Ley de protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional.

1576

Núm. 00162

Santo Domingo de Guzmán, D.N.,
29 de abril de 1975.-

Señor
Atilio A. Guzmán Fernández,
Presidente de la Cámara de Diputados,
Su Despacho.-

Señor Presidente:

Aprobado por el Senado en sesión de esta misma fecha, pláceme remitir a usted para los fines constitucionales, el proyecto de Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional, encaminado a propiciar mediante beneficios e incentivos, su fortalecimiento y desarrollo.

Este proyecto de Ley fué estudiado por la Comisión Permanente de Industria y Comercio del Senado, la cual efectuó una importante Vista Pública a la que concurrieron representantes del Centro Dominicano de Promoción de Exportaciones; de la Asociación de Navieros; de la firma Báez y Rannik; del Consejo de Usuarios de Transporte Internacional y la firma E. T. Heinsen.

En sesión del día 24 de abril del año en curso, la mencionada Comisión rendió su informe, recomendando en el mismo varias modificaciones en el proyecto de Ley que nos ocupa y al ser sometido a consideración y votación de los señores Senadores fué acogido por la mayoría senatorial.

Muy atentamente le saluda,

Adriano A. Uribe Silva,
Presidente del Senado.-

ad.-

EL CONGRESO NACIONAL

EN NOMBRE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO que el fortalecimiento de la Marina Mercante Nacional es, en los países en vías de desarrollo, parte integrante de la estrategia económica que ha de permitir, entre otros objetivos, su mayor participación en los servicios de transporte del intercambio generado por su propio comercio exterior, con la consiguiente reducción en la fuga de divisas por concepto de fletes, y una fuente generadora de empleo para su amplio sector de la población económica activa;

CONSIDERANDO que dicho fortalecimiento es un paso de avance en la necesaria autarquía económica y una garantía para el flujo racional de las importaciones y exportaciones, todo ello según las necesidades propias del país;

CONSIDERANDO que una Marina Mercante Nacional garantizará mejor los abastecimientos en casos de huelgas, paros, guerras y otros asuntos similares y que hará factible el establecimiento de rutas más convenientes;

CONSIDERANDO que con una adecuada Flota Mercante se iniciará el proceso de integración en el complejo marítimo, utilizando nuestra excelente ubicación geográfica;

CONSIDERANDO que la República Dominicana ofrece muchos puertos con valiosas y eficientes instalaciones a las líneas marítimas extranjeras y sus buques, sin que una línea nacional haya podido participar convenientemente en los tráficos marítimos internacionales ni haya tenido voz ni voto en el proceso de estructurar las tarifas que cobran las líneas marítimas extranjeras ni en las Conferencias que periódicamente se celebran a esos fines;

CONSIDERANDO que de conformidad con la Ley No.299 de Incentivo y Protección Industrial y otras legislaciones especiales, referentes a exoneraciones sobre el pago de impuestos y arancel en las importaciones, el Estado ha otorgado y otorga muchos beneficios de exención a todas aquellas empresas que, por la naturaleza de sus actividades, han sido o pueden ser clasificadas entre las industrias beneficiarias, y que el Estado invierte considerables sumas para estímulo y diversificación de las exportaciones de productos agrícolas, en cuya virtud es de justicia que en alguna forma se compense el sacrificio fiscal que dichas exenciones e inversiones significan;

HA DADO LA SIGUIENTE LEY

1a LEGISLATURA ord. DE 1975

REGISTRADA AL No. 173

en el folio ..... del libro letra .....

No. ..... de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado

y consta de nueve hojas escritas en anverso y reverso dos espacios [illegible]

Santo Domingo 29 Abril 1975

Jefe de las Oficinas del Senado

SENADO
República Dominicana

CAPITULO I

DEFINICIONES Y CONDICIONES DE ARMADORES Y BUQUES NACIONALES

Art. 1.- A los efectos de esta Ley son armadores nacionales los propietarios de buques mercantes nacionales capaces de navegar en la alta mar y que los dedican únicamente al transporte marítimo comercial de mercaderías, pasajeros o ambos a la vez, cuando cumplan los requisitos siguientes:

a) Cuando se trate de personas naturales deberán ser dominicanos domiciliados en el país. Si el buque estuviere en comunidad de propiedad o co-propiedad, el 70% de su valor deberá pertenecer a dominicanos domiciliados en el país.

b) Cuando se trate de sociedades o personas jurídicas, éstas deberán estar constituídas en la República Dominicana conforme a las leyes dominicanas, tener su domicilio y sede principal, real y efectiva en el país, y que el objeto principal y predominante de su explotación sea la propiedad y administración de buques nacionales y el transporte comercial de mercaderías, pasajeros, o ambos a la vez, por la vía marítima.

Asimismo, que las 3/4 partes de sus Directores sean dominicanos domiciliados en el país, y no menos del 70% de las acciones o participaciones así como el 70% del capital suscrito y pagado, deberán pertenecer a personas naturales y/o jurídicas dominicanas domiciliadas en el país.

En todos los casos, las acciones y sus transferencias serán nominativas y su emisión o transferencias deberán comunicarse dentro de los siguientes 20 días laborables a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio, so pena nulidad.

PARRAFO.- Todos los documentos tendientes a establecer que una persona es dueña de acciones emitidas a nombre de otra serán nulos, aún cuando hayan sido otorgados fuera del territorio nacional y surtieran efecto legal fuera del país.

Art. 2.- A los efectos de esta Ley son buques nacionales los navíos mercantes capaces de navegar en alta mar, matriculados en puertos dominicanos y con patente de navegación que los autorice a usar la bandera dominicana, de acuerdo a lo establecido en la Ley 3003 del 3 de julio de 1951, y sus modificaciones, dedicados exclusivamente al transporte marítimo comercial de mercaderías, pasajeros o ambos a la vez, y cuyo propietario sea armador nacional, según lo define el Artículo 1 de esta Ley.

CAPITULO II

ad.-

1a LEGISLATURA ord. DE 1975

REGISTRADA AL No. 173

en el folio ——— del libro letra ———

No. ——— de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado

y consta de mil uno hojas escritas en ambas caras a razón de dos espacios interlineales.

Santo Domingo, 29 de abril 1975

Jefe de las Oficinas del Senado

SENADO

DE LAS PRERROGATIVAS DE LOS ARMADORES DE BUQUES Y NAVES NACIONALES

RESERVAS DE TRAFICOS

Art. 3.- El abanderamiento dominicano de buques mercantes para navegación comercial de alta mar sólo se concederá a propietarios que llenen los requisitos de "Armadores Nacionales" según los define la Ley. Este Artículo modifica la Ley 3003 del 3 de julio de 1951, y deroga en lo que fuere necesario, cualquier disposición que le sea contraria.

Párrafo.- Se permite, sin embargo, el uso y libre tránsito de equipos de contenedores o empaques modulados (Containers y Trailers) de uso marítimo y terrestre o aéreo, aún cuando sea de propiedad o matrícula extranjera, cuando sean usados en su tránsito terrestre o aéreo en territorio nacional por transportadores nacionales, de acuerdo a la Ley 324 del 15 de julio de 1964.

Art. 4.- El cabotaje queda reservado a los buques y naves nacionales.

En caso de imposibilidad de parte de buques nacionales se le extenderá un permiso temporal a un armador nacional para que pueda ofrecer el servicio en buques no nacionales. Este permiso lo expedirá la Secretaría de Estado de Industria y Comercio.

Art. 5.- Se establecen las siguientes reservas de cargas para su transporte, por buques nacionales:

a) 50% de la carga de importación y exportación.

b) 100% de la carga de importación que goce de exoneraciones fiscales al amparo de la Ley de Incentivo y Protección Industrial y de cualquiera otra Ley o disposición de excención total o parcial de Impuestos o Arancel de importación.

c) 100% de la carga importada o exportada por el Estado Dominicano, instituciones autónomas del Estado, empresas estatales y aquellas empresas en que el Estado sea accionista mayorituario, ya sea a granel, líquida o general. Las reservas de carga se computarán por el valor de fletes pagados.

d) En caso de que el país objeto del intercambio, no ejerza su derecho de segunda bandera sobre la reserva de carga que le corresponda en cada una de las categorías anteriores, dicha falta será cubierta por los Armadores Nacionales y en caso de que estos últimos no ejerzan tampoco su derecho de reserva de carga, quedarían el importador o embarcador libre de contratar con tercera bandera, de acuerdo al Art. 9 de esta Ley.

Art. 6.- La prerrogativa creada en el Artículo anterior de reservar el 50% de la carga comercial ordinaria a los buques nacionales como Primera Bandera, implica la correspondencia hacia los países con quienes la República Dominicana comercia, por consiguiente; se concede por esta Ley, el derecho de Segunda Bandera a los buques de la bandera de los países con los cuales se realiza el intercambio y que reclaman para sí el transporte del 50% de la carga comercial ordinaria en su tráfico con la República Dominicana.

1a LEGISLATURA ord. DE 1975

REGISTRADA AL No. 173

en el folio ..... del libro letra .....

No. ..... de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado

y consta de nueve hojas escritas en máquinas a razón de dos espacios interlineados.

Santo Domingo, 29 de abril 1975

Jefe de las Oficinas del Senado

SENADO
República Dominicana

En caso de que los buques con prerrogativas de Segunda Bandera no puedan o no deseen realizar el transporte de determinada carga, ésta quedará a la disposición de la Primera Bandera hasta un 80% y el 20% restante quedará libre para su acarreo por buques de Tercera Bandera, o sea por buques cuya bandera no es de ninguna de las dos naciones envueltas en el intercambio. Se computarán separadamente los porcentajes para cargas a granel, cargas líquidas, cargas refrigeradas y carga general y se calcularán en base al flete.

Art. 7.- La Secretaría de Estado de Industria y Comercio podrá autorizar a los armadores nacionales a emplear buques de banderas extranjeras en un porcentaje máximo del 100% del tonelaje propio y registrado de las respectivas compañías para el transporte de cargas reservadas, sin detrimento de las prerrogativas de los buques nacionales, en los casos y condiciones siguientes:

a) Cuando en determinada ruta, servida por buques nacionales en forma regular, resultare insuficiente la capacidad de éstos, ya porque alguna unidad se encontrase fuera de servicio, por razones de fuerza mayor (incluyendo pérdida total o constructiva o reparaciones de mantenimiento normal), o por incremento cíclico o circunstancial del mercado. En este caso sólo se autorizará al arrendamiento transitorio del tonelaje requerido.

b) Cuando en rutas comerciales determinadas al transporte de cargamento específicos requiera el uso de buques, equipos y personal especializados, en este caso se podrá autorizar a los armadores nacionales; el uso de buques y equipos arrendados de bandera extranjera siempre que no exceda del tonelaje propio del armador nacional en las siguientes condiciones:

i) Especificar exactamente las rutas y cargas a transportar y que no se usarán estos buques para ningún otro tráfico.

ii) Que el tráfico solicitado no irá en detrimento alguno de los buques nacionales ni de los extranjeros autorizados bajo el párrafo a) de este Artículo.

iii) Que los beneficios obtenidos por el armador nacional en la operación de las naves extranjeras autorizadas bajo este párrafo b), serán invertidos única y exclusivamente en la expansión de su flota de buques nacionales, ya en la compra de buques adicionales, ya en la modernización o mejoras capitalizables de las unidades que posea, así como inversiones en equipos de muelle, grúas terrestres, contenedores de carga (furgones o trailers), ó inversiones, cuando estén directamente relacionadas con el transporte marítimo.

PARRAFO I: Sin embargo, el armador nacional podrá mantener estas ganancias en una cuenta de reserva especializada, libre de impuestos sobre la renta o beneficios por un plazo máximo de cinco años, con la finalidad de acumular ganancias para las inversiones autorizadas. Si al cabo de los cinco años con las ganancias obtenidas no se han realizado -

1a LEGISLATURA ord. DE 1975

REGISTRADA AL No. 173
en el folio ..... del libro letra .....
No. ..... de asientos de Leyes, Resoluciones
y Decretos votados por el Senado
y consta de nueve
hojas escritas en máquinas a razón de dos
espacios ..... individuales.
Santo Domingo, 29 de abril de 1975

Jefe de las Oficinas del Senado

SENADO
República Dominicana

las inversiones para las cuales se destinan estas ganancias, las mismas y los intereses devengados por ellas quedarán sujetos al pago de los impuestos correspondientes y el resto pasará a engrosar el fondo general de la nación como compensación de los impuestos no percibidos por las exoneraciones otorgadas.

PARRAFO II: En los casos citados anteriormente la Secretaría de Estado de Industria y Comercio consultará previamente con el Consejo Dominicano de Usuarios del Transporte Internacional (CODUTT) y citará a reunión al armador interesado. Esta reunión deberá celebrarse a los tres días laborables siguientes al de la solicitud presentada por dicho armador. Las ausencias se reputarán como falta de interés de la parte ausente, por lo que se procederá a decidir sin su consejo.

