

Asumiendo el orden constitucional, el Poder Legislativo en España mediante la Ley No. 27/1992 de Puertos de Estado y de la Marina Mercante (LPMM) “se señalan en él los objetivos de la «Marina Mercante»: Título III: De la Marina Mercante. Artículo 74.- Objetivos. La política de la Marina Mercante se dirigirá, en el marco de las competencias asignadas a la Administración del Estado en el artículo 149.1 de la Constitución Española, a la consecución de los siguientes objetivos: 1. La tutela de la seguridad de la vida humana en el mar. 2. La tutela de la seguridad de la navegación marítima. 3. La tutela de

la seguridad marítima. 4. La protección del medio ambiente marino”. (Suárez-Llanos, 2009).

2.2.3 La Ley 3003-51, del 12 de julio del año 1951, Gaceta Oficial No. 7312 de fecha 4 de agosto de 1951, sobre Policía de Puertos y Costas.

El Artículo 1 de la Ley 3003-51 establece que “La policía general de los puertos, fondeaderos y costas de la República Dominicana, queda encomendada a la Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación (hoy Ministerio de Las Fuerzas Armadas), a los Comandantes de Puerto y a las demás autoridades previstas en la presente Ley”. En condición de policía judicial someterán los procesos de los hechos crimenes y delitos cometidos a bordo de buques nacionales o extranjeros encontrados en aguas territoriales.

Mientras tanto, el Poder Ejecutivo, mediante el Decreto 746-00 de fecha 11 de septiembre de 2000, crea el Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria, a cargo de un oficial general o de un almirante de las Fuerzas Armadas, bajo la dependencia del Secretario de Estado de las Fuerzas Armadas, cuyo artículo 2 de establece que “el cuerpo creado mediante el presente decreto será el principal encargado de las labores y responsabilidades propias a la seguridad en los puertos”.

No hace mención el Decreto si con ello quita las funciones correspondientes a policía de puerto y la pasa al Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria, y si ambos tienen la misma función tampoco queda claro dónde termina la función de unos y comienza la de los otros.

A parte de las contradicciones y las colisiones con otras normas, al analizar el momento histórico de su creación aunque muchas de sus regulaciones siguen vigentes, en otros aspectos queda obsoleta ya que la Ley 3003-1951, cuya última modificación data de 1962, que agrega el párrafo IV al artículo 57

mediante la Ley 5899-62 no ha sido objeto de revisión desde hace ya 40 años. Comparado con los retos y amenazas de la época de su creación son superados con creces en la época actual tanto por el nivel de tecnología que hoy se maneja como por el incremento y la sofisticación de las amenazas que enfrentan hoy.

Ley 70 del 17 de diciembre de 1970, que crea la Autoridad Portuaria Dominicana, establece varios artículos que con respecto a la seguridad de se refiere otorga a la Dirección General de Aduanas el control. Tales son los artículos 3, párrafo III que establece:

“Quedan expresamente excluidos del patrimonio de la Autoridad Portuaria todos los bienes muebles e inmuebles pertenecientes al Estado Dominicano y de uso permanente de la Dirección General de Aduanas para vigilancia de las naves, control de carga y cobros de impuestos arancelarios”.

Asimismo el Párrafo II del artículo 4 “La custodia, recepción y entrega de los equipajes acompañados y no acompañados corresponderá exclusivamente a las Aduanas”. Y el artículo 5 Párrafo III establece: “Para el mantenimiento de su control y potestad la Aduana establecerá la vigilancia necesaria a su juicio, para el control de la entrada y salida de personas, vehículos y mercaderías, por las puertas y sitios habilitados al efecto”:

Es evidente que esta ley reconoce a la Dirección General de Aduana la dirección de la seguridad, sin embargo, con la creación del Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria en el año 2000, que establece que es el que encabeza la seguridad de los puertos, entraría en dudas de quién ejerce el control de la seguridad, sobre todo que Aduanas cuenta con un cuerpo de oficiales y celadores que realizan las funciones propias de seguridad.

2.2.4 La Ley 426-07 que sanciona la práctica de polizonaje en la República Dominicana, del 17 de diciembre de 2007.

Esta Ley en su artículo 8 designa al Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP) “como 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 Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), de conformidad con la Autoridad Designada”.

En el análisis de la Ley 3003-51 versus el decreto 746-00 vimos la doble designación de la tarea de seguridad portuaria, cuando el decreto crea el Cuerpo Especializado de manera expresa para que sea “el principal encargado de las labores y responsabilidades propias a la seguridad en los puertos”.

Ahora la responsabilidad dada al CESEP queda descrita un poco más específicamente “como 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 Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP),

Sin embargo, en cuanto a la expresión “de conformidad con la Autoridad Designada”, parecería que está dando también la función de Autoridad Designada al CESEP cuyas funciones están descritas en el Código de Protección de Puertos e Instalaciones Portuarias.

Vemos que la Ley no es clara ni suficiente en cuanto a la calidad de Autoridad Designada del CESEP, hasta que dos años más tarde, decidió por Decreto No. 280-09, artículo 6 otorgar formalmente a la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM).

Por lo que se entiende es que la Autoridad Portuaria Dominicana, detenta la calidad de Autoridad Designada, sin embargo, no la ejerce, sino que delega sus funciones al Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria, como brazo ejecutor del Código PBIP, lo cual es un contrasentido.

2.2.5 Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas No. 139 del 19 de septiembre de 2013.

En la labor de seguridad que ejerce las Fuerzas Armadas de la República Dominicana, vemos que aunque es un cuerpo compuesto por el Ejército nacional, la Armada Dominicana y la Fuerza Aérea Dominicana, forma los cuerpos especializados para realizar determinadas funciones.

El artículo 9 de la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas No. 139-13, establece entre las funciones de la Armada Dominicana, además de los numerales del 1 al 8 del artículo 8 de la citada ley las siguientes:

- 1) Ejercer las funciones de autoridad marítima nacional, en virtud de lo establecido en la legislación vigente
- 2) Ejercer el control, seguridad y defensa de las costas, puertos, marinas deportivas, aguas interiores, aguas territoriales, zona contigua y zona económica exclusiva de la República
- 3) Proteger el tráfico e industrias marítimas legales, haciendo respetar sus intereses y pabellones
- 4) Combatir la piratería marítima, las violaciones a las leyes y hacer cumplir las disposiciones sobre navegación, comercio marítimo y tratados internacionales
- 5) Hacer cumplir las disposiciones de la navegación marítima, los acuerdos internacionales sobre abanderamiento, titulación de tripulantes, registros de buques, comercio y pesca, además de la facilitación del comercio marítimo legal

- 6) Elaborar programas y proyectos de autogestión tendentes a promover el desarrollo de la industria marítima nacional
- 7) Preparar y coordinar las capacidades y recursos marítimos en la Nación para empleo en caso de ser requerido en interés de la seguridad y defensa nacional
- 8) Ejercer el control, la supervisión y la dirección operativa de los servicios civiles de auxiliares navales
- 9) Preparar y ejecutar los planes para la defensa naval y seguridad marítima.

Del conjunto de funciones que otorga la Ley a la administración portuaria, descansa en gran medida en la gestión de las operaciones, atraque, desatraque, amarre, practicaje y remolque, funciones que son realizadas por un oficial superior de la Armada Dominicana.

Ante estos vacíos en el marco jurídico de la legislación en materia de protección de buques e instalaciones portuarias es obvio observar que ni la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas modificada en el año 2013, carece de lineamientos y reglas claras para la implementación del Código PBIP.

La protección de los buques e instalaciones portuarias está repartida entre varias instituciones como la Autoridad Portuaria, quien en su condición de autoridad designada actúa a través del Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP), la Armada de la República Dominicana, amparado en la Ley 3003-51, la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas No.139-13, que ejerce la función de autoridad marítima nacional, control seguridad y defensa de las costas, puerto y marinas deportivas, aguas interiores, territoriales, zona continua y zona exclusiva de la República.

Tanto el Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria como la Policía de Puertos pertenecen a la misma institución de las Fuerzas Armadas

Dominicana dirigidas por el Ministerio de Defensa, con funciones distintas pero que por las características de la labor de seguridad requiere del esfuerzo conjunto tanto en mar como en tierra.

Asimismo, la Constitución de la República los entiende como un solo cuerpo mixto que está para defender la seguridad nacional sin limitar sus funciones en aire, mar o tierra.

2.2.6 Decreto 746-00 de fecha 11 de septiembre de 2000.

Crea el Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria, a cargo de un oficial general o de un almirante de las Fuerzas Armadas, bajo la dependencia del Secretario de Estado de las Fuerzas Armadas.

En el artículo 2 de dicho decreto establece que “el cuerpo creado mediante el presente decreto será el principal encargado de las labores y responsabilidades propias a la seguridad en los puertos”.

Como establecíamos al momento de analizar la Ley 70-70 que crea la Autoridad Portuaria, se establece la existencia de un cuerpo de oficiales y celadores de la Dirección General de Aduanas, sin embargo, no fueron incorporados al CESEP ni se les reportan. Tampoco es el CESEP que hace la evaluación del perfil de dichos agentes para asegurarse que tienen el perfil adecuado para la tarea que realizan.

Previendo que ya existía la comandancia de puertos dirigida también por las Fuerzas Armadas, nos detuvimos en las motivaciones que dieron lugar al ejecutivo a tomar esta decisión y encontramos lo siguiente: “CONSIDERANDO: Que los servicios de seguridad en los puertos marítimos del país, en la actualidad ejercen cada uno su misión de manera individual, sin coordinación y sin una estructura acorde con los retos que día a día se les presentan. CONSIDERANDO: Que esta falta de coordinación y de

mecanismos idóneos y transparentes tienden a obstaculizar el ágil y libre desenvolvimiento de las exportaciones e importaciones”.

Es decir, que existía la necesidad de que una entidad tomara el control de la seguridad de los puertos, a los fines de coordinar y transparentar los mecanismos es lo que crea al Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria, sin embargo no existe un reglamento que regule el procedimiento a seguir para la aplicación de esta normativa.

2.2.7 Decreto 898-02 del 12 noviembre de 2002.

Dos años después de la creación del Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria, fue promulgado el Decreto 898-02, que aprueba la instalación del sistema de digitalización de imágenes mediante tecnología de rayos X, por parte de la Sociedad ICSS y para los fines el Decreto autoriza a la sociedad ICSSI para que en nombre del Estado y del Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP), pueda cobrar los servicios de verificación de contenedores mediante que serian instalados en los puertos marítimos.

A pesar de que esta sociedad cobra en nombre del Estado y del CESEP las tarifas listadas en el Decreto 898-02, el beneficiario del cobro es la sociedad ICSSI en un 95% de los montos cobrados, pagando al Estado por concepto de compensaciones un 5% del total cobrado.

De igual modo no menciona el Decreto el tiempo durante el cual estaría amarrado dicho convenio, pero si contiene la fecha de entrada en vigencia que fue a partir del 01 de marzo del año 2003, lo que abre la brecha de interpretaciones que pueden perjudicar al Estado.

2.2.8 Decreto 1082-03, del 25 de noviembre de 2003.

En 2003, mediante el Decreto 1082-03 dispone que Director Ejecutivo de la Autoridad Portuaria Dominicana, debe crear las condiciones para ejecutar las

regulaciones establecidas en el Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).

Esta norma contiene vicios de inconsistencia, vaguedad. Por sí sola no puede ser aplicada sin intervención de interpretaciones del que la ejecuta.

2.2.9 Decreto 144-05 de fecha 21 de marzo de 2005.

Este decreto trae consigo la creación de la Comisión Presidencial para la Modernización y Seguridad Portuaria, con el objetivo garantizar e incrementar mayores niveles de coordinación gubernamental y un adecuado funcionamiento de las instituciones relacionadas con el manejo, utilización y servicios de los puertos dominicanos.