ARTICULO 8.- En todos los casos de cargas reservadas, éstas deberán ser embarcadas bajo conocimiento de embarque emitido por el Armador Nacional bajo su responsabilidad legal como transportador de la carga.

ARTICULO 9.- Las prerrogativas que esta Ley acuerda a los Armadores Nacionales, no implica perjuicio alguno a los dueños de la carga, embarcadores, consignatarios ni sus agentes o empleados, por tanto, los Armadores Nacionales ofrecerán siempre condiciones, servicios, equipos y fletes similares y competitivos con los de cualquiera otra línea extranjera en el mismo tráfico. Los Armadores Nacionales no ejercerán discriminación de personas, ni cargas, y tampoco negarán servicio injustificadamente, ni ejercerán competencia desleal contra otros armadores nacionales. En caso que el Armador Nacional no disponga de espacio suficiente en sus buques, en las rutas en que opera, deberá renunciar a la carga que no pueda ser transportada por él y permitir al dueño de la misma solicitar permisos extraordinarios a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio quien le autorizará a embarcar por los medios alternativos disponibles.

PARRAFO I: En ningún caso el Armador o embarcador nacional cobrará un flete mayor, como consecuencia de un pago extra de seguro de embarcación.

PARRAFO II: Los plazos para ofrecer el servicio dentro de la reserva de carga no podrá exceder de diez días de atraso.

CAPITULO III
DE LOS INCENTIVOS

ARTICULO 10.- Se exonera a los Armadores Nacionales de todo derecho

ad.-

1a LEGISLATURA ord. DE 1975

REGISTRADA AL No. 173
en el folio ..... del libro letra .....
No. ..... de asientos de Leyes, Resoluciones
y Decretos votados por el Senado
y consta de nueve
hojas escritas en máquinas a razón de dos
espacios interlineales.
Santo Domingo, 29 de abril 1975

Jefe de las Oficinas del Senado

SENADO
República Dominicana

e impuesto de importación y demás gravámenes conexos, incluyendo el arancel, los impuestos unificados y los de consumo interno, recargos sobre impuestos y derechos consulares aplicables a la importación que incidan sobre buques y materiales, equipos y demás artículos destinados a la construcción, equipamientos, reparación, mantenimiento y repuestos de buques nacionales.

Se exonera también a los lubricantes, aceites combustibles y gas oil, para la operación de los buques nacionales, de todo impuesto, tasa o recargo de impuestos nacionales y municipales, así como de los derechos de calado y puertos previstos en la Ley No.3003 del 3 de julio de 1951 y sus modificaciones.

ARTICULO 11.- Los armadores de buques nacionales quedan exonerados de todo pago de impuesto, derecho, y pago de horas extras, por el visado consular de documentos, del buque mismo y de su carga, en todos los consulados dominicanos.

ARTICULO 12.- Las personas naturales o jurídicas podrán deducir de sus ingresos, para fines de determinar su renta neta imponible, aquellos beneficios, ganancias o utilidades provenientes de sus actividades económicas o participaciones que se inviertan en compañías de transporte marítimo con buques de bandera nacional.

ARTICULO 13.- Cuando las condiciones para el financiamiento de una o más unidades para la marina mercante nacional lo requiera, el Secretario de Estado de Finanzas, a solicitud de parte interesada, podrá establecer un tipo de depreciación acelerada mayor que el establecido por la Ley y los reglamentos. Para tales fines, la tasa de depreciación acelerada para barcos nuevos, podrá llegar hasta el 20% anual y para los barcos usados, hasta un 25% anual.

ARTICULO14.- Los buques nacionales no serán objeto de discriminación alguna por parte de ninguna persona natural o jurídica, privada o pública, en la Nación ni en el extranjero, en nada que afecte sus costos de operación y eficiencia de servicios, sobre todo en comparación o competencia con buques extranjeros. Toda queja en este aspecto será llevada por el Armador Nacional a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio, quien tomará las medidas de lugar para corregir la discriminación, dictando resoluciones al respecto, pudiendo recomendar leyes apropiadas según el caso lo requiera. En caso de discriminación en el extranjero, utilizará la vía diplomática nacional.

ARTICULO 15.- Se declara de interés nacional la industria de la construcción naval.

1a LEGISLATURA ord. DE 1975

REGISTRADA AL No. 173

en el folio ..... del libro letra .....

No. ..... de asientos de Leyes, Resoluciones

y Decretos votados por el Senado

y consta de nueve

hojas escritas, sin incluir la razón de dos

espacios en blanco.

Santo Domingo, 29 de abril de 1975

Jefe de las Oficinas del Senado

CAPITULO IV
DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 16.- Todos los armadores nacionales y transportadores marítimos extranjeros inscribirán sus itinerarios regulares en la Secretaría de Estado de Industria y Comercio.

PARRAFO: Las Conferencias Marítimas que agrupen en su seno las líneas de transporte marítimo que mantengan servicios desde y hacia la República Dominicana, ya sean nacionales o extranjeras, así como también las líneas marítimas, que no pertenezcan a ninguna conferencia de fletes, ya sean nacionales o extranjeras, estarán obligadas a registrar en un plazo no mayor de 30 días de haberse creado la Dirección General de Marina Mercante, las tarifas de fletes y condiciones de transporte, debiendo anunciar con por lo menos 30 días de antelación las modificaciones que se introduzcan en las mismas.

ARTICULO 17.- Para fines de control y cumplimiento de la reserva de carga, se encarga a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio, llevar estadísticas de las transacciones de transporte internacional. Para fines de cómputo de reservas de carga, la Dirección General de Aduanas remitirá a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio una copia de los sobordos de importación y exportación de todos los buques que hagan escala en puertos dominicanos.

ARTICULO 18.- Los armadores nacionales que desearen establecer un servicio marítimo de acuerdo con las disposiciones de la presente Ley, deberán elevar una solicitud motivada por escrito a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio, quien después de un estudio ponderado y de oir los diferentes intereses envueltos, y en atención a los mejores intereses nacionales decidirá sobre la autorización correspondiente en un plazo no mayor de 15 días a partir de la fecha de recibo de la solicitud.

ARTICULO 19.- Todo armador deberá presentar a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio para fines de inscripción de los buques;todos los documentos exigidos por la Ley 3003 del 3 de julio de 1951, sobre matriculación de buques nacionales, debiendo presentar además el título de propiedad del buque, con sus respectivos gravámenes si los tiene, así como la capacidad de carga (espacio disponible) en volúmen y peso de cada buque.

ARTICULO 20.- Las personas físicas o morales que realicen maniobras y operaciones dudosas con el propósito de provocar el incumplimiento de las reservas de cargas contempladas en la presente Ley, serán castigadas con sanción administrativa consistente en una multa equivalente a la totalidad del monto del flete pagado, la cual impondrá la Secretaría de Es

ad.-

SENADO
REPÚBLICA DOMINICANA

1a LEGISLATURA ord. DE 1975

REGISTRADA AL No. 173

en el folio ——— del libro letra

No. ——— de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado

y consta de nueve hojas escritas en máquinas a razón de dos espacios interlineados.

Santo Domingo 29 de abril 1975

Jefe de las Oficinas del Senado

SENADO
República Dominicana

tado de Industria y Comercio, mediante resolución motivada. Si la persona sancionada no acatara la pena impuesta, la citada Secretaría de Estado de Industria y Comercio, participará el caso al Procurador Fiscal del Distrito Judicial correspondiente, funcionario que procederá a ejecutar dicha pena con el simple requerimiento del pago del valor correspondiente o su compensación a razón de un día de prisión por cada RD$2.00 dejados de pagar sin que pueda en ningún caso exceder de dos (2) años.

PARRAFO: La persecución por parte del Procurador Fiscal competente de la sanción indicada contra una persona moral, se ejercerá contra la persona física que legalmente desempeña la principal función ejecutiva en la empresa de que se trate.

ARTICULO 21.- Queda creada la Dirección General de la Marina Mercante Nacional, a cuyos fines el Poder Ejecutivo procederá a la designación de un Director General y del personal necesario que se requiera para la aplicación de la presente Ley.

ARTICULO 22.- (Transitorio) Se crea una comisión integrada por un (1) Oficial de la Marina de Guerra designado por el Secretario de Estado de las Fuerzas Armadas, por el Director del Centro Dominicano de Promoción de Exportaciones (CEDOPEX), por el Director General de Aduanas y Puertos, por el Director Ejecutivo de la Autoridad Portuaria, por tres (3) miembros de los Armadores dominicanos, y del sector privado vinculado al negocio marítimo, los cuales deberán ser elegidos respectivamente por la Asociación de Navieros de Santo Domingo, por la Cámara Oficial de Comercio, Agricultura e Industria del Distrito Nacional y por el Consejo Dominicano de Usuarios del Transporte Internacional y un (1) miembro de la Asociación de Industrias de la República Dominicana, el cual será escogido por esa misma Asociación, a fin de que preparen el Reglamento mediante el cual funcionará la Dirección General de la Marina Mercante Nacional y que deberá ser sometido para su aprobación y promulgación al Poder Ejecutivo dentro del plazo de dos (2) meses contados a partir de la publicación de esta Ley. El Director Ejecutivo de la Dirección General de la Marina Mercante Nacional será miembro de la antes creada Comisión con derecho a voz pero sin voto.

ARTICULO 23.- La presente Ley deroga cualquier otra Ley o disposición legal que le sea contraria.

1a LEGISLATURA ord. DE 1975

REGISTRADA AL No. 173

en el folio ..... del libro letra .....

No. ..... de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado

y consta de nueve

hojas escritas en máquinas a razón de dos espacios interlineales.

Santo Domingo 29 abril 1975

Jefe de las Oficinas del Senado

SENADO
República Dominicana

DADA en la Sala de Sesiones del Senado, Palacio del Congreso Nacional, en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los veintinueve días del mes de abril del año mil novecientos setenta y cinco; años 132 de la Independencia y 112 de la Restauración.

Adriano A. Uribe Silva,
Presidente.

Josefina P. de Valenzuela.
Josefina Portes de Valenzuela,
Secretaria.

Josefina B. de Olsen
Josefina D. Bogaert de Olsen
Secretaria, Ad-Hoc.

1a LEGISLATURA ord. DE 1975

REGISTRADA AL No. 173

en el folio ——— del libro letra ———,

No. ——— de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado

y consta de nueve

hojas escritas en máquinas a razón de dos espacios interlineales

Santo Domingo 29 de abril 1975

Jefe de las Oficinas del Senado

SENADO
República Dominicana

¡Ya Enmendado!

EL CONGRESO NACIONAL

EN NOMBRE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO que el fortalecimiento de la Marina Mercante Nacional es, en los países en vías de desarrollo, parte integrante de la estrategia económica que ha de permitir, entre otros objetivos, su mayor participación en los servicios de transporte del intercambio generado por su propio comercio exterior, con la consiguiente reducción en la fuga de divisas por concepto de fletes, y una fuente generadora de empleo para su amplio sector de la población económica activa;

CONSIDERANDO que dicho fortalecimiento es un paso de avance en la necesaria autarquía económica y una garantía para el flujo racional de las importaciones y exportaciones, todo ello según las necesidades propias del país;

CONSIDERANDO que una Marina Mercante Nacional garantizará mejor los abastecimientos en casos de huelgas, paros, guerras y otros asuntos similares y que hará factible el establecimiento de rutas más convenientes;

CONSIDERANDO que con una adecuada Flota Mercante se iniciará el proceso de integración en el complejo marítimo, utilizando nuestra excelente ubicación geográfica;

CONSIDERANDO que la República Dominicana ofrece muchos puertos con valiosas y eficientes instalaciones a las líneas marítimas extranjeras y sus buques, sin que una línea nacional haya podido participar convenientemente en los tráficos marítimos internacionales ni haya tenido voz ni voto en el proceso de estructurar las tarifas que cobran las líneas marítimas extranjeras ni en las Conferencias que periódicamente se celebran a esos fines;

CONSIDERANDO que de conformidad con la Ley No.299 de Incentivo y Protección Industrial y otras legislaciones especiales, referentes a exoneraciones sobre el pago de impuestos y arancel en las importaciones, el Estado ha otorgado y otorga muchos beneficios de exención a todas aquellas empresas que, por la naturaleza de sus actividades, han sido o pueden ser clasificadas entre las industrias beneficiarias, y que el Estado invierte considerables sumas para estímulo y diversificación de las exportaciones de productos agrícolas, en cuya virtud es de justicia que en alguna forma se compense el sacrificio fiscal que dichas exenciones e inversiones significan;

HA DADO LA SIGUIENTE LEY

CAPITULO I

DEFINICIONES Y CONDICIONES DE ARMADORES Y BUQUES NACIONALES

Art. 1.- A los efectos de esta Ley son armadores nacionales los propietarios de buques mercantes nacionales capaces de navegar en la alta mar y que los dedican únicamente al transporte marítimo comercial de mercaderías, pasajeros o ambos a la vez, cuando cumplan los requisitos siguientes:

a) Cuando se trate de personas naturales deberán ser dominicanos domiciliados en el país. Si el buque estuviere en comunidad de propiedad o co-propiedad, el 70% de su valor deberá pertenecer a dominicanos domiciliados en el país.

b) Cuando se trate de sociedades o personas jurídicas, éstas deberán estar constituídas en la República Dominicana conforme a las leyes dominicanas, tener su domicilio y sede principal, real y efectiva en el país, y que el objeto principal y predominante de su explotación sea la propiedad y administración de buques nacionales y el transporte comercial de mercaderías, pasajeros, o ambos a la vez, por la vía marítima.

Asimismo, que las 3/4 partes de sus Directores sean dominicanos domiciliados en el país, y no menos del 70% de las acciones o participaciones así como el 70% del capital suscrito y pagado, deberán pertenecer a personas naturales y/o jurídicas dominicanas domiciliadas en el país.

En todos los casos, las acciones y sus transferencias serán nominativas y su emisión o transferencias deberán comunicarse dentro de los siguientes 20 días laborables a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio, so pena nulidad.

PARRAFO.- Todos los documentos tendientes a establecer que una persona es dueña de acciones emitidas a nombre de otra serán nulos, aún cuando hayan sido otorgados fuera del territorio nacional y surtieran efecto legal fuera del país.

Art. 2.- A los efectos de esta Ley son buques nacionales los navíos mercantes capaces de navegar en alta mar, matriculados en puertos dominicanos y con patente de navegación que los autorice a usar la bandera dominicana, de acuerdo a lo establecido en la Ley 3003 del 3 de julio de 1951, y sus modificaciones, dedicados exclusivamente al transporte marítimo comercial de mercaderías, pasajeros o ambos a la vez, y cuyo propietario sea armador nacional, según lo define el Artículo 1 de esta Ley.

CAPITULO II

ad.-

DE LAS PRERROGATIVAS DE LOS ARMADORES DE BUQUES Y NAVES NACIONALES

RESERVAS DE TRAFICOS

Art. 3.- El abanderamiento dominicano de buques mercantes para navegación comercial de alta mar sólo se concederá a propietarios que llenen los requisitos de "Armadores Nacionales" según los define la Ley. Este Artículo modifica la Ley 3003 del 3 de julio de 1951, y deroga en lo que fuere necesario, cualquier disposición que le sea contraria.

Párrafo.- Se permite, sin embargo, el uso y libre tránsito de equipos de contenedores o empaques modulados (Containers y Trailers) de uso marítimo y terrestre o aéreo, aún cuando sea de propiedad o matrícula extranjera, cuando sean usados en su tránsito terrestre o aéreo en territorio nacional por transportadores nacionales, de acuerdo a la Ley 324 del 15 de julio de 1964.

Art. 4.- El cabotaje queda reservado a los buques y naves nacionales.

En caso de imposibilidad de parte de buques nacionales se le extenderá un permiso temporal a un armador nacional para que pueda ofrecer el servicio en buques no nacionales. Este permiso lo expedirá la Secretaría de Estado de Industria y Comercio.

Art. 5.- Se establecen las siguientes reservas de cargas para su transporte, por buques nacionales:

a) 50% de la carga de importación y exportación.

b) 100% de la carga de importación que goce de exoneraciones fiscales al amparo de la Ley de Incentivo y Protección Industrial y de cualquiera otra Ley o disposición de excención total o parcial de Impuestos o Arancel de importación.

c) 100% de la carga importada o exportada por el Estado Dominicano, instituciones autónomas del Estado, empresas estatales y aquellas empresas en que el Estado sea accionista mayoritario, ya sea a granel, líquida o general. Las reservas de carga se computarán por el valor de fletes pagados.

d) En caso de que el país objeto del intercambio, no ejerza su derecho de segunda bandera sobre la reserva de carga que le corresponda en cada una de las categorías anteriores, dicha falta será cubierta por los Armadores Nacionales y en caso de que estos últimos no ejerzan tampoco su derecho de reserva de carga, quedarían el importador o embarcador libre de contratar con tercera bandera, de acuerdo al Art. 9 de esta Ley.

Art. 6.- La prerrogativa creada en el Artículo anterior de reservar el 50% de la carga comercial ordinaria a los buques nacionales como Primera Bandera, implica la correspondencia hacia los países con quienes la República Dominicana comercia, por consiguiente; se concede por esta Ley, el derecho de Segunda Bandera a los buques de la bandera de los países con los cuales se realiza el intercambio y que reclaman para sí el transporte del 50% de la carga comercial ordinaria en su tráfico con la República Dominicana.

En caso de que los buques con prerrogativas de Segunda Bandera no puedan o no deseen realizar el transporte de determinada carga, ésta quedará a la disposición de la Primera Bandera hasta un 80% y el 20% restante quedará libre para su acarreo por buques de Tercera Bandera, o sea por buques cuya bandera no es de ninguna de las dos naciones envueltas en el intercambio. Se computarán separadamente los porcentajes para cargas a granel, cargas líquidas, cargas refrigeradas y carga general y se calcularán en base al flete.

Art. 7.- La Secretaría de Estado de Industria y Comercio podrá autorizar a los armadores nacionales a emplear buques de banderas extranjeras en un porcentaje máximo del 100% del tonelaje propio y registrado de las respectivas compañías para el transporte de cargas reservadas, sin detrimento de las prerrogativas de los buques nacionales, en los casos y condiciones siguientes:

a) Cuando en determinada ruta, servida por buques nacionales en forma regular, resultare insuficiente la capacidad de éstos, ya porque alguna unidad se encontrase fuera de servicio, por razones de fuerza mayor (incluyendo pérdida total o constructiva o reparaciones de mantenimiento normal), o por incremento cíclico o circunstancial del mercado. En este caso sólo se autorizará al arrendamiento transitorio del tonelaje requerido.

b) Cuando en rutas comerciales determinadas al transporte de cargamento específicos requiera el uso de buques, equipos y personal especializados, en este caso se podrá autorizar a los armadores nacionales; el uso de buques y equipos arrendados de bandera extranjera siempre que no exceda del tonelaje propio del armador nacional en las siguientes condiciones:

i) Especificar exactamente las rutas y cargas a transportar y que no se usarán estos buques para ningún otro tráfico.

ii) Que el tráfico solicitado no irá en detrimento alguno de los buques nacionales ni de los extranjeros autorizados bajo el párrafo a) de este Artículo.

iii) Que los beneficios obtenidos por el armador nacional en la operación de las naves extranjeras autorizadas bajo este párrafo b), serán invertidos única y exclusivamente en la expansión de su flota de buques nacionales, ya en la compra de buques adicionales, ya en la modernización o mejoras capitalizables de las unidades que posea, así como inversiones en equipos de muelle, grúas terrestres, contenedores de carga (furgones o trailers), ó inversiones, cuando estén directamente relacionadas con el transporte marítimo.

PARRAFO I: Sin embargo, el armador nacional podrá mantener estas ganancias en una cuenta de reserva especializada, libre de impuestos sobre la renta o beneficios por un plazo máximo de cinco años, con la finalidad de acumular ganancias para las inversiones autorizadas. Si al cabo de los cinco años con las ganancias obtenidas no se han realizado -

las inversiones para las cuales se destinan estas ganancias, las mismas y los intereses devengados por ellas quedarán sujetos al pago de los impuestos correspondientes y el resto pasará a engrosar el fondo general de la nación como compensación de los impuestos no percibidos por las exoneraciones otorgadas.

PARRAFO II: En los casos citados anteriormente la Secretaría de Estado de Industria y Comercio consultará previamente con el Consejo Dominicano de Usuarios del Transporte Internacional (CODUTT) y citará a reunión al armador interesado. Esta reunión deberá celebrarse a los tres días laborables siguientes al de la solicitud presentada por dicho armador. Las ausencias se reputarán como falta de interés de la parte ausente, por lo que se prodederá a decidir sin su consejo.

ARTICULO 8.- En todos los casos de cargas reservadas, éstas deberán ser embarcadas bajo conocimiento de embarque emitido por el Armador Nacional bajo su responsabilidad legal como transportador de la carga.

ARTICULO 9.- Las prerrogativas que esta Ley acuerda a los Armadores Nacionales, no implica perjuicio alguno a los dueños de la carga, embarcadores, consignatarios ni sus agentes o empleados, por tanto, los Armadores Nacionales ofrecerán siempre condiciones, servicios, equipos y fletes similares y competitivos con los de cualquiera otra línea extranjera en el mismo tráfico. Los Armadores Nacionales no ejercerán discriminación de personas, ni cargas, y tampoco negarán servicio injustificadamente, ni ejercerán competencia desleal contra otros armadores nacionales. En caso que el Armador Nacional no disponga de espacio suficiente en sus buques, en las rutas en que opera, deberá renunciar a la carga que no pueda ser transportada por él y permitir al dueño de la misma solicitar permisos extraordinarios a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio quien le autorizará a embarcar por los medios alternativos disponibles.

PARRAFO I: En ningún caso el Armador o embarcador nacional cobrará un flete mayor, como consecuencia de un pago extra de seguro de embarcación.

PARRAFO II: Los plazos para ofrecer el servicio dentro de la reserva de carga no podrá exceder de diez días de atraso.

CAPITULO III
DE LOS INCENTIVOS

ARTICULO 10.- Se exonera a los Armadores Nacionales de todo derecho

ad.-

e impuestos de importación y demás gravámenes conexos, incluyendo el arancel, los impuestos unificados y los de consumo interno, recargos sobre impuestos y derechos consulares aplicables a la importación que incidan sobre buques y materiales, equipos y demás artículos destinados a la construcción, equipamientos, reparación, mantenimiento y repuestos de buques nacionales.

Se exonera también a los lubricantes, aceites combustibles y gas oil, para la operación de los buques nacionales, de todo impuesto, tasa o recargo de impuestos nacionales y municipales, así como de los derechos de calado y puertos previstos en la Ley No.3003 del 3 de julio de 1951 y sus modificaciones.

ARTICULO 11.- Los armadores de buques nacionales quedan exonerados de todo pago de impuesto, derecho, y pago de horas extras, por el visado consular de documentos, del buque mismo y de su carga, en todos los consulados dominicanos.

ARTICULO 12.- Las personas naturales o jurídicas podrán deducir de sus ingresos, para fines de determinar su renta neta imponible, aquellos beneficios, ganancias o utilidades provenientes de sus actividades económicas o participaciones que se inviertan en compañías de transporte marítimo con buques de bandera nacional.

ARTICULO 13.- Cuando las condiciones para el financiamiento de una o más unidades para la marina mercante nacional lo requiera, el Secretario de Estado de Finanzas, a solicitud de parte interesada, podrá establecer un tipo de depreciación acelerada mayor que el establecido por la Ley y los reglamentos. Para tales fines, la tasa de depreciación acelerada para barcos nuevos, podrá llegar hasta el 20% anual y para los barcos usados, hasta un 25% anual.

ARTICULO14.- Los buques nacionales no serán objeto de discriminación alguna por parte de ninguna persona natural o jurídica, privada o pública, en la Nación ni en el extranjero, en nada que afecte sus costos de operación y eficiencia de servicios, sobre todo en comparación o competencia con buques extranjeros. Toda queja en este aspecto será llevada por el Armador Nacional a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio, quien tomará las medidas de lugar para corregir la discriminación, dictando resoluciones al respecto, pudiendo recomendar leyes apropiadas según el caso lo requiera. En caso de discriminación en el extranjero, utilizará la vía diplomática nacional.

ARTICULO 15.- Se declara de interés nacional la industria de la construcción naval.

CAPITULO IV
DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 16.- Todos los armadores nacionales y transportadores marítimos extranjeros inscribirán sus itinerarios regulares en la Secretaría de Estado de Industria y Comercio.

PARRAFO: Las Conferencias Marítimas que agrupen en su seno las líneas de transporte marítimo que mantengan servicios desde y hacia la República Dominicana, ya sean nacionales o extranjeras, así como también las líneas marítimas, que no pertenezcan a ninguna conferencia de fletes, ya sean nacionales o extranjeras, estarán obligadas a registrar en un plazo no mayor de 30 días de haberse creado la Dirección General de Marina Mercante, las tarifas de fletes y condiciones de transporte, debiendo anunciar con por lo menos 30 días de antelación las modificaciones que se introduzcan en las mismas.