Dicha comisión está integrada por varias instituciones que no se encuentran en otros decretos o leyes para su implementación:

1. El Presidente del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria Dominicana, quien lo presidirá
2. La Secretaria de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones
3. La Dirección General de Aduanas
4. El Centro de Exportaciones e Inversiones de la República Dominicana
5. Y la Comisión Internacional Asesora de Ciencia y Tecnología
6. El Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria "CESEP";
7. La Marina de Guerra (Armada Dominicana)
8. El Gabinete de Coordinación de la Policía Medioambiental y Desarrollo Físico.
9. El Consejo Nacional de Zonas Francas
10. Un representante del Puerto Multimodal Caicedo
11. El Secretario de Estado,
12. El Asesor Presidencial en Desarrollo de Infraestructuras

Asimismo la comisión creará la Unidad Consultiva conformada por un representante de aquellas empresas del sector privado relacionadas con el sector portuario y el servicio comercial marítimo.

Entre las atribuciones de la Comisión que conciernen al tema de estudio está el fin de determinar los pasos que han de darse para poner a la República Dominicana condiciones de cumplir con el Código Internacional para la Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), Diagnostico detallado de las necesidades de infraestructuras básicas, tecnológicas, sanitarias, de acceso y de seguridad en todas las instalaciones portuarias nacionales para readecuar las mismas con miras a hacer de nuestra nación un punto estratégico preferencial para el comercio con los demás países del hemisferio, entre muchas otras funciones.

Muchas de estas actividades o atribuciones de la Comisión Presidencia son parte de las atribuciones que da el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) a los Oficiales de Protección Portuaria y a las Organizaciones de Protección Reconocidas, no son mencionados en ninguna de las comisiones creadas, aunque en la práctica intervengan y ejerzan sus funciones, no existe ninguna normativa nacional que los reglamente y establezca los procedimientos y requisitos para ejercer las funciones en consonancia con las disposiciones previstas en el Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias.

2.2.10 Decreto 280-09 de fecha 3 de abril de 2009.

Faculta a la Marina de Guerra Dominicana, hoy Armada Dominicana, para establecer control y disponer los despachos de las embarcaciones y cuando se presenten cambios climáticos que puedan entorpecer la navegación.

Asimismo, la comandancia de puertos está a cargo la Armada Dominicana, antes llamada Marina de Guerra, según la Ley 3003-51. Ordena además las tarifas que facturará y cobrará la Autoridad Portuaria Dominicana, para todas las actividades que se realicen en las marinas deportivas privadas y de administración estatal, clubes náuticos y fondeaderos de aguas interiores.

El anterior decreto fue derogado por el Decreto 640 del 25 de agosto del 2009, que la Dirección General de aduana, mediante comunicación no. 012384 del 15 de junio de 2009, dirigida a la consultoría Jurídica del Poder Ejecutivo, observó que algunas de las prerrogativas y funciones asignadas mediante dicho decreto a la Autoridad Portuaria Dominicana y a la Marina de Guerra, podrían interferir con las facultades y potestades que otorgan los acuerdos comerciales internacionales y algunas leyes, a la Dirección General de Aduanas. Para evitar que se produzcan conflictos de competencias entre la DGA, la Marina de Guerra y la Autoridad Portuaria, procede a dejar sin efecto el Decreto No. 280-09 del 13 de abril de 2009.

CONCLUSIONES

La situación actual de los cánones legales que regulan la protección y de las instalaciones es diversa:

1. Diversas son las instituciones, entidades y autoridades que la ley encarga del control de la seguridad y la protección de buques y de las instalaciones portuarias, según sus funciones.
2. El sistema de normas que conforma el marco jurídico sobre protección de buques e instalaciones portuarias de República Dominicana se encuentra disperso. Entre las normas encontradas y analizadas se encuentran 5 leyes y 6 decretos y el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) que sirvió como parámetro, para establecer el nivel de implementación normativa.
3. Existe dispersión dificultad para acceder a las normas de protección de Buques e Instalaciones Portuarias en la República Dominicana.
4. Se encontraron normas con contenido obsoleto, como la Ley 3003-51 sobre Policía de Puertos y Costas cuya última modificación data de más de 4 décadas; Ley No. 3489, del 14 de febrero de 1953, sobre el Régimen de Aduanas y sus modificaciones; la Ley 70-70 que crea la Autoridad Portuaria y su Reglamento No. 1673.
5. Entre los Decretos No. 1082-03, 280-09 y 640-09 existen lagunas y vacíos, debido a que el primero fue derogado parcialmente por el segundo el cual a su vez establecía el nombramiento de la autoridad portuaria y producto de conflictos entre interinstitucionales por el mandato de autorización de cobro de tarifa por servicios portuarios. Dicho conflicto o tocaba lo relativo a los artículos 5 y 6 que implican al Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, y al ser derogado quedó un vacío legal que antes había regulado.

6. Del estudio histórico de las normas se observan que los problemas primordiales de los vicios aducidos en las normas es su antigüedad y la falta de revisión por muy largo tiempo, como por ejemplo, la ley 3003 del año 1951, cuya última modificación hace más de 40 años, la Ley de Aduanas de 1953, asimismo la Ley de Autoridad Portuaria de 1970.
7. Los Decretos que fueron estudiados no fueron suficientes para regir la implementación de la normas para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias en la República Dominicana, debido a que ninguno de ellos ni en conjunto logran normar todas las disposiciones del Código PBIP, pero tampoco establecen los procedimientos para su aplicación.

RECOMENDACIONES

Habiendo analizado y estudiado ampliamente el marco legal de Protección de Buques e Instalaciones portuarias en la república dominicana, recomendamos:

- Que el Poder Ejecutivo de la República Dominicana, recoja todas las normas que ha dictado en la materia de seguridad marítima y portuaria sobre protección de buques e instalaciones portuarias (PBIP) y que realice un solo cuerpo con todas las disposiciones necesarias para la correcta implementación de la normativa internacional.

Que el Poder Legislativo se empodere para realizar el estudio de las siguientes leyes:

- Ley 3003-51 de Policía de Puertos, Costas y Fondeaderos ya que su última revisión fue hace más de 40 años.
- La Ley No. 3489 del 14 de febrero de 1953 sobre el Régimen de Aduanas cuya última modificación se realiza en la Ley No. 226-06 del 19 de julio de 2006.
- La Ley 70-70 que crea la Autoridad Portuaria y su Reglamento No. 1673, de fecha 7 de Abril de 1980 sobre Prestaciones de Servicios cuyo artículo 5 Párrafo III establece que: "Para el mantenimiento de su control y potestad la Aduana establecerá la vigilancia necesaria a su juicio, para el control de la entrada y salida de personas, vehículos y mercaderías, por las puertas y sitios habilitados al efecto", llamando la atención de que varias entidades que tienen atribuciones de seguridad, vigilancia, protección de manera aislada.

- La Ley 426-07 que sanciona la práctica de polizonaje, contiene mandatos para la aplicación del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias y es necesario modificarla a los fines de definir su especialidad al tema para el que fue creada.
- Que el Poder Ejecutivo otorgue al Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP) la calidad de Autoridad Designada, por ser quien por mandato la ejerce, a los fines de que pueda concentrar y realizar sus actividades sin esperar órdenes de la Autoridad Portuaria Dominicana.
- Que el Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria sea el ente que dirija y controle todo el desarrollo de las actividades de seguridad con el personal público y privado que incluya los celadores de aduana y la seguridad privada.
- Que los requisitos para optar por la posición de Oficiales de Protección de Instalación Portuaria (OPIP) sean reglamentados de manera que no sea utilizada cualquier persona para ejercer tan importante función.
- Que el Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria sea dotado de los equipos y herramientas necesarias de manera que se facilite el trabajo de dicho personal.
- Que todo el personal de seguridad público y privado sea continuamente formado a través de seminarios, charlas, prácticas y simulacros de manera de que les ayude a la aplicación correcta de los mandatos y protocolos de seguridad en los momentos determinados.
- Que el Cuerpo de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (CESEP) realice los simulacros y prácticas de los planes de protección de instalación portuaria trimestralmente, de manera que puedan tomar la pericia necesaria para enfrentar cambios de niveles de protección con la adecuada formación.

BIBLIOGRAFÍA

- Arroyo M. Ignacio, (2014) *Compendio de Derecho Marítimo*. Madrid.
- Benzan E., Lluzelis, (2010) *La Legislación Dominicana frente a la modernización portuaria*. República Dominicana.
- Campusano, Ana & Díaz D. Angélica. (2016) *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*. Valencia.
- Congreso Nacional (1988, mayo 30) Ley 50-88 sobre Drogas y Sustancias Controladas. Distrito Nacional, República Dominicana.
- Congreso Nacional (2007. Noviembre 22) Ley 426-07 que sanciona la práctica de polizonaje. Santo Domingo, Distrito Nacional, República Dominicana.
- Congreso Nacional (2007. Noviembre 22) Ley 426-07 que sanciona la práctica de polizonaje. Santo Domingo, Distrito Nacional, República Dominicana.
- Congreso Nacional. (1998, agosto 14) Ley 344-98 sobre viajes ilegales. Distrito Nacional, República Dominicana.
- Congreso Nacional. (2000, agosto 18) Ley 64-00 General sobre Medioambiente y recursos naturales. Distrito Nacional, República Dominicana.
- Congreso Nacional. (2004, diciembre 15) Ley de Pesca No. 307-94. Distrito Nacional, República Dominicana.
- Congreso Nacional. 2013, septiembre 19) Ley No. 139-17, Orgánica de las Fuerzas Armadas. Distrito Nacional, República Dominicana.
- García B., José Luis & Ruiz S., José María, (2006) *Derecho de la navegación marítima*, Madrid.
- Marí S. Ricard. (2007) El Código PBIP-2, *Desarrollo de las ordenanzas portuarias*, Catalunya.
- Marí S. Ricard. (2012) *La seguridad en los puertos*. Barcelona.

Moiraghi, L. (2005) *Seguridad marítima y portuaria: nuevas reglas en el mundo*. Argentina.

Morel C. Arlin Celeste. (2014) *Benchmarking Competitivo del Puerto de Haina y el Puerto de Santa Marta*, República Dominicana.

Pérez B., Jacinto José. (1980) *Los contratos de utilización del buque en la ley de navegación marítima*, Madrid.

Poder Ejecutivo (2000, septiembre 11) Decreto 746-00, crea el Cuerpo Especializado en Seguridad Portuaria. Consultoría Jurídica del Poder Ejecutivo. Recuperado de <http://www.consultoria.gov.do/>

Poder Ejecutivo (2003, noviembre 25) Decreto 1082-03, que dispone al Director Ejecutivo de la Autoridad Portuaria Dominicana crear las condiciones para ejecutar Código ISPS. Consultoría Jurídica del Poder Ejecutivo. Recuperado de <http://www.consultoria.gov.do/>

Poder Ejecutivo (2009, abril 03) Decreto 280-09, que ratifica los términos del Decreto 30-07, de fecha 22 de enero de 1997. Consultoría Jurídica del Poder Ejecutivo. Recuperado de <http://www.consultoria.gov.do/>

Poder Ejecutivo (2009, septiembre 11) Decreto 640-09, que deroga el Decreto 280-09 de fecha 3 de abril de 2009. Consultoría Jurídica del Poder Ejecutivo. Recuperado de <http://www.consultoria.gov.do/>

Poder Ejecutivo. (2000, Septiembre 11) Decreto 746-00, que crea el Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP). Distrito Nacional, República Dominicana.

Poder Ejecutivo. (2003, noviembre 25) Decreto 1082-03, que establece la Autoridad Designada para la Aplicación del Código Internacional para la Protección de Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP).