ARTICULO 17.- Para fines de control y cumplimiento de la reserva de carga, se encarga a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio, llevar estadísticas de las transacciones de transporte internacional. Para fines de cómputo de reservas de carga, la Dirección General de Aduanas remitirá a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio una copia de los sobordos de importación y exportación de todos los buques que hagan escala en puertos dominicanos.

ARTICULO 18.- Los armadores nacionales que desearen establecer un servicio marítimo de acuerdo con las disposiciones de la presente Ley, deberán elevar una solicitud motivada por escrito a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio, quien después de un estudio ponderado y de oir los diferentes intereses envueltos, y en atención a los mejores intereses nacionales decidirá sobre la autorización correspondiente en un plazo no mayor de 15 días a partir de la fecha de recibo de la solicitud.

ARTICULO 19.- Todo armador deberá presentar a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio para fines de inscripción de los buques;todos los documentos exigidos por la Ley 3003 del 3 de julio de 1951, sobre matriculación de buques nacionales, debiendo presentar además el título de propiedad del buque, con sus respectivos gravámenes si los tiene, así como la capacidad de carga (espacio disponible) en volúmen y peso de cada buque.

ARTICULO 20.- Las personas físicas o morales que realicen maniobras y operaciones dudosas con el propósito de provocar el incumplimiento de las reservas de cargas contempladas en la presente Ley, serán castigadas con sanción administrativa consistente en una multa equivalente a la totalidad del monto del flete pagado, la cual impondrá la Secretaría de Es

ad.-

tado de Industria y Comercio, mediante resolución motivada. Si la persona sancionada no acatara la pena impuesta, la citada Secretaría de Estado de Industria y Comercio, participará el caso al Procurador Fiscal del Distrito Judicial correspondiente, funcionario que procederá a ejecutar dicha pena con el simple requerimiento del pago del valor correspondiente o su compensación a razón de un día de prisión por cada RD$2.00 dejados de pagar sin que pueda en ningún caso exceder de dos (2) años.

PARRAFO: La persecución por parte del Procurador Fiscal competente de la sanción indicada contra una persona moral, se ejercerá contra la persona física que legalmente desempeña la principal función ejecutiva en la empresa de que se trate.

ARTICULO 21.- Queda creada la Dirección General de la Marina Mercante Nacional, a cuyos fines el Poder Ejecutivo procederá a la designación de un Director General y del personal necesario que se requiera para la aplicación de la presente Ley.

ARTICULO 22.- (Transitorio) Se crea una comisión integrada por un (1) Oficial de la Marina de Guerra designado por el Secretario de Estado de las Fuerzas Armadas, por el Director del Centro Dominicano de Promoción de Exportaciones (CEDOPEX), por el Director General de Aduanas y Puertos, por el Director Ejecutivo de la Autoridad Portuaria, por tres (3) miembros de los Armadores dominicanos, y del sector privado vinculado al negocio marítimo, los cuales deberán ser elegidos respectivamente por la Asociación de Navieros de Santo Domingo, por la Cámara Oficial de Comercio, Agricultura e Industria del Distrito Nacional y por el Consejo Dominicano de Usuarios del Transporte Internacional y un (1) miembro de la Asociación de Industrias de la República Dominicana, el cual será escogido por esa misma Asociación, a fin de que preparen el Reglamento mediante el cual funcionará la Dirección General de la Marina Mercante Nacional y que deberá ser sometido para su aprobación y promulgación al Poder Ejecutivo dentro del plazo de dos (2) meses contados a partir de la publicación de esta Ley. El Director Ejecutivo de la Dirección General de la Marina Mercante Nacional será miembro de la antes creada Comisión con derecho a voz pero sin voto.

ARTICULO 23.- La presente Ley deroga cualquier otra Ley o disposición legal que le sea contraria.

INFORME QUE RINDE LA COMISION PERMANENTE DE INDUSTRIA Y COMERCIO DEL SENADO DE LA REPUBLICA.

Señor Presidente y demás Miembros:

La Comisión Permanente de Industria y Comercio celebró vistas públicas los días 16 y 22 de los corrientes con la finalidad de cumplir conlos trabajos que le fueron encomendados, con relación al importante proyecto de ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional; a la misma concurrieron los señores Ramón Aristy y Danilo Féliz, representantes del Centro Dominicano de Promoción de Exportaciones; Juan Periche Vidal, por la Asociación de Navierons y de la firma Báez y Rannik; el señor Horacio Atiles por el Consejo de Usuarios de Transporte Internacional y el señor E.T.Heinsen por esa misma firma.

Esta Comisión después de hacer un profundo estudio de las exposiciones de las partes interesadas así como del proyecto de ley que nos ocupa, se permite recomendar a esta Honorable Cámara, la aprobación del mencionado proyecto de ley con las siguientes enmiendas:

1º En el artículo 1º del Ante-Proyecto del Poder Ejecutivo dice: "A los efectos de esta ley son armadores nacionales los propietarios de buques mercantes nacionales capaces de navegar en la alta mar y/o aguas interiores y que los dedican únicamente al transporte marítimo comercial de mercaderías, pasajeros o ambos a la vez, cuando cumplan los requisitos siguientes: etc. Recomendamos que aquí se elimine "y/o aguas interiores".

2º En el segundo párrafo del acápite B del Artículo 1º parte infine donde dice " deberán pertenecer a personas naturales y/o dominicanos domiciliadas en el país", proponemos incluir entre y/o dominicanas la palabra "jurídicas" para que diga "deberán pertenecer a personas naturales y/o jurídicas dominicanas domiciliadas en el país".

3º En el Artículo 2 segunda línea, eliminar después de las palabras "capaces de navegar en alta mar", eliminar " y aguas interiores".

4º Transponer el Artículo 6 íntegro a la posición del Artículo 3; el Artículo 3 a su vez se convertirá en el 4 y el 4 en el 5 y el 5 a la posición del 6.

5º En el segundo párrafo del Artículo 4 (Artículo 3 del Anteproyecto del Poder Ejecutivo, donde dice "en caso de imposibilidad de parte de buques y/o naves nacionales" convertirlo en "en caso de imposibilidad de parte de buques nacionales", eliminando "y/o naves".

6º En el Artículo 5 (Artículo 4 del Ante-Proyecto del Poder Ejecutivo) en el párrafo a) eliminar la palabra "general" para que diga "a) 50% de la carga de importación y exportación".

b) en vez de decir 50% que diga 100%;

c) en vez de decir 60% que diga 100%;

En el Art. 5 del Anterpoyecto del Poder Ejecutivo, donde dice 40% debe decir 50%.

7º Agregar al final del Artículo 5 (Artículo 4 del Ante-Proyecto del Poder Ejecutivo) el siguiente párrafo:

"En caso de que el país objeto del intercambio, no ejerza su derecho de segunda bandera sobre la reserva de carga que le corresponda en cada una de las categorías anteriores, dicha falta será cubierta por los Armadores Nacionales y en caso de que estos últimos no ejerzan tampoco su derecho de reserva de carga, quedarían el importador o embarcador libre de contratar con tercera bandera, de acuerdo con el Art. 9 de esta Ley".

8º En el Artículo 9, parte in fine donde dice: "y permitir al dueño de la misma, solicitar permisos extraordinarios a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio, quien podrá o no concederlo", modificar a partir de la palabra "quien para que diga: " le autorizará a embarcar por los medios alternativos disponibles".

9º Agregar al Art. 13; Para tales fines, la tasa de depreciación acelerada para barcos nuevos, podrá llegar hasta el 20% anual y para los barcos usados, hasta un 25% anual.

10º En el Artículo 16 (primera línea) entre las palabras nacionales e inscribirán, incluir las palabras "y transportadores marítimos extranjeros para que rece:

"ARTICULO 16.- Todos los armadores nacionales y transportadores marítimos extranjeros inscribirán sus itinerarios regulares en la Secretaría de Industria y Comercio".

11º Modificar totalmente los artículos 18 y 19 para que recen como sigue:

ARTICULO 18.- Los armadores nacionales que desaaren establecer un servicio marítimo de acuerdo con las disposiciones de la presente ley, deberán elevar una solicitud motivada por escrito a la Secretaría de Industria y Comercio, quien después de un estudio ponderado y de oir los diferentes intereses envueltos, y en atención a los mejores intereses nacionales decidirá sobre la autorización correspondiente en un plazo no mayor de 15 días a partir de la fecha de recibo de la solicitud".

" "ARTICULO 19.- Todo armador deberá presentar a la Secretaría de Industria y Comercio para fines de inscripción de los buques; todos los documentos exigidos por la Ley No.3003 del mes de julio de 1951, sobre matriculación de buques nacionales, debiendo presentar además el título de propiedad del buque, con sus respectivos gravámenes si los tiene, así como la capacidad de carga (espacio disponible) en volúmen y peso de cada buque".

12º En el Artículo 21 (transitorio) modificar la composición de la Comisión que estudiará y formulará el Ante-Proyecto de la Ley para la cración de la Dirección General de Marina Mercante y dar una nueva redacción al Artículo para que rece como sigue:

"ARTICULO 21.- (Transitorio) Se declara de alto interés nacional la creación de la Dirección General de la Marina Mercante, para tales efectos se crea una Comisión, integrada por un Oficial de la Marina de Guerra, designado por el Secretario de las Fuerzas Armadas; del Director del Centro Dominicano de Promoción de Exportaciones, del

DirectorGeneral de Aduanas y Puertos, el Director Ejecutivo de la Autoridad Portuaria y 3 representantes del sector privado vinculado al negocio marítimo, los cuales deberán ser elegidos respectivamente por la Asociación de Navieros de Santo Dominog, la Cámara Oficial de Comercio, Agricultura e Industria del Distrito Nacional y el Consejo Dominicano de Usuarios del Transporte Internacional y un miembro de la Sociación de Industrias de la República Dominicana, el cual será escogido por la misma.

Esta Comisión se encargará de preparar el Anteproyecto de Ley que instituya dicha Dirección General y su Reglamento correlativo; los cuales deberán ser sometidos al Poder Ejecutivo para su consideración dentro de los dos meses contados a partir de la publicación de esta Ley".

Estas recomendaciones la hacemos atendiendo a exposiciones hechas a la Comisión por el Centro Dominicano de Promoción y Exportaciones, la Asociación de Navieros, Baez y Rannik, así como diversas personas relacionadas con la Marina Mercante, encóntrándonos concientes de que estamos frente a un anteproyecto de ley muy importante, por cuanto propicia el fortalecimiento y desarrollo de ese campo comercial e industrial, lo que nos lleva a solicitar a los colegas Senadores impartir su voto aprobatorio a dichos proyecto de ley.

POR LA COMISION:

César Brache Viñas,
Presidente.

Dulce María González de Pons,
Vicepresidenta.

Noé Sterling Vasquez,
Secretario.

Manuel R. Grullón Peña,
Vocal.

Juan R. Peralta Pérez,
Vocal.

Ramón E. Pérez y Pérez,
Vocal.

Santo Domingo de Guzmán, D.N.,
24 de abril de 1975

Agregar al Artículo 21 los miembros de la Comisión de Elecciones de la República Dom.

Agregarle
los Considerandos
Asesinados

Artículo 21

Artículo del Proyecto

SENADO
REPÚBLICA DOMINICANA

Centro Dominicano de Promoción de Exportaciones

TELEFONOS
533-3141
533-3142
533-3143

EDIFICIO DEL ARCHIVO GENERAL DE LA NACION
CALLE MODESTO DIAZ ESQ. HUASCAR TEJEDA
SANTO DOMINGO, REPUBLICA DOMINICANA

APARTADO 199-2
CABLE: CEDOPEX
TELEX: 3460351
3264249

DE- 01365

22 ABR. 1975

Señor
Presidente y demás miembros de la
Comisión de Industria y Comercio del Senado
Palacio del Congreso
Centro de los Héroes
Ciudad.-

Distinguidos señores:

A propósito del Proyecto de Ley sobre Protección e Incentivo a la Marina Mercante Nacional que actualmente tiene en sus manos esa Comisión, hemos querido condensar en un solo documento las observaciones que posterior a la Vista Pública celebrada el 16 del corriente mes de abril, tuvieramos a bien discutir con los representantes de la Asociación de Navieros de Santo Domingo, del Consejo Dominicano de Usuarios del Transporte Internacional y de la mayor parte de las firmas vinculadas al negocio naviero de Santo Domingo.

Fruto de estas conversaciones posteriores, han surgido las modificaciones que más adelante indicamos, lo que consideramos representa un concenso entre todos los interesados.

Las modificaciones son las siguientes:

1º En el Artículo 1º del Ante-Proyecto del Poder Ejecutivo dice: "A los efectos de esta Ley son armadores nacionales los propietarios de buques mercantes nacionales capaces de navegar en la alta mar y/o aguas interiores y que los dedican únicamente al transporte marítimo comercial de mercaderías, pasajeros o ambos a la vez, cuando cumplan los requisitos siguientes: etc. ... Recomendamos que aquí se elimine "y/o aguas interiores".

2º En el segundo párrafo del acápite B del Artículo 1º parte in fine donde dice "deberán pertenecer a personas naturales y/o dominicanas

.../

domiciliadas en el país", proponemos incluir entre y/o dominicanas la palabra "jurídica" para que diga "deberán pertenecer a personas naturales y/o jurídicas dominicanas domici - liadas en el país".

3º En el Artículo 2 segunda línea, eliminar después de las palabras "capaces de navegar en - tre alta mar", eliminar "y aguas interiores".

4º Transponer el Artículo 6 íntegro a la posición del Artículo 3; el Artículo 3 a su vez se convertirá en el 4 y el 4 en el 5 y el 5 a la posición del 6.

5º En el segundo párrafo del Artículo 4 (Artículo 3 del Anteproyecto del Poder Ejecutivo, donde dice "en caso de imposibilidad de parte de buques y/o naves nacionales" convertirlo en "en caso de imposibilidad de parte de buques nacionales", eliminando "y/o naves".

6º En el Artículo 5 (Artículo 4 del Ante-Proyecto del Poder Ejecutivo)en el párrafo a) eliminar la palabra "general" para que diga - "a) 40% de la carga de importación y exportación".

7º Agregar al final del Artículo 5 (Artículo 4 del Ante-Proyecto del Poder Ejecutivo) el siguiente párrafo:

"En caso de que el país objeto del intercambio, no ejerza su derecho de segunda bandera sobre la reserva de carga que le corresponda en cada una de las categorías anteriores, dicha falta será cubierta por los Armadores Nacionales y en caso de que estos últimos no ejerzan tampoco su derecho de reserva de carga, quedarían el importador o embacador li - bre de contratar con tercera bandera, de acuerdo al Art. 9 de esta Ley".

8º En el Artículo 9, parte in fine donde dice: "y permitir al dueño de la misma, solicitar permisos extraordinarios a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio, quien podrá o no concederlo", modificar a partir de la palabra "quien" para que diga: "le autori-

zará a embarcar por los medios alternativos disponibles".

9º Agregar al Art. 13: Para tales fines, la tasa de depreciación acelerada para barcos nuevos, podrá llegar hasta el 20% anual y para los barcos usados, hasta un 25% anual.

10º En el Artículo 16 (primera línea) entre las palabras nacionales e inscribirán, incluir las palabras "y transportadores marítimos extranjeros para que rece:

"ARTICULO 16.- Todos los armadores nacionales y transportadores marítimos extranjeros inscribirán sus itinerarios regulares en la Secretaría de Industria y Comercio".

11º Modificar totalmente los artículos 18 y 19 para que recen como sigue:

"ARTICULO 18.- Los armadores nacionales que desearen establecer un servicio marítimo de acuerdo con las disposiciones de la presente ley, deberán elevar una solicitud motivada por escrito a la Secretaría de Industria y Comercio, quien después de un estudio ponderado y de oir los diferentes intereses envueltos, y en atención a los mejores intereses nacionales decidirá sobre la autorización correspondiente en un plazo no mayor de 15 días a partir de la fecha de recibo de la solicitud".

"ARTICULO 19.- Todo armador deberá presentar a la Secretaría de Industria y Comercio para fines de inscripción de los buques, todos los documentos exigidos por la Ley 3003 del mes de julio de 1951, sobre matriculación de buques nacionales, debiendo presentar además el título de propiedad del buque, con sus respectivos gravámenes si los tiene, así como la capacidad de carga (espacio disponible) en volúmen y peso de cada buque".

12º En el Artículo 21 (transitorio) modificar la composición de la Comisión que estudiará y formulará el Ante-Proyecto de la Ley para la

creación de la Dirección General de Marina Mercante y dar una nueva redacción al Artículo para que rece como sigue:

"ARTICULO 21.- (Transitorio) Se declara de alto interés nacional la creación de la Dirección General de la Marina Mercante, para tales efectos se crea una Comisión, integrada por un Oficial de la Marina de Guerra, designado por el Secretario de las Fuerzas Armadas; del Director del Centro Dominicano de Promoción de Exportaciones, del Director General de Aduanas y Puertos, el Director Ejecutivo de la Autoridad Portuaria y 3 representantes del sector privado vinculados al negocio marítimo los cuales deberán ser elegidos respectivamente por la Asociación de Navieros de Santo Domingo, la Cámara Oficial de Comercio, Agricultura e Industria del Distrito Nacional y el Consejo Dominicano de Usuarios del Transporte Internacional. 1 miembro de la Ass. de Industria R. Dom. el cual será escogido por la misma

Esta comisión se encargará de preparar el anteproyecto de Ley que que instituya dicha Dirección General y su Reglamento correlativo; los cuales deberán ser sometidos al Poder Ejecutivo para su consideración dentro de los dos meses contados a partir de la publicación de esta Ley".

A la espera de contar con vuestra colaboración lo que de seguro redundará en bien del desarrollo de la Marina Mercante Dominicana, aprovecho para saludarle,

Atentamente,

Ing. Fernando Periche
Director Ejecutivo

Anexo:
Nota del Secretario de Estado de Finanzas, Sr. Carlos J. Selimán.

FP
DAF/zas

REPUBLICA DOMINICANA
SECRETARIA DE ESTADO DE FINANZAS

PODRÁ

Agregar al Art. 13:

Para tales fines, la tasa de depreciación acelerada para barcos nuevos, podrá llegar hasta el 20% anual y para los barcos usados, hasta un 25% anual.

Carlos Selman

Juan Pericho V. — R. Sanchez 24 — 5663380
Oficina. — 5656661

En el Capítulo II Art. 4, de la propuesta hecha sobre la reserva de carga general de importación y exportación se recomienda una reserva de carga de un 40% para los buques de bandera nacional, esta reserva deberá ser 50% ya que los paises de latino américa que tienen leyes de reserva establecen en algunos casos hasta un 60%. Entre estos paises se pueden contar Colombia, Venezuela, Perú, Brasil, Nicaragua, etc. Se establece en esta forma por la razón de que se le otorga a la segunda bandera el otro 50% o sea, al país con quien se hace el intercambio, ya que la tercera bandera de que hablan en la ley, solo existe, si uno de los paises participantes en el intercambio comercial no hace uso del derecho que le corresponde como primera o segunda bandera.

El apendice B) En los paises que existen leyes de reserva de carga, todas las cargas que son exoneradas o que tienen exenciones para protección o incentivo, esta reserva de un 100% a los buques de bandera nacional, y no en un 60% como se recomienda en la ley prpuesta, ya que con estas excenciones y exoneraciones se penaliza al Estado y al país por estas protecciones que en su mayoría son para industrias, por lo que una de las formas de aliviar esta penalización es traer esas cargas en buques nacionales, con la consiguiente economía de divisas y otras ventajas adicionales ya que el producto de estos fletes se reinvierten en el país.

Como anotaramos antes así lo estipulan en sus reservas de carga, Brasil, Venezuela, Nicaragua, Colombia, Perú y U.S.A. con sus cargas provenientes de financiamiento y préstamos del A.I.D. del Banco Mundial o del FICO toda esta carga debe ser embarcada en buques norteamerica-

-sigue-

nos, por lo que sugerimos que esta reserva sea elevada al 100% como es usual.

Apendice C). De igual forma que con el apéndice anterior, las cargas procedente del Gobierno o de organismos autónomos esta reservada siempre en un 100% a los buques de bandera nacional, ya que debe ser el Estado el primero en proteger las empresas de buques de bandera nacional, primero por prestigio y segundo por lo que esto significa en ventajas para la economía del país. Esta reserva deberá ser elevada a 100% y no al 60% como se recomienda en el proyecto de ley.

En los casos que por razones especiales ya sea por arreglos de Gobierno a Gobierno o financiamientos especiales por parte de paises extranjeros, se tenga necesariamente que ceder parte de ese derecho de reserva de carga, está previsto por la ley en el Art. IX capítulo II que faculta a la Dirección General de la Marina Mercante a considerar estos permisos especiales en casos determinados.

CEDOPEX

PROYECTO DE LEY SOBRE PROTECCION Y DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

EL CONGRESO NACIONAL EN

NOMBRE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO: Que el fortalecimiento de la Marina Mercante Nacional es, en los países en vías de desarrollo, parte integrante de la estrategia económica que ha de permitir, entre otros objetivos su mayor participación en los servicios de transporte del intercambio generado por su propio comercio exterior, con la consiguiente reducción en la fuga de divisas por concepto de fletes, y una fuente generadora de empleo para su amplio sector de la población económica activa.

CONSIDERANDO: Que dicho fortalecimiento es un paso de avance en la necesaria autarquía económica y una garantía para el flujo racional de las importaciones y exportaciones, todo ello según las necesidades propias del país.

CONSIDERANDO: Que una Marina Mercante Nacional garantizará mejor los abastecimientos en casos de huelgas, paros, guerras y otros asuntos similares y que hará factible el establecimiento de rutas más convenientes.

CONSIDERANDO: Que con una adecuada Flota Mercante se iniciará el proceso de integración en el complejo marítimo, utilizando nuestra

excelente ubicación geográfica.

CONSIDERANDO: Que la República Dominicana ofrece muchos puertos con valiosas y eficientes instalaciones a las líneas marítimoas extranjeras y sus buques, sin que una línea nacional haya podido participar convenientemente en los tráficos marítimos internacionales ni haya tenido voz ni voto en el proceso de estructurar las tarifas que cobran las líneas marítimoas extranjeras ni en las Conferencias que periódicamente se celebran a esos fines.

CONSIDERANDO: Que de conformidad con la ley No. 299 de Incentivo y Protección Industrial y otras legislaciones especiales, referentes a exoneraciones sobre el pago de impuestos y arancel en las importaciones, el Estado ha otorgado y otorga muchos beneficios de exención a todas aquellas empresas que, por la naturaleza de sus actividades, han sido o pueden ser clasificadas entre las industrias beneficiarias, y que el Estado invierte considerables sumas para estímulo y diversificación de las Exportaciones de productos agrícolas, en cuya viertud es de justicia que en alguna forma se compense el sacrificio fiscal que dichas exenciones e inversiones significan.

HA DADO LA SIGUIENTE LEY

CAPITULO I

DEFINICIONES Y CONDICIONES DE ARMADORES Y BUQUES NACIONALES

ARTICULO 1.- A los efectos de esta ley son armadores nacionales los propietarios de buques mercantes nacionales capaces de navegar en la

alta mar y que los dedican únicamente al transporte marítimo comercial de mercaderías, pasajeros o ambos a la vez, cuando cumplan los requisitos siguientes:

a) Cuando se trate de personas naturales deberán ser dominicanos domiciliados en el país. Si el buque estuviere en comunidad de propiedad o co-propiedad, el 70% de su valor deberá pertenecer a dominicanos domiciliados en el país.

b) Cuando se trate de sociedades o personas jurídicas, éstas deberán estar constituídas en la República Dominicana conforme a las leyes dominicanas, tener su domicilio y sede principal, real y efectiva en el país, y que el objeto principal y predominante de su explotación sea la propiedad y administración de buques nacionales y el transporte comercial de mercaderías, pasajeros, o ambos a la vez, por la vía marítima.

Asimismo, que las 3/4 partes de sus Directores sean dominicanos domiciliados en el país, y no menos del 70% de las acciones o participaciones así como el 70% del capital suscrito y pagado, deberán pertenecer a personas naturales y/o dominicanas domiciliadas en el país.

En todos los casos, las acciones y sus transferencias serán nominativas y su emisión o transferencias deberán comunicarse en menos de 20 días laborables a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio, so pena de nulidad.

PARRAFO: Todos los documentos tendientes a establecer que una persona es dueña de acciones emitidas a nombre de otra serán nulos, aún cuando hayan sido otorgados fuera del territorio nacional y surtieran efecto legal fuera del país.

ARTICULO 2.- A los efectos de esta ley, son buques nacionales los navíos mercantes capaces de navegar en alta mar, matriculados en puertos dominicanos y con patente de navegación que los autorice a usar bandera dominicana, de acuerdo a lo establecido en la ley 3003 del 3 de julio de 1951, y sus modificaciones, dedicados exclusivamente al transporte marítimo comercial de mercaderías, pasajeros, o ambos a la vez, y cuyo propietario sea armador nacional, según lo define el Artículo 1 de esta ley.

ARTICULO 3.- El abastecimiento dominicano de buques mercantes para navegación comercial de alta mar sólo se concederá a propietarios que llenen los requisitos de "armadores Nacionales" según los define la ley. Este Artículo modifica la ley 3003 del 3 de julio de 1951, y deroga en lo que fuere necesario, cualquier disposición que le sea contraria.