Poder Ejecutivo. Decreto 280-09, que designa a la Autoridad Designada de Implementar el Código PBIP. Distrito Nacional, República Dominicana.

- Poder Ejecutivo. Decreto No. 309-10, que dispone la implementación de las normas sobre el Control por el Estado Rector del Puerto (CERP), del 09/06/2010.
- Pulido B, Juan Luis. (2015) Curso de Derecho de la navegación marítima, Madrid, Editora Etno.
- Pulido B. Juan Luis. (2016) *Instituciones de Derecho de la Navegación*. Madrid.
- Reyes, M. (2011) *Océanos de tinta y papel: historia de la navegación y del desarrollo marítimo dominicano*, Agencias Navieras B&R, República Dominicana.
- Salgado y S. José E. (2012) *Manual de derecho marítimo*, España.
- Sgut, M. (2006) *Efectos económicos de las nuevas medidas de protección marítima y portuaria*. Santiago de Chile.
- Sobrino H., José Manuel (2007) *La protección marítima, nueva dimensión de la política marítima de la Unión Europea*, Revista de Derecho Comunitario Europeo.
- Suárez L. Francisco, et al, (2009) *Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima*. Madrid.
- Suárez L., Francisco et al. (2009) *La seguridad Marítima en la Marina Civil*.
- Trinidad M., Aníbal, (2014), Monografía; *Análisis sobre la aplicación del Estado de abanderamiento en la República Dominicana*. República Dominicana.
- Zaragoza S. (2009) *Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima*, España.

SIGLAS

- DCIP Declaración de Cumplimiento de la IP
- DPM Declaración de Protección Marítima
- EPIP Evaluación de Protección de la Instalación Portuaria
- IMO Siglas en inglés de la Organización Marítima Internacional.
- MARPOL Siglas en inglés de Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques MOPT Ministerio de Obras Públicas y Transportes
- NP Nivel de Protección
- NP1 Nivel de Protección 1
- NP2 Nivel de Protección 2
- NP3 Nivel de Protección 3
- OCPM Oficial de la Compañía para la Protección Marítima
- OMI Organización Marítima Internacional.
- OPB Oficial de Protección del Buque
- OPIP Oficial de Protección de la Instalación Portuaria
- OPR Organización de Protección Reconocida
- PBIP Código Internacional para la Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias.
- SOLAS Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Safety Of Life at Sea).
- PPB Plan de Protección del Buque
- PIIP Plan de Protección de la Instalación Portuaria
- NVIC Navigation and Vessel Inspection Circular
- RBDM Toma de Decisiones Basada en el Riesgo

ANEXOS

- Anexo #1 Anteproyecto del trabajo final para optar por el título de Maestría en Derecho Marítimo.
- Anexo #2 Decreto 746-00 de fecha 11 de septiembre de 2000, que crea el Cuerpo Especializado en Seguridad Portuaria.
- Anexo #3 Decreto 1082-03 que dispone que el Director Ejecutivo de Autoridad Portuaria Dominicana deberá crear las disposiciones para ejecutar las regulaciones establecidas en el Código Internacional ISPS, en lo que respecta a la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, tanto pública como privadas.
- Anexo #4 Decreto 144-05 que crea la comisión presidencial para la modernización y seguridad portuaria, de fecha 21 de marzo de 2005
- Anexo #5 Decreto 189-07, que establece la Directiva de Seguridad y Defensa Nacional de la República Dominicana de fecha 3 de abril de 2007.
- Anexo #6 Decreto 280-09 de fecha 3 de abril de 2009, que ratifica los términos del Decreto 30-07, de fecha 22 de enero de 1997.
- Anexo #7 Decreto 640-09 de fecha 25 de agosto de 2009, que deroga el decreto 280-09 de fecha 3 de abril de 2009.

ANEXO 1



Decanato de Posgrado

**Anteproyecto del Trabajo final para optar por el título de:
Maestría en Derecho Marítimo**

Título:

**“ANÁLISIS DE LA LEGISLACIÓN PARA LA PROTECCIÓN
DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS EN
REPÚBLICA DOMINICANA”**

Postulante:

Lic. Lina Zarete Toribio

2016-1524

Tutor:

MsC. Damarys Vicente De la Riva

Santo Domingo, Distrito Nacional
República Dominicana
Abril, 2018.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	2
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	3
OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS DE LA INVESTIGACIÓN	4
OBJETIVO GENERAL:	4
OBJETIVOS ESPECÍFICOS:	4
JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	5
Justificación teórica:	5
Justificación metodológica:	5
Justificación práctica:	5
MARCO TEÓRICO REFERENCIAL	7
MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL	9
MARCO ESPACIAL:	14
MARCO TEMPORAL:	14
DISEÑO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN	16
ASPECTOS METODOLÓGICOS DE LA INVESTIGACIÓN	16
Tipo de investigación:	16
Métodos de investigación:	16
Técnicas de investigación:	18
BIBLIOGRAFÍA	18

INTRODUCCIÓN

Este trabajo final se encamina al análisis de fondo de la legislación de protección de buques e instalaciones portuarias en la República Dominicana, para así poder determinar su vigencia, pertinencia, eficacia y suficiencia para el desarrollo adecuado de tan compleja actividad y la relevancia que tiene el tema de seguridad marítima y portuaria para el normal desarrollo del comercio marítimo internacional y la repercusión que tiene en la economía del país.

Si bien nuestro país se encuentra en una ubicación geográfica envidiable para el comercio marítimo, no cabe dudas de que esa misma facilidad también es utilizada por las organizaciones criminales para cumplir objetivos como el terrorismo, polizonaje, el trasiego de armas y drogas y otros delitos conexos, que merece bien la pena prevenir o bien enfrentar de manera adecuada cuando se presenten.

El análisis de la legislación existente en la materia de seguridad en la interfaz buque-puerto tanto nacional como internacional así como el anteproyecto de ley de comercio marítimo que se encuentra en el congreso, nos permitirá establecer su pertinencia, vigencia, eficacia y suficiencia para normar el desarrollo pleno de dicha actividad y en su caso, realizar las recomendaciones pertinentes.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Espinal B. Llu-delis, (2010) aborda algunas de las problemáticas que presentan las normas que rigen la seguridad marítima y portuaria: “El marco legal de la seguridad y protección marítima en República Dominicana se encuentra disperso en varias legislaciones, lo cual resulta en contradicciones de sus preceptos en muchos casos, pues un mismo tema es tratado por varias legislaciones”.

Además de las normas internas, el Código Internacional de Protección de buques e instalaciones portuarias, (PBIP), rige de forma directa, sin que haya un reglamento para su aplicación.

La problemática estriba en analizar cuáles mecanismos son los que se utilizan hoy para la regulación de la protección de buques e instalaciones portuarias en el país.

OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS DE LA INVESTIGACIÓN

OBJETIVO GENERAL:

- Analizar cuáles mecanismos son los que se utilizan hoy para la regulación de la protección de buques e instalaciones portuarias en la República Dominicana.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

1. Valorar la situación actual de los cánones legales que regulan la protección e instalaciones portuarias en la República Dominicana.
2. Distinguir las diferentes entidades que la ley encarga para la protección de buques e instalaciones portuarias, según sus funciones.
3. Analizar la existencia de contradicciones, lagunas, vacíos o letras muertas en los cánones legales que rigen hoy día la materia de seguridad portuaria en República Dominicana.

JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

- La República Dominicana ha realizado esfuerzos considerables para que los puertos dominicanos obtengan la certificación que le exige la normativa internacional (PBIP).
- Sin embargo, no ha dedicado tiempo para la revisión de las normas que rigen la materia, contando con una batería de normas ambiguas, contradictorias, insuficientes y obsoletas que ameritan la atención de los legisladores para aprovechar el apoyo internacional y elaborar una ley acorde a los nuevos tiempos y a las necesidades propias de los puertos dominicanos.
- Con normas adecuadas a los tiempos modernos se podrán prevenir más eficazmente los crímenes de tráfico de personas, los viajes ilegales, el contrabando, trasiego de armas, tráfico de sustancias controladas, polizonaje y nuestros puertos serán más atractivos el comercio marítimo internacional y para el turismo.

Justificación teórica:

Mediante la investigación que iniciamos deseamos valorar las diversas normas que regulan la protección de buques e instalaciones portuarias en la República Dominicana, con el objetivo de que sean agruparlas todas en un solo cuerpo.

Justificación metodológica:

Esta tesis aspira aportar que todas las normas que rigen la materia de protección de buques e instalaciones portuarias sean refundidas en un solo cuerpo, porque ello facilitaría su manejo y comprensión y evitaría contradicciones, lagunas, vacíos, insuficiencia u oscuridad o confusión en su aplicación.

Justificación práctica:

Las experiencias adquiridas de forma sistemática durante este trabajo de investigación nos llevarán a poder realizar una evaluación adecuada sobre la necesidad de una recomendación en materia de protección marítima y portuaria,

enfocado a la normativa de implementación del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) en República Dominicana, mediante la utilización de las herramientas apropiadas para mantener la objetividad en la interpretación de los resultados obtenidos.

MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

Marco teórico

Seguridad marítima y portuaria

Concepto

Diferencia entre Security y Safety en la noción de seguridad marítima

Frente a lo sencillo que resulta distinguir entre los vocablos ingleses safety y security, el castellano ofrece una única acepción preferente: seguridad, pero con interpretaciones duales, que han sido ya objeto de una explicación pormenorizada. (Martínez N et al. 2008 p. 147).

Para abordar el estudio del concepto de seguridad marítima es imprescindible analizar los términos anglosajones “maritime safety” y “maritime security”, ya que ambos términos están inmersos en la expresión en castellano de seguridad marítima (Zaragoza soto, 2009 p. 27).

El concepto de “safety” se puede definir como la capacidad de reducir el riesgo de pérdidas, lesiones o muertes, ocurridos como consecuencia de percances humanos o causas naturales. (Neal Murray, 2009).

La “maritime safety” está integrada por reglas y procedimientos para la garantizar la seguridad del buque en el mar y prevenir los peligros naturales, los siniestros causados por el desplazamiento del barco y los riesgos derivados de su navegación. (Zaragoza Soto 2009. P. 12).

La seguridad marítima es el conjunto de medidas para la salvaguardia de la seguridad de la vida humana en el mar, de la navegación y del medio ambiente marino.... (Suárez-Llanos et al, 2008 p. 22).

La “maritime security” es el conjunto de medidas enfocadas a garantizar la seguridad contra acciones voluntarias que violan el derecho marítimo, perturban o impiden la libera de navegación o aprovechan la naturaleza anárquica de los espacios marítimos para realizar actividades ilícitas. (Zaragoza S. 2009, p.12).

Evolución histórica

La seguridad ha sido un tema que acompaña desde siempre a la actividad de la navegación marítima.

Según Ruesta Botella et al (2008) desde que el hombre aprendió a navegar, la actividad en el mar ha tenido dos finalidades básicas: la explotación económica y servir de vehículo para proyectar el poder naval sobre la tierra. Alrededor de esas dos actividades encuadradas de Gran Bretaña, Holanda, Francia y España.. En realidad lo que hacían era tratar de asegurar que las condiciones en la mar permitieran el tráfico comercial entre Europa y las colonias en América y Asia: en cierto modo contribuirían a la Seguridad Marítima. (...) El Siglo XIX permitirá a la Gran Bretaña imponer su ley y consagrar la libertad de navegación como principio indiscutible y como medio de defender sus intereses nacionales. Esa libertad generalizada a quien más beneficiaba era precisamente a las potencias comerciales que eran y siguen siendo las que más la necesitan. (Ruesta 2008 p. 11).

El terrible siglo XX ha visto dos Guerras Mundiales y un tremendo período de Guerra Fría. (...) cuando dichas amenazas desaparecen, y vuelve y la cuestión de la Seguridad Marítima reaparece y vuelve a mostrar su importancia. . (Ruesta et al, 2008 p. 11).

Los atentados a las torres gemelas en Nueva York del 11 de septiembre de 2001, cambió el mundo y su forma de llevar a cabo sus estrategias de seguridad, también produjo que la Organización Marítima Internacional OMI, se reuniera con los Estados miembros del Convenio de Seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) realizaran enmiendas que trajo como resultado la creación del capítulo XI-2 de donde nace el Código de Protección de Buques y Puertos o código PBIP. Con el objetivo.(Poner los antecedentes del libro curso de navegación).

En la actualidad los estados parte del Convenio SOLAS muchos países han realizar las revisiones y modificaciones necesarias en su legislación para adecuarlas a los nuevos tiempos.

En otro estudio, "Comentarios a la Ley de navegación Marítima", pone de relieve cómo Europa ha asimilado las novedades de seguridad marítima y portuaria y la implementación del PBIP. "La Normativa Europea sobre protección marítima" (Campusano et al, 2016).

Campusano et al, (2016) la Unión Europea también ha contribuido con su normativa en materia de protección marítima, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias. [...] El propósito del Reglamento es engrosar el acervo comunitario incorporando las medidas adoptadas en la OMI con algunas modificaciones y ampliaciones." (Campusano, et al, 2016).

El marco legal de la seguridad y protección marítima en la República Dominicana se encuentra disperso en varias legislaciones, lo cual resulta en contradicciones de sus preceptos en muchos casos, pues un mismo tema es tratado por varias legislaciones, otorgando las similares funciones a diferentes organismos... (Espinal B. 2010 pág. 206).

Siendo que el Estado dominicano es parte del Convenio SOLAS 74, y por ende ha asumido la responsabilidad de implementación del Código Internacional de protección de buques e instalaciones portuarias, nace la necesidad realizar un análisis de la legislación interna que rige la materia de seguridad de buques y puertos y de ser necesario, hacer nuestro aporte mediante las sugerencias y recomendaciones que correspondan.

MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

Administración marítima: grupo de órganos y entidades de la administración pública que se ocupan de velar por los intereses generales del Estado vinculados a la navegación y al transporte marítimo, marina mercante y puertos. Están también comprendidos en el término, la seguridad de las naves marítimas en general, incluyendo las naves pesqueras y plataformas perforadoras, la seguridad de su navegación, el control de la contaminación procedente de los mismos. (Trinidad M., 2014).

Administración portuaria: es el organismo autónomo y descentralizado del Estado Dominicano, con el objetivo de dirigir y administrar los puertos del país e incrementar el comercio internacional. (Ley 70, 1970).

Antinomia jurídica o legal: es la incongruencia o contradicción real o aparente de las leyes con el sistema jurídico o consigo mismas o respecto de otras leyes o de parte de ellas. Todo ordenamiento jurídico procura tener coherencia interna, es decir una o dos normas aplicables al mismo caso no den soluciones. Cuando eso sucede se aplica en el caso concreto la norma anterior o la de rango superior o la prevalencia de la especial sobre la general, si tales presupuestos no se dan, ocurre un conflicto de leyes. (www.diccibibliografia.com. Consultado el 6 de marzo de 2018).

Artefacto naval: se entiende por artefacto naval toda construcción flotante con capacidad y estructura para albergar personas o cosas, cuyo destino no es la navegación, sino quedar situada en un punto fijo de las aguas. (Campusano, 2016).

Autoridad designada: se define a la Autoridad Designada la organización o administración identificada, dentro del Gobierno Contratante, como responsable de implementar las disposiciones de este Capítulo perteneciente a la seguridad de los recintos portuarios y la interfaz buque-puerto, desde el punto de vista del puerto, como fue expuesto en la Revista de derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, XXV (Valparaíso, Chile, 2004).

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 A del Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias. (Congreso Nacional, Ley 246-07, 2007).

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 lo define 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 de 2000, que lo creó. (Congreso Nacional Ley 246-07, 2007).

Barco: es el vaso de madera, hierro u otra materia, que flota y que, impulsado y dirigido por un artificio adecuado, puede transportar por el agua personas, animales o cosas (Campusano, 2016).

Buque: se entiende por buque todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a veinticuatro metros. (Campusano, 2016).

Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP): es un importante instrumento internacional que se preocupa de lograr dentro de los puertos afectados, que determinados recintos que denomina instalación portuaria sean una cápsula de seguridad para cuando se produzca la interrelación del buque con la terminal, se denomina interfaz buque-puerto. Para ese recinto especialísimo y para ese momento en que se produce el interfaz dispone el código unas especiales medidas preventivas de seguridad. (Marí S. Ricard, 2007. Barcelona).

Código IGS: tiene como objetivo establece en las compañías marítimas, un sistema de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Organización Marítima Internacional, 1982).

Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP): 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 para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) de conformidad con la autoridad designada (Aníbal, 2014).

Embarcación: se entiende por embarcación el vehículo que carezca de cubierta corrida y el de eslora inferior a veinticuatro metros, siempre que en uno y otro caso, no sea calificado reglamentariamente como unidad menor en atención a sus características de propulsión o de utilización. (Campusano, 2016).

Interfaz buque-puerto: se entiende la interacción que tiene lugar cuando un buque se ve afectado directa e inmediatamente por actividades que entrañan el movimiento de personas o mercancías o la provisión de servicios portuarios al buque o desde éste. (Campusano, 2016).

Instalación portuaria: es el lugar determinado por el Gobierno contratante o por la autoridad designada donde tiene lugar la interfaz buque. Esta incluirá, según sea necesario, zonas como fondeaderos, atracaderos de espera y accesos desde el mar. (Código PBIP, 2002).

Oficial de la compañía para protección marítima: la persona designada por la compañía para asegurar que se lleva a cabo una evaluación sobre la protección del buque y que el plan de protección del buque se desarrolla, se presenta para la aprobación y posteriormente se implementa y se mantiene y para coordinar la labor con los oficiales de protección de la instalación portuaria y con el oficial de protección del buque. (Código PBIP, 2002).

Oficial de protección del buque: la persona a bordo del buque, responsable ante el capitán, designada por la compañía para responder de la protección del buque, incluidas la implementación y cumplimiento del plan de protección del buque y la coordinación con el oficial de la compañía para la protección marítima y con los oficiales de protección de instalación portuaria. (Código PBIP, 2002).

Oficial de protección de la instalación portuaria: la persona designada para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación revisión, y actualización del plan de protección de la instalación portuaria y para la coordinación con los oficiales de protección de la instalación portuaria y con los oficiales de la compañías para la protección marítima. (Código PBIP, 2002).

Organizaciones de protección reconocidas: es la persona jurídica inscrita ante la Autoridad marítima nacional a la cual se podrá autorizar las siguientes funciones: evaluación de protección de los buques, planes de protección de buques, evaluación de protección de las instalaciones portuarias, planes de protección de instalaciones portuarias, capacitación de personal respecto de los planes elaborados por la OPR (Revista de Derecho Marítimo de Chile, 2004).

Plan de protección del buque: 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 abordaje o del buque en los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima. (Código PBIP, 2002).

Plan de protección de la instalación portuaria: 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 a bordo en la instalación portuaria de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima. (Código PBIP, 2002).

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, 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. Congreso Nacional (Ley 246-07, 2007).

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 buque o embarcaciones para efectuar operaciones de transferencia de carga entre los modos de transporte acuático y terrestre o embarque y desembarque de pasajeros, y a además 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, tal como fue establecido por el Congreso Nacional” (Ley 247-07. 2007).

Seguridad: La seguridad se entiende mejor en sentido negativo, como ausencia de situaciones que producen alarma e inquietud en los ciudadanos” (Marí S. Ricard, 2007. Barcelona).

Seguridad Preventiva: es la consecuencia de un sistema organizado general que, desplegando medios de seguridad materiales y humanos, pretende evitar que se cometan actos antisociales. La exteriorización de tales medios produce en el ciudadano la sensación de que sus actividades, su vida y sus bienes están garantizados frente a amenazas externas. (Marí S. Ricard, 2007. Barcelona).

Seguridad en lo Internacional. [...] Aquí se trata de la seguridad pública o seguridad ciudadana y, en concreto, la que tiene por objeto de prevenir ataques a los buques, pasajeros, tripulantes y cargas, y a las seguridad de las instalaciones portuarias y a las persona y bienes en ellas contenidas.(Marí S. Ricard, 2007. Barcelona).

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, como establece el Congreso Nacional. (Ley 247-07, 2007).

MARCO ESPACIAL:

El estudio investigativo se enmarca dos puertos de la República Dominicana: Puerto Río Haina y Puerto Multimodal Caucedo, por estar ubicados en el gran Santo Domingo. Asimismo, los despachos de las autoridades que los dirigen y las compañías de seguridad privadas que han sido contratadas para la vigilancia de dichos espacios.

MARCO TEMPORAL:

- El marco temporal elegido será el año 2018, dado que analizaremos la vigencia, completud, pertinencia de la legislación que rige la actividad de la protección de buques e instalaciones portuarias en República Dominicana en la actualidad.
- Tomar el rango de estudio fijado permitirá evaluar los avances o retrocesos, las experiencias tenidas y las perspectivas que se tienen a futuro, sobre una Ley de seguridad y protección marítima y portuaria que regule de manera íntegra la materia.

DISEÑO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN

ASPECTOS METODOLÓGICOS DE LA INVESTIGACIÓN

- Análisis de documentos, mediante la revisión las normas nacionales e internacionales que rigen la materia de Protección de buques e instalaciones portuarias en el país para su análisis.
- Entrevistas al personal que compone el Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria de República Dominicana, considerando que han sido designados especialmente para la implementación del Código PBIP.
- Observación de las actividades de protección en buques y en las instalaciones portuarias para levantar las necesidades que se han suscitado y las características particulares de la seguridad marítima y portuaria aplicada en las instalaciones portuarias en República Dominicana.

Tipo de investigación:

Esta investigación es exploratoria y descriptiva debido a que no existe en el país otro estudio relativo al tema de análisis de la legislación de Protección de Buques y Puertos en la República Dominicana.

Describiremos la realidad existente en la actualidad sobre la protección de los buques e instalaciones portuarias, los escollos encontrados en la experiencia de implementación del código internacional PBIP, lo cual nos llevará a establecer los aspectos y detalles que necesitan ser cubiertos mediante una ley que regule integralmente la materia de seguridad marítima y portuaria.

Métodos de investigación:

Para poder realizar este trabajo de investigación utilizaremos los métodos siguientes:

1. **Método inductivo:** partiremos de las situaciones concretas con el fin de encontrar las informaciones y analizarlas en un marco general esto nos permitirá observar de forma directa e involucrarnos con la actividad de protección de buques e instalaciones portuarias a los fines de realizar un levantamiento del status quo y tomar fotos para documentar nuestro estudio.
2. **Método deductivo:** a través de este método partimos de situaciones generales para aplicarlas a situaciones particulares con relación al tema que presentaremos.
3. **Método Empírico:** la utilización de este método nos permitirá observar y consultar a los expertos relacionados con el objeto del estudio, el análisis documental que nos ayudará a explicar las características que del estudio.
4. **Método indirecto:** que nos permitirá recolectar las informaciones mediante la esta investigación realizada por los expertos en el área, los cuales se encuentran en las doctrinas, artículos periodísticos, revistas, etc.
5. **Método de interpretación:** este método, es utilizado por los juristas debido a que las leyes no siempre pueden ser aplicadas de manera expresa sino que debe adecuarse a la época y al contexto para el que fueron elaboradas.
6. **Método comparativo:** otros países como España y Colombia han adecuado su legislación para dar entrada al Código Internacional de Protección de buques y de las instalaciones portuarias, las cuales compararemos con la legislación interna que nos permita buscar las similitudes o divergencias con el objeto de estudio.
7. **Método analítico y método de síntesis:** el análisis consiste en la extracción de las partes de una totalidad con el objetos de estudiarlas por separado para ver las relaciones entre las mismas y obtener información sobre el problema. Luego utilizaremos la síntesis a fin de ofrecer una serie de posibles soluciones a los problemas encontrados.