PARRAFO: Se permite, sin embargo, el uso y libre tránsito de equipos de contenedores o empaques modilados (containers y trailers) de uso marítimo y terrestre o aéreo, aún cuando sea de propiedad o matrícula extranjera, cuando sean usados en su tránsito terrestre o aéreo en territorio nacional por trasnportadores nacionales, de acuerdo a la ley del 15 de julio de 1964, No. 324.

CAPITULO II

DE LAS PRERROGATIVAS DE LOS ARMADORES DE BUQUES Y NAVES NACIONALES

RESERVAS DE TRAFICOS

ARTICULO 4.- El cabotaje queda reservado a los buques y naves nacionales.

En casos de imposibilidad de parte de buques nacionales se le extenderá un permiso temporal a un armador nacional para que pueda ofrecer el servicio en buques no nacionales. Este permiso lo expedirá la Secretaría de Estado de Industria y Comercio.

ARTICULO 5.- Se establecen las siguientes reservas de cargas para su transporte, por buques nacionales:

a) 40% de la carga de importación y exportación.
b) 50% de la carga de importación que goce de exoneraciones fiscales al amparo de la ley de Incentivo y Protección Industrial y de cualquiera otra ley o disposición de exención total o parcial de Impuestos o Arancel de importación.
c) 60% de la carga importada o exportada por el Estado Dominicano, instituciones autónomas del Estado, empresas estatales y aquellas empresas en que el Estado sea accionista mayoritario, ya sea a granel, líquida o general. Las reservas de carga se computarán por el valor de fletes pagados.

ARTICULO 6.- La prerrogativa creada en el Artículo anterior, de reservar el 40% de la carga comercial ordinaria a los buques naciona-

les como Primera Bandera, implica la correspondencia hacia los países con quienes la República Dominicana comercia, por consiguiente: se concede por esta ley, el derecho de Segunda Bandera a los buques de la bandera de los países con los cuales se realiza el intercambio y que reclaman para sí el transporte del 40% de la carga comercial ordinaria en su tráfico con la República Dominicana.

En caso de que los buques con prerrogativas de Segunda Bandera no puedan o no deseen realizar el transporte de determinada carga, ésta quedará a la disposición de la Primera Bandera hasta un 80% y el 20% restante quedará libre para su acarreo por buques de Tercera Bandera, o sea, opr buques cuya bandera no es de ningunda de las dos naciones envueltas en el intercambio. Se computarán separadamente los porcentajes para cargas a granel, cargas líquidas, cargas refrigeradas y carga general y se calcularán en base al flete.

ARTICULO 7.- La Secretaría de Estado de Industria y Comercio podrá autorizar a los armadores nacionales a emplear buques de bandera extranjeras en un porcentaje máximo del 100% del tonelaje propio y registrado de las respectivas compañías para el transporte de cargas reservadas, sin detrimento de las prerrogativas de los buques nacionales, en los casos y condiciones siguientes:

a) Cuando en determinada ruta, servida por buques nacionales en forma regular resultare insuficiente la capacidad de éstos, ya porque alguna unidad se encontrase fuera de servicio, por razones de fuerza mayor (incluyendo pérdida total o constructiva o reparaciones de mantenimiento normal), o por incremento cíclico o circunstan-

cial del mercado. En este caso sólo se autorizará al arrendamiento transitorio del tonelaje requerido.

b) Cuando en rutas comerciales determinadas el transporte de cargamentos específicos requiera el uso de buques, equipos y personal especializados, en este caso se podrá autorizar a los armadores nacionales, el uso de buques y equipos arrendados de bandera extranjera siempre que no exceda del tonelaje propio del armador nacional en las siguientes condiciones:

i) Especificar exactamente las rutas y tipo de cargas a transportar y que no se usarán estos buques para ningún otro tráfico.

ii) Que el tráfico solicitado no irá en detrimento alguno de los buques nacionales ni de los extranjeros autorizados bajo el párrafo a) de este Artículo.

iii) Que los beneficios obtenidos por el armador nacional en la operación de las naves extranjeras autorizadas bajo este párrafo b), serán invertidos única y exclusivamente en la expansión de su flota de buques nacionales, ya en la compra de buques adicionales, ya en la modernización o mejoras capitalizables de las unidades que posea, así como inversiones de equipos de muelle, grúas terrestres, contenedores de carga (furgones o trailers), o inversiones, cuando estén directamente relacionadas con el transporte marítimo.

PARRAFO I: Sin embargo, el armador nacional podrá mantener estas ganancias en una cuenta de reserva especializada, libre de impuestos sobre la renta o beneficios por un plazo máximo de cinco años, con la finalidad de acumular ganancias para las inversiones autorizadas.

Si al cabo de los cinco años con las ganancias obtenidas no se han realizado las inversiones para las cuales se destinan estas ganancias, las mismas y los intereses devengados por ellas quedarán sujetos al pago de los impuestos correspondientes y el resto pasará a engrosar el fondo general de la nación como compensación de los impuestos no percibidos por las exoneraciones otorgadas.

PARRAFO II: En los casos citados anteriormente la Secretaría de Estado de Industria y Comercio consultará previamente con el Consejo Dominicano de Usuarios del Transporte Internacional (CODUTI) y citará a reunión al armador interesado. Esta reunión deberá celebrarse a los tres días laborables siguientes al de la solicitud presentada por dicho armador. Las ausencias se reputarán como falta de interés de la parte ausente, por lo que se procederá a decidir sin su consejo.

ARTICULO 8.- En todos los casos de cargas reservadas, éstas deberán ser embarcadas bajo conocimiento de embarque emitido por el Armador Nacional bajo su responsabilidad legal como transportador de la carga.

ARTICULO 9.- Las prerrogativas que esta ley acuerda a los Armadores Nacionales, no implica perjuicio alguno a los dueños de la carga, embarcadores, consignatarios ni sus agentes o empleados, por tanto, los Armadores Nacionales ofrecerán siempre condiciones, servicios, equipos y fletes similares y competitivos con los de cualquiera otra línea extranjera en el mismo tráfico. Los Armadores Nacionales no ejercerán discriminación de personas, ni cargas, y tampoco negarán servicio injustificadamente, ni ejercerán competencia desleal

contra otros armadores nacionales. En caso de que el Armador Nacional no disponga de espacio suficiente en sus buques, en las rutas en que opera, deberá renunciar a la carga que no puede ser transportada por él y permitir al dueño de la misma solicitar permiso extraordinario a la Secretaría de Industria y Comercio quien podrá o no concederlo.

PARRAFO I: En ningún caso el Armador o embarcador nacional cobrará un flete mayor, como consecuencia de un pago extra de seguro de embarcación

PARRAFO II: Los plazos para ofrecer el servicio dentro de la reserva de carga no podrá exceder de diez días de atraso.

CAPITULO III

DE LOS INCENTIVOS

ARTICULO 10.- Se exonera a los Armadores Nacionales de todo derecho e impuesto de importación y demás gravámenes conexos, incluyendo el arancel , los impuestos unificados y los de consumo interno, recargos sobre impuestos y derechos consulares aplicables a la importación que incidan sobre buques y materiales, equipos y demás artículos destinados a la construcción, equipamientos, reparación, mantenimiento y repuestos de buques nacionales.

Se exonera también a los lubricantes, aceites combustibles y gas oil, para la operación de los buques nacionales, de todo impuesto, tasa o recargo de impuestos nacionales y municipales, así como de los derechos de calado y puertos previstos en la ley No. 3003 del 3 de julio de 1951 y sus modificaciones.

ARTICULO 11:- Los armadores y buques nacionales quedan exonerados de todo pago de impuesto, derecho, y pago de horas extras, por el visado consular de documentos, del buque mismo y de su carga, en todos los consulados dominicanos.

ARTICULO 12.- Las personas naturales o jurídicas podrán deducir de sus ingresos, para fines de determinar su renta neta imponible, aquellos beneficios, ganancias o utilidades provenientes de sus actividades económicas o participaciones que se inviertan en compañías de transporte marítimo con buques de bandera nacional.

ARTICULO 13.- Cuando las condiciones para el financiamiento de una o más unidades para la marina mercante nacional lo requierea, el Secretario de Estado de Finanzas, a solicitud de parte interesada, podrá establecer un tipo de depreciación acelerada mayor que el establecido por la ley y los reglamentos.

ARTICULO 14.- Los buques nacionales no serán objeto de discriminación alguna por parte de ninguna persona natural o jurídica, privada o pública, en la Nación ni en el extranjero, en nada que afecte sus costos de operación y eficiencia de servicios, sobre todo en comparación o competencia con buques extranjeros. Toda queja en este aspecto será llevada por el Armador Nacional a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio, quien tomará las medidas de lugar para corregir la discriminación dictando resoluciones al respecto, pudiendo recomendar leyes apropiadas según el caso lo requiera. En caso de discriminación en el extranjero, utilizará la vía diplomática nacional.

ARTICULO 15.- Se declara de interés nacional la industria de la construcción naval.

CAPITULO IV

DISPOSICONES GENERALES

ARTICULO 16.- Todos los armadores nacionales y transportadores marítimos extranjeros inscribirán sus itinerarios regulares en la Secretaría de Industria y Comercio.

PARRAFO: Las Conferencias Marítimas que agrupen en su seno las líneas de transporte marítimo que mantengan servicios desde y hacia la República Dominicana, ya sean nacionales o extranjeras, así como también las líneas marítimas, que no pertenezcan a ninguna conferencia de fletes, ya sean nacionales o extranjeras, estarán obligadas a registrar en un plazo no mayor de 30 días de haberse creado la Dirección General de Marina Mercante, las tarifas de fletes y condicones de transporte debiendo anunciar con por lo menos 30 días de antelación las modificaciones que se introduzcan en las mismas.

ARTICULO 17.- Para fines de control y complimiento de la reserva de carga, se encarga a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio, llevar estadísticas de las transacciones de transporte internacional.

Para fines de cómputo de reservas de carga, la Dirección General de Aduanas remitirá a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio una copia de los sobordos de importación y exportación de todos los buques que hagan escala en puertos dominicanos.

ARTICULO 18.- Los armadores nacionales que desearen establecer un servicio marítimo de acuerdo con las disposiciones de la presente ley, deberán elevar una solicitud motivada por escrito a la Secretaría de Industria y Comercio, quien después de un estudio ponderado y de oir los diferentes intereses envueltos, y en atención a los mejores intereses nacionales procederá a otorgar la autorización correspondiente en un plazo no mayor de 15 días a partir de la fecha de recibo de la solicitud.

ARTICULO 19.- Todo armador deberá presentar a la Secretaría de Industria y Comercio para fines de inscripción de los buques, todos los documentos exigidos por la ley No.3003 del mes de julio de 1951, sobre matriculación de buques nacionales, debiendo presentar además el título de propiedad del buque con sus respectivos gravámenes si los tiene, así como la capacidad de carga (espacio disponible) en volumen y peso de cada buque.

ARTICULO 20.- Las personas físicas o morales que realicen maniobras y operaciones dudosas con el propósito de provocar el incumplimiento de las reservas de cargas contempladas en la presente ley, serán castigadas con sanción administrativa consistente en una multa equivalente a la totalidad del monto del flete pagado, la cual impondrá la Secretaría de Estado de Industria y Comercio,mediante resolución motivada. Si la persona sancionada no acatara la pena impuesta, la citada Secretaría de Estado de Industria y Comercio, participará el caso al Procurador Fiscal del Distrito Judicial correspondiente, funcionario que procederá a ejecutar dicha pena con el simple requerimiento del pago del valor correspondiente o su compensación a razón de un día de prisión por cada RD$2.00 dejados de pagar sin que pueda en ningún caso exceder de dos (2) años.

PARRAFO: La persecución por parte del Procurador Fiscal competente de la sanción indicada contra una persona moral, se ejercerá contra la persona física que legalmente desempeña la principal función ejecutiva en la empresa de que se trate.

ARTICULO 21.- (Transitorio) Se declara de alto interés nacional la creación de la Dirección General de la Marina Mercante; para tales efectos se crea una Comisión , integrada por un Oficial de la Marina de Guerra, designado por el Secretario de las Fuerzas Armadas; del Director del Centro Dominicano de Promoción de Exportaciones, del Director General de Aduanas y Puertos,el Director Ejecutivo de la Autoridad Portuaria y un representante del sector privado vinculado al negocio marítimo, el cual deberá ser elegido porla Asociación de Navieros de Santo Domingo.
Esta comisión se encargará de preparar el anteproyecto de ley que instituya dicha Dirección General y Su Reglamento correlativo; los cuales deberán ser sometidos al POder Ejecutivo para su consideración dentro de los dos meses contados a partir de la publicación de esta ley.