Técnicas de investigación:

Esta investigación se realizará mediante las siguientes técnicas:

- Análisis de documentos, porque evaluaremos las normas para evaluar su pertinencia, suficiencia y vigencia actual.
- Observación de campo, evaluando el panorama actual de la seguridad marítima y portuaria con enfoque en la implementación del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) por parte del Cuerpo de Especial de Seguridad Portuaria (CESEP) y otros organismos intervinientes.
- Entrevistas a los expertos en la materia para conocer sus opiniones respecto de la suficiencia de las normas existentes como instrumentos de implementación.
- Registros sobre hallazgos encontrados durante la implementación del PBIP cuyos procedimientos no se encuentran descritos en ningún instrumento legal.
- Búsqueda de información en la Internet que permita conocer las opiniones de autores versados en la materia.

BIBLIOGRAFÍA

1. Sobrino H., José Manuel, (2007) La protección marítima, nueva dimensión de la política marítima de la Unión Europea, Revista de Derecho Comunitario Europeo.
2. Suarez L., Francisco, et al, (2009) Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima. Madrid.
3. Pulido B, Juan Luis, (2015) Curso de Derecho de la navegación marítima, Madrid, Editora Etno.
4. Benzan E., Lluçelís, (2010) La Legislación Dominicana frente a la modernización portuaria. República Dominicana.
5. Campusano, Ana & Díaz D., Angélica. (2016) Comentarios a la Ley de Navegación Marítima. Valencia.
6. Suárez L., Francisco et al (2009) La seguridad Marítima en la Marina Civil.
7. Pérez B., Jacinto José, (1980) Los contratos de utilización del buque en la ley de navegación marítima, Madrid.
8. García B., José Luis & Ruiz S., José María, (2006) "Derecho de la navegación marítima, Madrid.
9. Trinidad M., Aníbal, (2014), Monografía; Análisis sobre la aplicación del Estado de abanderamiento en la República Dominicana. República Dominicana.
10. Morel C. Arlin Celeste, (2014) Benchmarking Competitivo del Puerto de Haina y el Puerto de Santa Marta, República Dominicana.
11. Arroyo M. Ignacio (2014) Compendio de Derecho Marítimo. Madrid.
12. Marí S. Ricard, (2012) La seguridad en los puertos" Barcelona.
13. Salgado y S. José E. (2012) Manual de derecho marítimo, España.
14. Pulido B. Juan Luis. (2016) Instituciones de Derecho de la Navegación.
15. Marí S. Ricard (2007) El Código PBIP -2, Desarrollo de las ordenanzas portuarias, Catalunya.
16. Zaragoza S. (2009) Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima, España.

17. Reyes, M. (2011) Océanos de tinta y papel: historia de la navegación y del desarrollo marítimo dominicano, Agencias Navieras B&R, República Dominicana.
18. Moiraghi, L. (2005) Seguridad marítima y portuaria: nuevas reglas en el mundo. Argentina.
19. Sgut, M. (2006) Efectos económicos de las nuevas medidas de protección marítima y portuaria. Santiago de Chile.

ANEXO 2

HIPOLITO MEJIA
Presidente de la República Dominicana

NUMERO: 745-00

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el Artículo 55 de la Constitución de la República, dicto el siguiente

D E C R E T O:

ARTICULO UNICO.- Los señores Radhamés Taveras, Pedro Julio Evangelista y el Ing. Ricardo Peña Acevedo, quedan designados Venduteros Públicos del Distrito Nacional.

DADO en la ciudad de Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los once (11) días del mes de septiembre del año dos mil (2000), año 157 de la Independencia y 138 de la Restauración.

HIPOLITO MEJIA

Dec. No. 746-00 que crea el Cuerpo Especializado en Seguridad Portuaria, a cargo de un oficial general o de un almirante de las Fuerza Armadas y bajo la dependencia del Secretario de Estado de las Fuerzas Armadas.

HIPOLITO MEJIA
Presidente de la República Dominicana

NUMERO: 746-00

CONSIDERANDO: Que los servicios de seguridad en los puertos marítimos del país, en la actualidad ejercen cada uno su misión de manera individual, sin coordinación y sin una estructura acorde con los retos que día a día se les presentan.

CONSIDERANDO: Que esta falta de coordinación y de mecanismos idóneos y transparentes tienden a obstaculizar el ágil y libre desenvolvimiento de las exportaciones e importaciones.

VISTAS las recomendaciones de la Secretaría de Estado de las Fuerzas Armadas.

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el Artículo 55 de la

Constitución de la República, dicto el siguiente

D E C R E T O:

Artículo 1.- Se crea el Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria, a cargo de un oficial general o de un almirante de las Fuerzas Armadas, bajo la dependencia del Secretario de Estado de las Fuerzas Armadas.

Artículo 2.- El cuerpo creado mediante el presente decreto será el principal encargado de las labores y responsabilidades propias a la seguridad en los puertos.

Artículo 3.- Comuníquese a la Secretaría de Estado de las Fuerzas Armadas, a la Policía Nacional, a la Dirección General de Aduanas, a la Autoridad Portuaria Dominicana, a la Dirección Nacional de Control de Drogas y al Departamento Nacional de Investigaciones (DNI).

DADO en la ciudad de Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los once (11) días del mes de septiembre del año dos mil, año 157 de la Independencia y 138 de la Restauración.

HIPOLITO MEJIA

Dec. No. 747-00 que nombra al Vicealmirante M. de G., Julio Cesar Ventura Bayonet, Director del Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria.

HIPOLITO MEJIA

Presidente de la República Dominicana

NUMERO: 747-00

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el Artículo 55 de la Constitución de la República, dicto el siguiente

D E C R E T O:

ARTICULO UNICO.- El Vicealmirante M. de G., Julio César Ventura Bayonet, queda designado Director del Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria.

ANEXO 3

Dec. No. 1082-03 dispone que el Director Ejecutivo de la Autoridad Portuaria Dominicana deberá crear las condiciones para ejecutar las regulaciones establecidas en el Código Internacional ISPS, en lo que respecta a la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, tanto públicas como privadas.

HIPOLITO MEJIA
Presidente de la República Dominicana

NUMERO: 1082-03

CONSIDERANDO: Que es función del Estado Dominicano garantizar el comercio internacional de la República para lo cual es necesario cumplir con los acuerdos internacionales en materia de seguridad.

CONSIDERANDO: Que en el mes de diciembre del 2002, a raíz de los extraordinarios sucesos del 11 de septiembre del 2001, acaecidos en las ciudades de Nueva York y Washington, la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional SOLAS 74 (Safety of Life Sea, conocido por sus siglas en inglés), en reunión celebrada en Londres, adoptó una serie de enmiendas a la convención, entre las que se encuentra la inclusión de un nuevo Código Internacional de Seguridad en Buques y Facilidades Portuarias, el "International Ship And Port Facility Security Code", o ISPS, conocido por sus siglas en inglés.

CONSIDERANDO: Que las enmiendas a los Capítulos V y XI del Convenio SOLAS, han dado como resultado un nuevo Capítulo el XI-2, destacando como objetivo fundamental del Código lo siguiente "establecer un marco internacional para la cooperación entre los Gobiernos Contratantes, los Organismos Gubernamentales, las Administraciones Locales y los Sectores Navieros y Portuarios con el fin de detectar y evaluar las amenazas para la protección marítima y tomar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques e instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional".

CONSIDERANDO: Que el Código insta a los Gobiernos Contratantes a que adopten con carácter prioritario las medidas necesarias para ultimar lo antes posible los tramites legislativos o administrativos requeridos a nivel nacional para el cumplimiento de las prescripciones del Código relativas a la certificación de las instalaciones portuarias situadas en su territorio.

CONSIDERANDO: Que en el Código se dispone su aplicación de manera inviolable a partir de la fecha 01 de julio del 2004, para tales fines el Gobierno Dominicano debe garantizar su aplicación efectiva en todas las instalaciones portuarias publicas y privadas, con el objetivo fundamental de garantizar el tránsito marítimo y el comercio internacional.

VISTO el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (ISPS), adoptado el 12 de diciembre del 2002.

VISTA la Ley No. 70, de fecha 17 de diciembre del 1970 y sus modificaciones, que crea la Autoridad Portuaria Dominicana.

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el Artículo 55 de la Constitución de República, dicto el siguiente:

DECRETO:

ARTICULO 1.- Se dispone que el Director Ejecutivo de la Autoridad Portuaria Dominicana deberá crear las condiciones para ejecutar las regulaciones establecidas en el Código Internacional ISPS, en lo que respecta a la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, tanto públicas como privadas, incluyendo pero no limitado a los puertos Río Haina, Puerto Plata, Santo Domingo, sus Terminales Turísticas y Plaza Marina, Boca Chica, Puerto Multimodal Caucedo, La Romana, su Terminal Turística, Marina Deportiva y las Islas Catalina, Samaná, Barahona, Azua, San Pedro de Macorís, Manzanillo y Cabo Rojo, así como cualquier otro lugar donde se desarrollen actividades marítimas y como cualquier otro puerto que en el futuro se habilite.

PARRAFO I.- El Director Ejecutivo de la Autoridad Portuaria Dominicana deberá presidir una comisión integrada por el Director General de Aduanas, el Jefe de Estado Mayor de la Marina de Guerra, el Director del Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP), la Asociación de Navieros, a los fines de cumplir con lo dispuesto en el Artículo 1 del presente decreto, debiendo dicha comisión elaborar un Reglamento de aplicación de conformidad con las regulaciones y disposiciones establecidas en el Código.

PARRAFO II.- Dicha comisión, en caso de considerar necesario la contratación de técnicos o entidades especializados en la materia para la aplicación del Código y la obtención del certificado, queda autorizada a realizar dicha contratación con cargo a la APORDOM, previa aprobación de su Consejo de Administración.

PARRAFO III.- Se le otorga a dicha comisión un plazo no mayor de noventa (90) días, a partir de la fecha del presente decreto, para la elaboración del Reglamento de aplicación del Código.

ARTICULO 2.- Como una forma de garantizar la aplicación correcta del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (ISPS), se dispone que la aplicación del mismo se inicie con dos (2) meses de anticipación de su entrada en vigencia a nivel internacional o sea, que se inicie a partir del 01 de mayo del 2004, a los fines de corregir con su práctica los inconvenientes que pudieran presentarse.

ARTICULO 3.- Envíese copia a todas las instituciones señaladas en el presente decreto y se dispone que los demás organismos deberán prestar la más amplia colaboración a la comisión designada, a fin de que puedan cumplir con las instrucciones dispuestas.

DADO en la ciudad de Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los veinticinco (25) días del mes noviembre del año dos mil tres (2003); años 160 de la Independencia y 141 de la Restauración.

HIPOLITO MEJIA

Dec. No. 1083-03 dispone la entrega a las autoridades de los Estados Unidos de América, sin ser formalmente extraditado, del nombrado Edwin Estévez.