ARTICULO 22.- La presente deroga cualquier ley o parte de ley que le sea contraria.

DADA.... etc.

LINEAS MARITIMAS DE SANTO DOMINGO, S.A.
JOSE GABRIEL GARCIA No. 8, SANTO DOMINGO, REPUBLICA DOMINICANA

P.O. BOX: 1148
TELEX: RCA 4274 LINEAS D.R.
CABLE ADDRESS: LINEAS
TEL.: 682-1206

S - Ref. *N - Ref.* CLL:mpv *Fecha* Abril 16, 1975

RECOMENDACIONES PARA LA MODIFICACION DEL PROYECTO DE LEY DE PROTECCION Y DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

Artículo I:

En el acapite (b) del Artículo I, párrafo segundo agregar la palabra jurídica después de "deberán pertenecer a personas naturales y/o jurídicas dominicanas domiciliados".....

Comentario: Si no se agrega la palabra jurídica después de naturales, en el capital de las empresas navieras no podrían participar corporaciones; solo personas.

Artículo 7:

En el párrafo I agregar después de "con la finalidad de acumular ganancias para las inversiones autorizadas" la frase "Conforme al Artículo 12 de esta ley".

Comentario: Se añade esta frase para ser más específico en cuanto a las inversiones realmente autorizadas por la ley.

Artículo 9:

Eliminar al final del primer párrafo la frase "quien podrá o no concederlo" después de "Secretaría de Industria y Comercio" y sustituirla por "quien le autorizará embarcar por los medios alternativos disponibles".

(sigue)

Comentario: Recomendamos eliminar el derecho del Estado de conceo no el permiso de embarque, cuando el armador nacional no disponga de espacio, en razón de que en este caso debería otorgársele la libertad al embarcador de buscar una alternativa y nunca coactar su derecho a exportar o importar la mercancía.

Artículo 13:

Sustituir el Artículo 13 completamente e insertar el siguiente texto:

"Las empresas navieras organizadas conforme a esta ley, pueden depreciar sus buques y equipos auxiliares a una tasa que les permita el mayor grado de capitalización anual. Sinembargo, esta facultad es opcional de las empresas navieras solamente durante los 10 primeros años a partir de la fecha de adquisición de los buques y/o equipos auxiliares. Posterior a esos 10 años, la depreciación será establecida a una tasa de 10% anual, tomando siempre en consideración la edad de los buques y/o equipos auxiliares".

Comentario: Los buques de bandera dominicana estarán compitiendo por flete con barcos de bandera Liberiana y/o Panameña, donde los Armadores están exonerados de impuesto sobre la renta, contrario al caso de los armadores dominicanos. En razón de esto, el mayor incentivo que podría otorgar la ley con el propósito de hacer internacionalmente competitivos los fletes de la Bandera Dominicana sería el de autorizar la postergación del pago del Impuesto sobre la Renta, mediante la depreciación acelerada, por lo menos durante el período inicial de formación de la flota. De lo contrario, el flete de los buques de bandera nacional tendría que fijarse por encima de los fletes internacionales, lo cual afectaría a los usuarios dominicanos ya que éstos mediante la reserva de carga, estarían obligados a utilizar la bandera nacional.

(sigue)

Por otro lado, la depreciación mientras más acelerada en su período inicial permitirá una capitalización más rápida a las empresas armadoras y por consiguiente, una mayor inversión inicial y crecimiento más rápido de la flota, en razón de el artículo 12 crea un incentivo de reinversión.

Artículo 21:

Agregar en el primer párrafo, después de "el Director Ejecutivo de la Autoridad Portuaria" lo siguiente: "y cuatro (4) representantes del sector privado designados cada uno por las siguientes organizaciones: Cámara Oficial de Comercio Agricultura e Industria; Asociación de Industrias; Asociación de Navieros de Santo Domingo y el Consejo Dominicano de Usuarios del Transporte Internacional".

Hoj.

ARTICULO 21.- Queda creada la Dirección General de la Marina Mercante Nacional, a cuyos fines el Poder Ejecutivo procederá a la designación de un Director General y del personal necesario que se requiera para la aplicación de la presente Ley.

ARTICULO 22. (Transitorio) Se crea una comisión integrada por un (1) Oficial de la Marina de Guerra designado por el Secretario de Estado de las Fuerzas Armadas, por el Director del Centro Dominicano de Promoción de Exportaciones (CEDOPEX), por el Director General de Aduanas y Puertos, por el Director Ejecutivo de la Autoridad Portuaria, por tres (3) miembros de los Armadores dominicanos, y del sector privado vinculado al negocio marítimo, los cuales deberán ser elegidos respectivamente por la Asociación de Navieros de Santo Domingo, por la Cámara Oficial de Comercio, Agricultura e Industria del Distrito Nacional y por el Consejo Dominicano de Usuarios del Transporte Internacional y un (1) miembro de la Asociación de Industrias de la República Dominicana, el cual será escogido por esa misma Asociación, a fin de que preparen el Reglamento mediante el cual funcionará la Dirección General de la Marina Mercante Nacional y que deberá ser sometido para su aprobación y promulgación al Poder Ejecutivo dentro del plazo de tres (3) meses contados a partir de la publicación de esta Ley. El Director Ejecutivo de la Dirección General de la Marina Mercante Nacional será miembro de la antes creada Comisión con derecho a voz pero sin voto.

ARTICULO 23. La presente Ley deroga cualquier otra Ley o disposición legal que le sea contraria.

ARTICULO 21.- Queda creada la Dirección General de la Marina Mercante Nacional, a cuyos fines el Poder Ejecutivo procederá a la designación de un Director General y del personal necesario que se requiera para la aplicación de la presente Ley.

ARTICULO 22. (Transitorio) Se crea una comisión integrada por un (1) Oficial de la Marina de Guerra designado por el Secretario de Estado de las Fuerzas Armadas, por el Director del Centro Dominicano de Promoción de Exportaciones (CEDOPEX), por el Director General de Aduanas y Puertos, por el Director Ejecutivo de la Autoridad Portuaria, por tres (3) miembros de los Armadores dominicanos, y del sector privado vinculado al negocio marítimo, los cuales deberán ser elegidos respectivamente por la Asociación de Navieros de Santo Domingo, por la Cámara Oficial de Comercio, Agricultura e Industria del Distrito Nacional y por el Consejo Dominicano de Usuarios del Transporte Internacional y un (1) miembro de la Asociación de Industrias de la República Dominicana, el cual será escogido por esa misma Asociación, a fin de que preparen el Reglamento mediante el cual funcionará la Dirección General de la Marina Mercante Nacional y que deberá ser sometido para su aprobación y promulgación al Poder Ejecutivo dentro del plazo de tres (3) meses contados a partir de la publicación de esta Ley. El Director Ejecutivo de la Dirección General de la Marina Mercante Nacional será miembro de la antes creada Comisión con derecho a voz pero sin voto.

ARTICULO 23. La presente Ley deroga cualquier otra Ley o disposición legal que le sea contraria.

ART. 21._ Queda creada la Dirección General de la Marina Mercante Nacional, a cuyos fines el Poder Ejecutivo procederá a la designación del personal encargado de la aplicación de la presente Ley. El Director General designado nombrará una Comisión integrada por un (1) Oficial de la Marina de Guerra designado por el Secretario de Estado de las Fuerzas Armadas, por el Director del Centro Dominicano de Promoción de Exportaciones (CEDOPEX), por el Director General de Aduanas y Puertos, por tres (3) Miembros de los Armadores Dominicanos y del sector privado vinculado al negocio marítimo, los cuales deberán ser elegidos respectivamente por la Asociación de Navieros de Santo Domingo, por la Cámara Oficial de Comercio, Agricultura e Industria del Distrito Nacional y por el Consejo Dominicano de Usuarios del Transporte Internacional y un (1) Miembro de la Asociación de Industrias de la República Dominicana, el cual será escogido por esa misma Asociación; a fin de que preparen el Reglamento mediante el cual funcionará la Dirección General de la Marina Mercante Nacional y que deberá ser sometido para su aprobación y promulgación al Poder Ejecutivo dentro del plazo de un (1) mes contado a partir de la publicación de esta Ley.

ART. 22._ La presente Ley deroga cualquier otra Ley o disposición legal que le sea contraria.

PROYECTO "MARINA MERCANTE NACIONAL"

N O T A S

1.- ARTICULO 2~~0~~1.- Queda creada la Dirección General de la "MARINA MERCANTE NACIONAL", a cuyos fines el Poder Ejecutivo procederá a la designación del personal encargado de la aplicación de la presente ley. Dicho Director General designará una Comisión integrada por un Oficial de la Marina de Guerra, designado por el Secretario de Estado de las Fuerzas Armadas, por el Director del Centro Dominicano de Promoción de Exportaciones, por el Director General de Aduanas y Puertos, ~~y~~ por tres miembros de los Armadores Dominicanos y del sector privado vinculado al negocio marítimo, a fin de que preparen el Reglamento mediante el cual funcionará la Dirección General de la "MARINA MERCANTE NACIONAL", y que deberá ser sometido, para su aprobación y promulgación, al Poder Ejecutivo dentro del plazo de un mes contado a partir de la designación.

2.- Sustituir en el Proyecto en todas las disposiciones en que se mencione la Secretaría de Estado de Industria y Comercio por la Secretaría de Estado de las Fuerzas Armadas.

los cuales deberán ser elegidos respect. por la Asoc. de Navieros de Santo Dgo., 1 miembro ~~de la Asoc.~~ de la Cámara Oficial de Comercio Agricultg. e Industr. del Dist. Nac., 1 miembro de la Asoc. de Ind. de la Rep. Dom.

FNh/rpa.

e Industria [illegible]
del Transporte Internacional y 1 miembro de la Asociación [illegible]
de la República Dominicana, el cual será escogido por la misma.

Esta Comisión se encargará de preparar el anteproyecto de ley que instituya dicha Dirección General y su Reglamento correlativo; los cuales deberán ser sometidos al Poder Ejecutivo para su consideración, dentro de los dos meses contados a partir de la publicación de esta Ley.

ARTICULO 22.- La presente ley deroga cualquier otra Ley o ~~parte de Ley~~ que le sea contraria.

Disposición legal que le sea contraria

José M. Franco & Co. C. por A.

EL CONDE 47, SANTO DOMINGO 1, REPUBLICA DOMINICANA

CABLES: FRANCO – SANTO DOMINGO
TELEX : RCA 3264156 – FRANCO
ITT 3460163 – FRANCO
TELEFONO: 688-8186

1615-JF

Abril 14, 1975

Honorable Comisión de Industria y Comercio
del Senado de la República
Santo Domingo, R. D.

Honorables Señores:

Hemos visto el proyecto de Ley de Incentivo para la Marina Mercante Dominicana y como somos armadores nacionales, deseamos llevar a Uds. nuestros puntos de vista acerca de la mencionada Ley.

La necesidad y conveniencia de la Ley está más que bien expresada en sus considerandos. ¡Bien lo sabemos nosotros los que hemos contribuído al desarrollo de la marina mercante dominicana en las más adversas condiciones! Y, que sin embargo hemos abierto mercados de exportación a nuevos productos dominicanos, entregado al Banco Central divisas por fletes, que de otra manera hubieran salido del país y pagado impuestos por encima de los que pagan las empresas extranjeras que compiten con nosotros, a más de cumplir leyes laborales y consulares de las cuales están libres las banderas de conveniencia que compiten con nosotros en el mercado dominicano. Esta Ley debe abrir y ensanchar nuestro campo de acción permitiéndonos participar en todas las Rutas, ahora dominadas totalmente por las Empresas extranjeras, y, de esta manera, adquirir experiencia, conocimientos y ganancias que podamos capitalizar aquí, en lugar de verlas engrosar las ya ricas arcas de los paises desarrollados.

Nosotros, los que ya hemos trabajado duramente en este giro seremos los primeros favorecidos, y a nosotros se unirán otros, atraídos por el mercado que crea para los armadores dominicanos, la reserva de carga.

Sin embargo para que exista realmente tal reserva de carga, y por tanto un mercado para participar de él los dominicanos,

.....

José M. Franco & Co. C. por A.

EL CONDE 47, SANTO DOMINGO 1, REPUBLICA DOMINICANA

CABLES: FRANCO – SANTO DOMINGO
TELEX : RCA 3264156 – FRANCO
ITT 3460163 – FRANCO
TELEFONO: 688-8186

es necesario revisar cuidadosamente el proyecto de Ley en sus manos.

En efecto, para que surta efecto el incentivo es necesario garantizar a los empresarios la mayor libertad de acción posible. Los navieros extranjeros tienen esta libertad, y no está en nosotros coartarsela. Entonces; para poder participar y competir necesitamos nosotros que se nos garanticen las mismas condiciones que a ellos no se pueden quitar.