HIPOLITO MEJIA
Presidente de la República Dominicana

NUMERO: 1083-03

CONSIDERANDO: Que el Gobierno de los Estados Unidos de América, a través de su Embajada acreditada en el país, mediante su Nota Diplomática No. 185, de fecha 19 de septiembre del 2002, ha solicitado al Gobierno de la República Dominicana, la entrega en extradición del nombrado **Edwin Estévez**, sobre el fundamento de que es el mismo sujeto del Acta de Acusación No. 97 CR. 0827, que se registró el día 21 de agosto del 1997 en la Corte Distrital de los Estados Unidos de América para el Distrito Sur de Nueva York, que le imputa los cargos de: a) confabulación para distribuir y poseer con la intención de distribuir 500 gramos o más de cocaína, en violación de la Sección 812, 841 (a) (1), 841 (b) (1) (B) y 846 (cargo 1); b) un cargo de distribución y posesión con la intención de distribuir un kilogramo de cocaína en violación de la Sección 812, 841 (a) (1), 841 (b) (1) (B) del Código 21 de los Estados Unidos de América y de la Sección 2 (cargo 2) del Código 18 de los Estados Unidos de América; y c) un cargo de fraude de instrumento de acceso en violación de la Sección 1029 (a) (7) y de la Sección 2 (cargo 3) del Código 18 de los Estados Unidos de América.

CONSIDERANDO: Que tanto la República Dominicana como los Estados Unidos de América son signatarios de la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Drogas Narcóticas y Sustancias Psicotrópicas, que se realizó y pactó en Viena el 20 de diciembre de 1988 (Convención de las Naciones Unidas sobre Drogas de 1988).

ANEXO 4

Dec. No. 144-05 que crea la Comisión Presidencial para la Modernización y Seguridad Portuaria.

LEONEL FERNANDEZ
Presidente de la República Dominicana

NUMERO: 144-05

CONSIDERANDO: Que es prioridad nacional para el gobierno dominicano la implementación de políticas de modernización en todos los ámbitos de la vida nacional, con un marcado interés en aquellos proyectos que han de constituirse en el soporte para el manejo del comercio con los demás países del mundo.

CONSIDERANDO: Que la Autoridad Portuaria Dominicana es la institución gubernamental que tiene dentro de sus atribuciones el administrar, explotar, operar, conservar y mejorar los puertos marítimos del Estado.

CONSIDERANDO: Que el Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP) adscrito a la Secretaría de Estado de las Fuerzas Armadas, es el organismo encargado de supervisar el cumplimiento de las normativas nacionales e internacionales de seguridad en los puertos estatales en el país.

CONSIDERANDO: Que es responsabilidad de la Marina de Guerra Dominicana salvaguardar la soberanía nacional y proteger nuestro patrimonio marítimo.

CONSIDERANDO: Que la construcción de las obras civiles, infraestructuras básicas y vías de acceso para el mejoramiento de los puertos son atribuciones de la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones.

CONSIDERANDO: Que el Centro de Exportaciones e Inversiones de la República Dominicana (CEI-RD) es el organismo del Estado encargado de promover las exportaciones, inversiones internacionales y las relaciones comerciales que se derivan de las mismas.

CONSIDERANDO: Que las actividades encaminadas a la modernización en los sistemas de seguridad de los puertos requieren de la aplicación de tecnología de punta así como de la asistencia internacional y local que impulsa la Comisión Internacional Asesora de Ciencia y Tecnología adscrita a la Presidencia de la República.

CONSIDERANDO: Que es vital para el desarrollo nacional incrementar las recaudaciones aduanales y hacer más eficiente las operaciones en el manejo de productos que se exportan e importan desde y hacia nuestro territorio, por vía marítima, terrestre o aérea.

CONSIDERANDO: Que el Consejo Nacional de Zonas Francas tiene como misión fundamental la de promover y desarrollar el establecimiento en nuestro país de industrias que permitan incrementar el nivel de empleo y las exportaciones.

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el Artículo 55 de la Constitución de la República, dicto el siguiente

D E C R E T O:

ARTICULO 1.- Objetivo. Con el objetivo de garantizar e incrementar mayores niveles de coordinación gubernamental y un adecuado funcionamiento de las instituciones relacionadas con el manejo, utilización y servicios de los puertos dominicanos, se crea la Comisión Presidencial para la Modernización y Seguridad Portuaria.

ARTICULO 2.- Atribuciones. La Comisión Presidencial para la Modernización y Seguridad Portuaria será responsable de:

- ❖ Diseñar una estrategia y política portuaria con una visión de largo plazo.
- ❖ Coordinar una auto-evaluación de los puertos del país, a fin de determinar los pasos que han de darse para ponerse en condiciones de cumplir con el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP).
- ❖ Completar un diagnóstico detallado de las necesidades de infraestructuras básicas, tecnológicas, sanitarias, de acceso y de seguridad en todas las instalaciones portuarias nacionales para readecuar las mismas con miras a hacer de nuestra nación un punto estratégico preferencial para el comercio con los demás países del hemisferio.
- ❖ Preparar un programa de modernización y fortalecimiento de las instituciones vinculadas al sector, aplicando técnicas de reingeniería y mejora de procesos bajo el criterio de la optimización y especialización de las operaciones dentro del sistema portuario como un todo y de cada instalación en particular, lo que podrá implicar redefinición del rol de cada una dentro del sistema portuario dominicano.
- ❖ Preparar las bases para una licitación pública internacional para la modernización física / estructural de los puertos dirigida a incrementar su capacidad.
- ❖ Evaluar la situación y certificar la condición ambiental de las áreas de influencia de los puertos.

- ❖ Elaborar un estudio de desarrollo económico sostenido de las áreas ubicadas en un radio de 30 Km de los puertos y basar el estudio en una estratificación por zonas.
- ❖ Trabajar en la preparación del marco jurídico regulatorio para la posible contratación, mediante la modalidad de concesiones, de la construcción y operación de las instalaciones portuarias del Estado.

ARTICULO 3.- Integración. La Comisión Presidencial para la Modernización y Seguridad Portuaria estará conformada por un representante de cada una de las instituciones indicadas a continuación:

- el Presidente del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria Dominicana, quien lo presidirá;
- la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones;
- la Dirección General de Aduanas;
- el Centro de Exportaciones e Inversiones de la República Dominicana;
- la Comisión Internacional Asesora de Ciencia y Tecnología;
- el Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria “CESEP”;
- la Marina de Guerra;
- el Gabinete de Coordinación de la Policía Medioambiental y Desarrollo Físico;
- el Consejo Nacional de Zonas Francas;
- un representante del Puerto Multimodal Caucedo; y
- el Secretario de Estado, Asesor Presidencial en Desarrollo de Infraestructuras.

ARTICULO 4.- Adscripciones. La Comisión Presidencial para la Modernización y Seguridad Portuaria creará la Unidad Consultiva Asesora. Dicha Unidad Consultiva Asesora servirá como cuerpo ampliado para dar apoyo a la Comisión Presidencial para la Modernización y Seguridad Portuaria y estará conformada por un representante de aquellas empresas del sector privado relacionadas con el sector portuario y el servicio comercial marítimo.

ARTICULO 5.- La Comisión Presidencial para la Modernización y Seguridad Portuaria deberá nombrar en un plazo no mayor de treinta días (30) después de promulgado este Decreto, a los representantes del sector privado que conformarán de manera honorífica y voluntaria la Unidad Consultiva Asesora.

ARTICULO 6.- Se autoriza la creación de un fondo de emergencia para dar cumplimiento al Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), lo cual conllevaría la realización de trabajos de adecuación de las instalaciones portuarias que la demanden.

ARTICULO 7.- Se instruye a la Comisión Internacional Asesora de Ciencia y Tecnología adscrita a la Presidencia para que realice todos los esfuerzos

internacionales y coordinaciones pertinentes para la ejecución del proyecto de modernización portuaria.

ARTICULO 8.- Se responsabiliza a la Comisión Presidencial para la Modernización y Seguridad Portuaria de supervisar la implementación de los planes de protección de las instalaciones portuarias bajo la Dirección de la Autoridad Portuaria Dominicana.

ARTICULO 9.- Se instruye al Centro de Exportaciones e Inversiones de la República Dominicana (CEI-RD) a crear una Unidad de Promoción de Inversión para el sector portuario como dependencia del Centro de Exportaciones e Inversiones de la República Dominicana (CEI-RD). Dicha unidad se encargará de la gestión de los fondos requeridos para la modernización a través de los organismos internacionales de crédito, gobiernos amigos y entidades privadas interesadas en invertir en el sector.

ARTICULO 10.- Dentro de los cuarenta y cinco (45) días siguientes a la promulgación del presente decreto, la Comisión Presidencial para la Modernización y Seguridad Portuaria deberá presentar ante la Consultoría Jurídica del Poder Ejecutivo el Reglamento Operativo que regirá las funciones administrativas específicas de dicha Comisión y la Unidad Consultiva Asesora.

ARTICULO 11.- Dentro de los setenta y cinco (75) días siguientes a la promulgación del presente decreto, la Comisión Presidencial para la Modernización y Seguridad Portuaria deberá presentar ante la Presidencia de la República un anteproyecto detallado de Modernización y Seguridad Portuaria, que regirá como línea de base para el Proyecto Nacional de Modernización y Seguridad Portuaria.

DADO en la ciudad de Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los veintiún (21) días del mes de marzo del año dos mil cinco (2005); años 162 de la Independencia y 142 de la Restauración.

LEONEL FERNANDEZ

Dec. No. 145-05 que instituye un régimen salarial único y universal para todos los cuerpos policiales de la Nación.

LEONEL FERNANDEZ
Presidente de la República Dominicana

NUMERO: 145-05

CONSIDERANDO: Que el Gobierno Dominicano ha definido la reforma del sistema de seguridad pública como prioridad nacional a los fines de lograr el

ANEXO 5

Dec. No. 189-07 que establece la Directiva de Seguridad y Defensa Nacional de la República Dominicana.

LEONEL FERNANDEZ
Presidente de la República Dominicana

NUMERO: 189-07

CONSIDERANDO: Que el estado actual del mundo en materia de seguridad y defensa, y el desarrollo alcanzado por las Fuerzas Armadas dominicanas demandan y propician la definición de una política de defensa y seguridad, propia de una fuerza militar con un claro sentido de sus misiones y funciones esenciales, pero al mismo tiempo, integradas al esfuerzo de alcanzar los objetivos trazados para el desarrollo del país.

CONSIDERANDO: Que la ubicación geográfica de la República Dominicana, la hacen vulnerable a la influencia de los riesgos que afectan a la paz y seguridad del mundo, caracterizados básicamente por la inmigración ilegal, la pobreza y el aumento de la delincuencia organizada, la degradación medioambiental, los desastres naturales y el terrorismo, junto a otras amenazas como la proliferación de armas de destrucción masiva y el tráfico internacional de armas.

CONSIDERANDO: Que la República Dominicana como parte del sistema interamericano de seguridad y defensa, es signataria de iniciativas tendentes a promover un clima de paz, seguridad y estabilidad en la región, por lo que se ha comprometido en el diseño de una estrategia que pueda ser armonizada con los intereses nacionales y los propósitos comunes del entorno internacional, bajo el entendido de que tales amenazas solo pueden ser enfrentadas mediante la conjugación de esfuerzos.

VISTOS: Los Artículos 3 y 8 de la Constitución de la República.

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el Artículo 55 de la Constitución de la República, dicto el siguiente

DECRETO SOBRE DIRECTIVA DE SEGURIDAD Y DEFENSA NACIONAL

Artículo 1.- Se establece la Directiva de Seguridad y Defensa Nacional de la República Dominicana, con la finalidad de garantizar la defensa y seguridad de los ciudadanos de la República Dominicana y promover la paz, la seguridad y la estabilidad internacional. Dicha Directiva se ajustará a las siguientes líneas generales de actuación:

- 1) La consolidación del papel de las Fuerzas Armadas y los organismos de seguridad pública como elementos fundamentales en la preservación y mantenimiento de la paz y estabilidad del Estado dominicano.
- 2) La reforma y modernización permanente de las Fuerzas Armadas y organismos de seguridad pública, para conseguir su adaptación y respuesta adecuadas a las circunstancias y necesidades que se deriven de los objetivos nacionales y el ambiente estratégico.
- 3) El apoyo firme y decidido a un sistema multilateral eficaz como medio para la resolución de conflictos, con respeto absoluto a las resoluciones de la Organización de Estados Americanos y otros organismos afines.
- 4) La participación activa de la sociedad civil en el debate de las grandes cuestiones de política de seguridad y defensa, así como la participación de las Fuerzas Armadas en los planes de desarrollo nacional.

Artículo 2.- La política de seguridad y defensa de la República Dominicana se desarrollará de acuerdo con las directrices que se señalan a continuación.

Artículo 3.- Para el desarrollo de la política de seguridad y defensa en el ámbito nacional se establecen las directrices siguientes:

- 1) La definición e identificación de los objetivos nacionales para el actual periodo, de manera que puedan ser armonizados con los propósitos de seguridad y defensa de la Nación.
- 2) Aprobación de una Ley de Seguridad y Defensa Nacional. Esta ley redefinirá las misiones y objetivos de las Fuerzas Armadas y organismos de seguridad pública, así como la inclusión de nuevas figuras como el Consejero de Seguridad Nacional. Asimismo, establecerá las bases para la movilización nacional y delimitará las zonas de seguridad dentro de nuestro territorio que son fundamentales para la preservación de la integridad territorial, destacando el carácter preventivo de nuestra doctrina.
- 3) Modificar la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas, para redefinir las misiones, funciones y organización de las instituciones que la conforman y reestructurar las atribuciones del Estado Mayor General en el marco de las operaciones conjuntas, entre otras.
- 4) Publicación del Libro de Defensa y el Manual de Doctrina Conjunta de las Fuerzas Armadas, en donde se definirán visión y perspectivas nacionales de la defensa y las características y concepto de aplicación de la política nacional de seguridad.

- 5) La creación del Sistema Nacional de Inteligencia, bajo la supervisión y coordinación del Departamento Nacional de Investigaciones, de forma que las Fuerzas Armadas y los organismos de seguridad pública puedan coordinar acciones a los fines de combatir las amenazas a la seguridad y estabilidad del país, como la delincuencia organizada, entre otras.
- 6) El fortalecimiento de la Comisión Permanente de Reforma y Modernización de las Fuerzas Armadas, con la misión de dirigir la transformación de la estructura, las capacidades y la doctrina militar, con vistas a incrementar su eficacia operativa.
- 7) Definir el modelo de Fuerzas Armadas: sus capacidades, el volumen de efectivos, la entidad de la fuerza y del apoyo a la fuerza, para hacerlas más móviles y flexibles, más aptas para la acción conjunta e ínter operables con las de nuestros aliados.
- 8) Impulsar la transformación de las Fuerzas Armadas de acuerdo con el nuevo modelo, dotándolas de capacidades tecnológicamente avanzadas y estructurándolas para disponer de una posibilidad de respuesta adecuada a las amenazas.
- 9) Desarrollar un nuevo modelo de institucionalización y profesionalización acorde con las necesidades reales de la nación dominicana, basado en la calidad y en la especialización, que responda a las nuevas necesidades tecnológicas y orgánicas propias de las Fuerzas Armadas modernas, que favorezca un cambio de mentalidad encaminado a la adaptación y comprensión de los nuevos roles y misiones.
- 10) Reformar la carrera militar adoptando una estructura formal institucional, con sistemas de ascenso y promoción que incentiven la dedicación y el esfuerzo profesional.
- 11) Mejorar el equipamiento en función de las posibilidades presupuestarias, para incrementar la eficacia operativa de las Fuerzas Armadas, acorde con los programas de reforma y modernización en proceso.
- 12) Fomentar la investigación, el desarrollo y la innovación para mantener un nivel tecnológico adecuado, que mejore la operatividad de las Fuerzas Armadas y favorezca su inserción en los programas de desarrollo del Gobierno.

Artículo 4.- Para el desarrollo de la política de seguridad y defensa en el ámbito internacional se establecen las directrices siguientes:

- 1) Impulsar y apoyar decididamente las políticas de seguridad y defensa emanadas de las organizaciones regionales y mundiales de las que somos signatarios, así como las iniciativas bilaterales tendentes a alcanzar nuestros objetivos y propósitos de garantizar un entorno seguro para todos los dominicanos.
- 2) Fortalecer las relaciones de hermandad y cooperación entre las naciones vecinas, particularmente con la República de Haití y con las naciones del Caribe y Centroamérica, bajo el entendido de que un sistema de cooperación regional sólido garantiza un esquema integrado de combate a las amenazas y una mayor garantía de estabilidad y paz en la región.
- 3) Contribuir a incrementar la seguridad y control en el Caribe, en el marco de acuerdos regionales de cooperación en estas materias, y como forma de fortalecer el progreso y desarrollo del intercambio comercial.
- 4) Fortalecer los tradicionales vínculos de cooperación con los Estados Unidos de Norteamérica
- 5) Estrechar las relaciones en materia de seguridad y defensa y la cooperación militar con los países sudamericanos y el resto de Norteamérica.
- 6) Intensificar la diplomacia de defensa, impulsando el fomento de la confianza mutua con las Fuerzas Armadas de los países de las áreas de interés estratégico.

Artículo 5.- La cooperación de la República Dominicana en materia de seguridad y defensa con otros organismos se organizará conforme a los siguientes criterios:

- 1) Colaborar con el sistema de defensa civil y, junto con otras instituciones del Estado vinculadas al esquema de respuesta ante emergencias, particularmente las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad Pública, contribuir a preservar la seguridad y el bienestar de los ciudadanos ante situaciones de crisis nacionales. En tal sentido, es preciso reforzar y mejorar el sistema nacional de gestión de crisis, introduciendo una nueva estructura encabezada por un Consejo Nacional de Seguridad y Defensa.
- 2) Establecer un nuevo esquema de prevención, que incluya la integración al proceso de un Sistema Nacional de Inteligencia, integrado por todas las agencias nacionales con funciones en esta área y coordinadas por una autoridad que centralice la producción de inteligencia e información necesarias para la toma de decisiones en el logro de los objetivos y propósitos nacionales. La integración de las Fuerzas Armadas a la labor de lucha y prevención del crimen en el país será parte de una política del gobierno en materia de seguridad pública, cuya operatividad deberá estar basada en la efectividad del Sistema de Inteligencia.
- 3) Propiciar el desarrollo de una cultura sobre seguridad y defensa en la sociedad dominicana. Para ello el Gobierno, a solicitud de la Secretaria de Estado de las

Fuerzas Armadas, y en coordinación con otros organismos del Estado o de la sociedad civil, impulsará la difusión del papel y de la necesidad de la seguridad y la defensa, con el fin de favorecer una mayor implicación de la sociedad en estos temas y de posibilitar el ejercicio del derecho, el deber y la obligación de defender a la República ante cualquier amenaza, de conformidad con los preceptos establecidos en nuestra Constitución.

Artículo 6.- Se autoriza al Secretario de Estado de las Fuerzas Armadas para emitir las órdenes y directrices específicas que garanticen el cabal cumplimiento de la Directiva a que se refiere el presente Decreto.

Artículo 7.- Enviase a la Secretaría de Estado de las Fuerzas Armadas, para su conocimiento y fines correspondientes.

DADO en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los tres (3) días del mes de abril de dos mil siete (2007); años 164 de la Independencia y 144 de la Restauración.

LEONEL FERNÁNDEZ

Dec. No. 190-07 que crea el Sistema Nacional de Innovación y Desarrollo Tecnológico, así como el Consejo para la Innovación y Desarrollo Tecnológico.

LEONEL FERNANDEZ
Presidente de la República Dominicana

NUMERO: 190-07

CONSIDERANDO: Que la nueva economía global se caracteriza por la transición de la era industrial a la era del conocimiento, en la que el factor estratégico de la ventaja competitiva es el capital intelectual, fuente de las innovaciones productivas;

CONSIDERANDO: Que para que la República Dominicana pueda enfrentar los desafíos de la globalización y la apertura comercial, es de vital importancia lograr un desarrollo competitivo sistémico, que comprenda tanto los sectores productivos como el gobierno y la academia, y que integre una estrategia de innovación y desarrollo tecnológico;

ANEXO 6

Artículo 2. Todos los departamentos oficiales, autoridades gubernamentales y demás funcionarios públicos deberán colaborar para que la Jefatura de Estado Mayor de la Marina de Guerra y la sociedad comercial Inversiones Turísticas Sans Soucí, S.A., sus empresas relacionadas, así como sus representantes, puedan cumplir cabalmente con lo dispuesto en el presente decreto y alcanzar sus objetivos.

Artículo 3. Se otorga Poder Especial al Director Ejecutivo del Consejo Estatal del Azúcar (CEA) y al Administrador General de Bienes Nacionales, para que suscriban, el primero, en representación del CEA o de sus Ingenios; y el segundo, en representación del Estado dominicano, los contratos necesarios para operar la transferencia de los referidos terrenos a favor del Estado dominicano.

Artículo 4. Se ordena el traslado de la Base Naval 27 de Febrero, sus departamentos, dependencias y oficinas administrativas a la nueva ubicación, una vez sean concluidas las obras de infraestructura.

Artículo 5. Envíese a la Administración General de Bienes Nacionales, al Consejo Estatal del Azúcar, y a la Secretaría de Estado de las Fuerzas Armadas, para su conocimiento y fines correspondientes.

Dado en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los tres (03) días del mes abril del año dos mil nueve (2009), años 166 de la Independencia y 146 de la Restauración.

LEONEL FERNANDEZ

Dec. No. 280-09 que ratifica los términos del Decreto No. 30-97, de fecha 22 de enero de 1997.

LEONEL FERNANDEZ
Presidente de la República Dominicana

NUMERO: 280-09

Considerando: Que es obligación de la Autoridad Portuaria Dominicana, dirigir, administrar, explotar, fiscalizar e implementar la política portuaria en los puertos marítimos comerciales, de carácter privado, construidos o explotados por particulares, en uso de concesiones o arrendamientos otorgados por el Estado, marinas deportivas estatales y privadas, clubes náuticos, fondeaderos de aguas interiores y cualquier otro lugar de operaciones marítimas de conformidad con la Ley No. 70, y sus modificaciones, de fecha

17 de diciembre del 1970, su Reglamento de Prestación de Servicios No. 1673, de fecha 07 de abril del 1980, y el Decreto No. 30-09, del 22 de enero del 1997.

Considerando: Que la Ley 70 en su Artículo 4, Literal D, establece las atribuciones de la Autoridad Portuaria Dominicana, para implementar la política portuaria que señale el Poder Ejecutivo, para cuyo objeto será su asesor técnico, como al efecto ha señalado en el Decreto 30-97, del 22 de enero del 1997.

Considerando: Que es facultad constitucional del Poder Ejecutivo trazar las políticas de defensa, a la soberanía nacional contra las amenazas de los delitos de narcotráfico, tráfico de armas, trata de blanca y polizónaje, entre otras.

Considerando: Que es necesario promover e incentivar el turismo, como fuente generadora de divisas y empleos, a través de todas las actividades marítimas, donde la Autoridad Portuaria Dominicana tenga influencia.

Considerando: Que la Autoridad Portuaria Dominicana, deberá crear las condiciones para garantizar las actividades que por medio del presente decreto se les ponen a su cargo.

Vista: La Constitución de la República Dominicana.

Visto: El Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), contenido en el Convenio sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS).

Vista: La Ley No.70, que crea la Autoridad Portuaria Dominicana, de fecha 17 de diciembre del 1970, modificada por la Ley No. 169, de fecha 19 de mayo del 1975;

Visto: El Reglamento de Prestación de Servicios de la APORDOM No. 1673, de fecha siete 07 de abril del 1980;

Visto: El Decreto No. 30-97, de fecha 22 de enero del 1997, que habilita y coloca bajo la dependencia de la Autoridad Portuaria Dominicana, a varios puertos, clubes náuticos y fondeadores del Puerto de Santo Domingo y otros puertos en diferentes ciudades del interior del país;

Visto: El Decreto No. 1082-03, de fecha 25 de noviembre del año 2003, que dispone que el Director Ejecutivo de la Autoridad Portuaria Dominicana deberá crear las condiciones para ejecutar las regulaciones establecidas en el Código Internacional ISPS, en lo que respecta a la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, tanto públicas como privadas;

Vista: La Ley No.3003, de fecha 10 de julio del año 1951, sobre Policía de Puertos y Costas;

En el ejercicio de las atribuciones que me confiere el Artículo 55 de la Constitución de la República, dicto el siguiente:

DECRETO:

Artículo 1.- Se ratifican los términos del Decreto No. 30-97, de fecha 22 de enero del año 1997.

Artículo 2.- Se establece un régimen tarifario que facturará y cobrará la Autoridad Portuaria Dominicana para todas las actividades que se realicen en las marinas deportivas privadas y de administración estatal, clubes náuticos y fondeaderos de aguas interiores, según se detalla a continuación:

a) Marinas Deportivas Privadas, Clubes Náuticos y Fondeaderos de Aguas Interiores: Un cinco por ciento (5%) de la tarifa establecida para cada embarcación por el uso del amarradero o fondeadero, y un dos por ciento (2%) de la factura del suministro de combustible, durante su permanencia en las facilidades correspondientes, liquidables mensualmente.

b) Los propietarios de atracaderos privados independientes, ubicados en marinas particulares, en costas y ríos: pagarán una tarifa conforme al área ocupada a razón de cuarenta centavos de dólar de los Estados Unidos (US\$0.40), o su equivalente en pesos dominicanos, por metro cuadrado, pagaderos mensualmente, a favor de la Autoridad Portuaria Dominicana.

c) Muelles, atracaderos, marinas deportivas de administración estatal y fondeaderos de aguas interiores: se facturarán y cobrarán las siguientes tarifas en dólares de los Estados Unidos o su equivalente en pesos dominicanos:

1) Amarre	\$ 0.40/Pie/Día.
2) Electricidad	\$ 0.45/KW.
3) Agua	\$ 0.20/Galón.
4) Internet	\$ 5.00/Día.
5) Subida y Bajada	\$ 20.00/Operación.
6) Parqueo sobre Trailer	\$ 4.00/Día.
7) Parqueo de Trailer	\$ 3.00/Día.
8) Retiro de Desechos Sólidos	\$ 1.00/Funda
9) Mantenimiento	2% del total de la factura del servicio prestado.
10) Reparación	2% del total de la factura del servicio prestado.
11) Suministro de combustible	2% del total de la factura.

d) Para los despachos otorgados a las embarcaciones que zarpen hacia puertos extranjeros, por la Marina de Guerra Dominicana en cualquier instalación marítima descritas en el presente decreto: el costo será de diez dólares de los Estados Unidos con 00/100 (US\$10.00) o su equivalente en pesos dominicanos.

e) Del zarpe de las embarcaciones en actividades de turismo, cabotaje y pesca en aguas territoriales:

1. Cuando se trate de embarcaciones que zarpen de marinas deportivas o clubes náuticos, la administración correspondiente tendrá bajo su responsabilidad registrar la salida, propósito, destino y ocupantes de la nave, debiendo entregar dicho registro a la Comandancia de Puerto de la Marina de Guerra y a la Autoridad Portuaria Dominicana.
2. Si son embarcaciones de muelles privados de particulares o embarcaderos, la parte interesada deberá informar sobre su salida, propósito, destino y ocupantes a la Comandancia de Puerto de la Marina de Guerra Dominicana del lugar que corresponda.

f) Los servicios de reparación de embarcaciones realizados en las marinas deportivas privadas y de administración estatal, clubes náuticos, fondeaderos de aguas interiores: pagarán el dos por ciento (2%) del total de la factura por cada servicio prestado.

Párrafo: Las administraciones de cada instalación marítima, deberán suministrar a la Autoridad Portuaria Dominicana todas las informaciones, o documentaciones requeridas por el personal de fiscalización designado al efecto. Así mismo, serán responsables en cuanto a espacios a servicios prestados por terceras en sus instalaciones, y de la compensación a ser pagada a la Autoridad Portuaria Dominicana y las demás entidades estatales que participan.

Artículo 3.- Se dispone la eliminación de la práctica de formación de comisiones para abordar las embarcaciones; y en lo sucesivo, sólo en casos de existir informaciones de inteligencia, denuncia a perfil sospechoso, la Marina de Guerra Dominicana, conjuntamente con las autoridades competentes, podrán requisar la embarcación de lugar. En caso contrario, esta deberá ejecutar las acciones de recibimiento y despacho de forma regular, acción que se toma en aras de lograr una mejor imagen del país e incentivar la actividad turística y deportiva de este género.

Párrafo I: Los departamentos de Sanidad Vegetal, Animal y de Salud Pública, velarán por el cumplimiento de las regulaciones vigentes para el embarque y desembarque de productos, sin necesidad de abordar las embarcaciones, preservando en todo momento las disposiciones de este artículo.

Párrafo II: La Autoridad Portuaria Dominicana, las Administraciones correspondiente y las demás Instituciones competentes, coordinarán y acordarán el establecimiento de un formulario único para el cobro de los servicios e impuestos de ley establecidos en cada facilidad, debiendo las Administraciones de cada instalación, distribuir entre las distintas instituciones los valores que corresponda.

Párrafo III: Los diferentes organismos e instituciones del estado que inciden en estas áreas no podrán implementar gravámenes o cobros por vías administrativas que afecten a los propietarios y/o usuarios de estas instalaciones.

Párrafo IV: La Marina de Guerra Dominicana queda facultada para establecer control y disponer los despachos de las embarcaciones, y cuando se presenten cambios climáticos que puedan entorpecer la navegación.

Artículo 4.- La Dirección General de Migración dará, en lo adelante, a todo tripulante de embarcaciones o yates de placer, el mismo trato que se dispensa, a los tripulantes de embarcaciones mercantes en lo relativo a los permisos para bajar a tierra, debiendo establecer las regulaciones de lugar sin cobro alguno.

Artículo 5.- La Autoridad Portuaria Dominicana velará, porque las Administraciones de las facilidades, coloquen en lugares visibles de sus instalaciones las regulaciones de carácter oficial, necesarias para el uso de las mismas, así como en su Portal o Pagina Web.

Artículo 6.- La Autoridad Portuaria Dominicana queda autorizada a trazar, dirigir y aplicar las políticas para la implementación de las medidas del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), así como a otorgar los certificados de cumplimiento en lo relativo a su aplicación en los puertos marítimos comerciales, de carácter privado, construidos o explotados por particulares, en uso de concesiones o arrendamientos otorgado por el Estado, marinas deportivas estatales y privadas, clubes náuticos, fondeaderos de aguas interiores y cualquier otro lugar de operaciones marítimas, en condición de autoridad designada al efecto.

Artículo 7.- La Dirección Ejecutiva de Autoridad Portuaria Dominicana queda autorizada a revisar estas disposiciones cada dos (2) años, previo estudio y recomendación jurídica y técnica, a los fines de realizar cualquier ajuste para el perfeccionamiento de las operaciones de las referidas facilidades.

Artículo 8.- El presente decreto deroga los Párrafos I, II y III del Artículo 1 del Decreto 1082-03, de fecha 25 de noviembre del año 2003.

Artículo 9.- Envíese a la Autoridad Portuaria Dominicana, Secretaría de Estado de las Fuerzas Armadas, Secretaría de Estado de Turismo, Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Secretaría de Estado de Agricultura, Marina de Guerra Dominicana, Dirección General de Aduanas, Dirección General de Impuestos Internos y la Dirección General de Migración.

DADO en Santo Domingo de Guzmán Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los tres del mes abril del año dos mil nueve (2009); años 166 de la Independencia 146 de la Restauración.

LEONEL FERNANDEZ

ANEXO 7

Secretaria, Subencargada de la Sección Trata y Tráfico de Personas, de la División de Asuntos Migratorios, de la Secretaría de Estado de Relaciones Exteriores.

LEONEL FERNANDEZ
Presidente de la República Dominicana

NUMERO: 639-09

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el Artículo 55 de la Constitución de la República, dicto el siguiente

D E C R E T O:

ARTÍCULO UNICO.- La señora Mayrellis Altagracia Paredes García, queda designada Primera Secretaria, Subencargada de la Sección Trata y Tráfico de Personas, de la División de Asuntos Migratorios, de la Secretaría de Estado de Relaciones Exteriores.

DADO en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los veinticinco (25) días del mes de agosto de dos mil nueve (2009); años 166 de la Independencia y 147 de la Restauración.

LEONEL FERNÁNDEZ

Dec. No. 640-09 que deroga el Decreto No. 280-09, de fecha 13 de abril de 2009.

LEONEL FERNANDEZ
Presidente de la República Dominicana

NUMERO: 640-09

CONSIDERANDO: Que el Estado dominicano mediante el Decreto No. 280-09, del 13 de abril de 2009, estableció un Régimen Tarifario, que sería facturado y cobrado por la Autoridad Portuaria Dominicana, aplicable a todas las actividades que se realicen en las marinas deportivas privadas y de administración estatal, clubes náuticos y fondeaderos de aguas interiores.

CONSIDERANDO: Que el indicado Decreto No. 280-09, también dispuso la eliminación de la práctica de formación de comisiones para abordar las embarcaciones, estableciendo que sólo en caso de existir informaciones de inteligencia, denuncia o perfil sospechoso, la Marina de Guerra, conjuntamente con las autoridades competentes, podrían requisar la

embarcación de lugar; y que sólo en caso contrario, dichas autoridades deberían ejecutar las acciones de recibimiento y despacho de forma regular.

CONSIDERANDO: Que la Dirección General de Aduanas, mediante su comunicación No. 012384, del 15 de junio de 2009, dirigida a la Consultoría Jurídica del Poder Ejecutivo, observó que algunas de las prerrogativas y funciones asignadas mediante dicho decreto a la Autoridad Portuaria Dominicana y a la Marina de Guerra, podrían interferir con las facultades y potestades que otorgan los acuerdos comerciales internacionales y algunas leyes nacionales, a la Dirección General de Aduanas.

CONSIDERANDO: Que para evitar que se produzcan conflictos de competencias entre la Dirección General de Aduanas, la Marina de Guerra y la Autoridad Portuaria Dominicana, procede dejar sin efecto el Decreto No. 280-09, del 13 de abril de 2009.

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el Artículo 55 de la Constitución de la República, dicto el siguiente

DECRETO :

ARTICULO 1.- Se deroga el Decreto No. 280-09, del 13 de abril de 2009, que establece un Régimen Tarifario, que facturará y cobrará la Autoridad Portuaria Dominicana, para todas las actividades, que se realicen en las marinas deportivas privadas y de administración estatal, clubes náuticos y fondeaderos de aguas interiores.

ARTICULO 2.- Envíese al Director General de Aduanas, al Director Ejecutivo de la Autoridad Portuaria Dominicana, al Secretario de Estado de las Fuerzas Armadas y al Jefe de Estado Mayor de la Marina de Guerra, para su conocimiento y fines procedentes.

DADO en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los veinticinco (25) días del mes de agosto del año dos mil nueve (2009); años 166 de la Independencia y 147 de la Restauración.

LEONEL FERNÁNDEZ

Dec. No. 641-09 que nombra varios subdirectores de la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM).

LEONEL FERNANDEZ
Presidente de la República Dominicana

NUMERO: 641-09