Vale decir que toda una serie de limitaciones y trabas burocráticas que esta Ley crea contra los armadores nacionales vienen a derrotar la intención de incentivo de la Ley y hasta posiblemente convertirla de hecho en un instrumento de freno al desarrollo de la marina mercante.

Recuerden Uds. que los dominicanos tenemos que competir contra las banderas protegidas y subsidiadas de paises extranjeros y las de conveniencia que están libres de controles contables, impuestos de renta, impuestos sobre fundación y organización de empresas, controles de divisas, papeleo y cargos consulares, Código de Trabajo, Pre-Aviso, Cesantía, Navidad, Servicios de Agentes de Retención para Banco de los Trabajadores, Seguro Social, Impuesto de Renta Personal, retención y pagos de cargos gubernamentales, renovación anual de documentos usualmente permanentes como la Patente de Navegación, y el asfixiante papeleo burocrático con dilaciones e ineficiencia desesperantes, todo lo cual aumenta los costos a las empresas nacionales frente a los costos de empresas establecidas en naciones que requieren menos papeleo y tienen menos duplicidad de funciones.

También deben tener en cuenta que crear trabas o limitaciones en el campo de acción de las empresas para prevenir posibles males siempre resultarán contra-producentes, ya que toda cortapisa o estorbo permanecerá para siempre, en cambio los abusos de libertad siempre pueden ser corregidos cuando se presentaren. Porque poner trabas es fácil; quitarlas es imposible.

Por eso hacemos a Uds. estas recomendaciones tendientes a borrar del proyecto de Ley una larga lista de escollos, que en

.....

José M. Franco & Co. C. por A.

EL CONDE 47, SANTO DOMINGO 1, REPUBLICA DOMINICANA

CABLES: FRANCO – SANTO DOMINGO
TELEX : RCA 3264156 – FRANCO
ITT 3460163 – FRANCO
TELEFONO: 688-8186

nuestra opinión la invalidan totalmente.

Eliminen pues, las trabas a las empresas dominicanas, que la práctica dirá si debe algo reformarse o limitarse, porque nadie arranca con el freno puesto. Y el argumento de la "penetración extranjera" en este caso es ridículo puesto que el 100% está en manos de ellos, lo que podamos agarrar aquí como participación será "penetrarlos a ellos", por eso ciertas limitaciones dizque "preventivas" son precisamente el arma usada para invalidar totalmente la Ley e impedir de una vez por todas que los dominicanos participemos en la propiedad de nuestra propia riqueza y hagamos provecho y capitalicemos nuestros propios mercados.

Muy atentamente,

José María Franco

JMF/jc.-

José M. Franco & Co. C. por A.

EL CONDE 47, SANTO DOMINGO 1, REPUBLICA DOMINICANA

CABLES: FRANCO – SANTO DOMINGO
TELEX : RCA 3264156 – FRANCO
ITT 3460163 – FRANCO
TELEFONO: 688-8186

Objeciones al proyecto de Ley de incentivo de la marina mercante:

Objeción No. 1

En el Capítulo I - Art., 1 (Pag. 1 Línea 3 del Art. 1)

Donde dice: "... capaces de navegar en la alta mar y/o aguas interiores y que los dedican..."

Debe decir: "... capaces de navegar en la alta mar y que los dedican..."

Cambio Efectuado: ELIMINACION DE: "y/o aguas interiores".

Razón de la Objeción:

a) "Aguas interiores" son aquellas encerradas por la tierra. V.gr. Ríos, Lagos, Lagunas, ensenadas, golfos cerrados, Lago Enriquillo, etc.
Las naves que surcan estas aguas en R. D. son pequeñas - lanchas, botes, goletas sin motores, yolas, etc.

b) "y/o" es una abreviatura usada comunmente en telegramas para indicar la alternativa de la conjunción disyuntiva, y, al mismo tiempo una posible situación que se resuelve con la conjución copulativa.

V.gr.: son armadores nacionales los dueños de yolas que surcan comercialmente el río Ozama o atraviesan la bahía de Samaná - También lo son aquellos dueños de buques que trafican entre Santo Domingo y Miami. Esto es; el uno o el otro o ambos.

Sin embargo la Ley de Incentivo se refiere al comercio internacional, o sea, a la navegación de altura. El cabotaje está - considerado en el Capítulo II Art. 3.

Objeción No. 2

En el Capítulo I, Art. 2 (Pag. 2 Línea 3 del Art. 2)

Donde dice: "y aguas interiores, matriculados en..."

.....

José M. Franco & Co. C. por A.

EL CONDE 47, SANTO DOMINGO 1, REPUBLICA DOMINICANA

CABLES: FRANCO – SANTO DOMINGO
TELEX : RCA 3264156 – FRANCO
ITT 3460163 – FRANCO
TELEFONO: 688-8186

Debe decir: "matriculados en..."

Cambio Efectuado: Eliminación de: "y aguas interiores,"

Razón de la Objeción:

La Misma de la Objeción No. 1.

Objeción No. 3

En el Capítulo II, Art. 3 (Pag. 3 Línea 3 del Art. 3)

Donde dice: "... de buques y/o naves nacionales..."

Debe decir: "... de buques nacionales..."

Cambio Efectuado: ELIMINACION DE: "y/o naves"

Razón de la Objeción:

"Buques" y "Naves" son sinónimos; no son cosas distintas sino la misma cosa con dos nombres.

Objeción No. 4

En el Capítulo II, Art. 4, inciso a)

Donde dice: "...40% de la carga general de importación..."

Debe decir: "... 40% de la carga de importación..."

Cambio Efectuado: Eliminar "...general"

Razón de la Objeción:

En el mismo artículo inciso b) se clasifica la carga en - GRANEL, LIQUIDA o GENERAL por tanto al establecer la reserva del 40% de la "Carga General" solamente, se excluyen los importantes renglones de carga a granel: Abonos, azúcar, etc. y se excluyen las cargas líquidas: sebo, aceites y grasas y petróleo.

.....

José M. Franco & Co. C. por A.

EL CONDE 47, SANTO DOMINGO 1, REPUBLICA DOMINICANA

CABLES: FRANCO – SANTO DOMINGO
TELEX : RCA 3264156 – FRANCO
ITT 3460163 – FRANCO
TELEFONO: 688-8186

La reserva del 40% es sobre el total de carga transportada según el acuerdo de UNCTAD de Naciones Unidas.

Objeción No. 5

En el Capítulo II - Art. 6

Cambio Efectuado: Modificar el Articulado y trasladar este artículo entero al Capítulo I - Definiciones y Condiciones de armadores y buques nacionales convirtiendolo en Art. 3, ya que no corresponde lo que manda al Capítulo en que está, que es el Capítulo II De las Prerrogativas de los Armadores etc.

Objeción No. 6

En el Capítulo II Art. 7 (Pag. 4 Línea 3)

Donde dice: "...extranjeras en un porcentaje máximo del 100% del tonelaje propio y registrado de las respectivas compañías para el transporte..."

Debe decir: "...extranjeras para el transporte..."

Cambio Efectuado: Eliminación de: "100% del tonelaje propio y registrado de las respectivas compañías..."

Razón de la Objeción: 1) Limita las posibilidades de crecimiento de los armadores nacionales al impedirles participar en el mercado creado por las reservas de carga del Art. 4. Derrotando así el propósito del Art. 4. 2) Contradice la intención del propio Art. 7 - que en el inciso a) permite usar barcos extranjeros para cubrir "incrementos cíclicos o circunstanciales del mercado..."

¿Por que prohibir a los armadores nacionales aprovechar estas circunstancias para capitalizar ganancias (que deberán ser aplicadas según el inciso b) del -

.....

José M. Franco & Co. C. por A.

EL CONDE 47, SANTO DOMINGO 1, REPUBLICA DOMINICANA

CABLES: FRANCO – SANTO DOMINGO
TELEX : RCA 3264156 – FRANCO
ITT 3460163 – FRANCO
TELEFONO: 688-8186

propio Art. 7) en favor de los navieros extranjeros?, puesto que las mercaderías, que esta limitación impide transportar en barcos arrendados por dominicanos, será transportada por esos mismos barcos extranjeros en provecho de sus dueños extranjeros. Esta limitación derrota la intención promocional de la Ley.

Objeción No. 7

En el Capítulo II - Art. 7 (Pag. 4 Líneas 18 y 22)

Donde dice: "de cargamento específicos requiera el..."
y Donde dice: "siempre que no exceda del tonelaje propio del armador nacional en las siguientes..."

Debe decir: "requiera el..."
y Debe decir: "en las siguientes..."

Cambio Efectuado: ELIMINAR: "de cargamento específicos"
ELIMINAR: "siempre que no exceda del tonelaje propio del armador nacional"

Razón de la Objeción:

Son limitaciones perjudiciales a la intención de la Ley según explicamos en la Objeción No. 4.

Objeción No. 8

En el Capítulo IV - Art. 18 - Debe eliminarse totalmente.

Razón de la Objeción

1° Debe eliminarse completamente por carecer de sentido puesto que las definiciones de Armadores son bastantes por si mismas.

2° El Art. 16 ya establece el registro de las líneas.

3° Da al Secretario de Ind. y Comercio autoridad sobre el derecho de libre comercio.
Si una naviera extranjera puede establecer los servicios que le parezcan mejores ¿Por qué el naviero nacional no puede hacer lo mismo? Este artículo vulnera el derecho del dominica-

.....

José M. Franco & Co. C. por A.

EL CONDE 47, SANTO DOMINGO 1, REPUBLICA DOMINICANA

CABLES: FRANCO – SANTO DOMINGO
TELEX : RCA 3264156 – FRANCO
ITT 3460163 – FRANCO
TELEFONO: 688-8186

no al libre comercio mientras lo garantiza al extranjero.

Objeción No. 9

En el Capítulo IV - Art. 19 - Debe eliminarse totalmente.

Razón de la objeción:

Crea duplicidad de funciones derechos y deberes. La matriculación de naves está claramente definida en la Ley 3003 y concuerda con las leyes de otras naciones sobre la materia.

Todas las condiciones de este artículo están previstas y resueltas en la Ley 3003.

Corresponde a la Marina de Guerra el determinar condiciones, inspeccionar naves y velas por el pabellón nacional. No a Industria y Comercio.

Estas condiciones para Matriculación, Navegabilidad, Arqueo, etc. concuerdan con las convenciones internacionales del Franco-Bordo y de la Preservación de la Vida Humana en el Mar; que es deber de la Marina de Guerra, a traves del servicio de Capitanías de Puerto, el hacer cumplir a toda nave y armador, dominicano o extranjero por igual.

En cuanto a: f) "Presentación de fianza para el buen uso del Pabellón Nacional"

Solo se nos ocurre como "mal uso" el poner la nave al servicio de una potencia extranjera en caso de guerra.

Y esto no es materia de "fianzas"

En cuanto a toda otra violación de leyes o delitos hay leyes para cada caso.

¡Por Dios! ¿A quien puede ocurrirsele "poner fianza por mal uso de su nacionalidad"?

.....

José M. Franco & Co. C. por A.

EL CONDE 47, SANTO DOMINGO 1, REPUBLICA DOMINICANA

CABLES: FRANCO – SANTO DOMINGO
TELEX : RCA 3264156 – FRANCO
ITT 3460163 – FRANCO
TELEFONO: 688-8186

El derecho al uso de la bandera lo da el Presidente de la República en un documento especial llamado PATENTE DE NAVEGACION.

Objeción No. 10

Art. 21 (Transitorio)

Donde Dice: "y un representante del sector privado vinculado al negocio marítimo..."

Debe decir: "y un representante del sector privado elegido por la Asociación de Navieros de Santo Domingo Inc."

Razón de la Objeción:

El artículo no indicaba como se elegía el representante del sector privado.

Objeción No. 11

Capítulo IV - Art. 16

Donde Dice: "Todos los Armadores nacionales incribirán".

Debe Decir: "Todos los armadores nacionales y transportadores extranjeros inscribirán..."

Cambio: Adición: "y transportadores extranjeros"

Además añadir: Todos los armadores nacionales inscribirán la cabida de todos y cada uno de sus buques en la Secretaría de Ind. y Comercio.

Donde Dice: "Párrafo ... de transporte, debiendo anunciar con por lo menos 30 días..."

Debe decir: "Párrafo ... de transporte, debiendo anunciar, en los casos de aumento, con por lo menos 30 días..."

Cambio: AÑADIR: "en los casos de aumento"

.....

José M. Franco & Co. C. por A.

EL CONDE 47, SANTO DOMINGO 1, REPUBLICA DOMINICANA

CABLES: FRANCO – SANTO DOMINGO
TELEX : RCA 3264156 – FRANCO
ITT 3460163 – FRANCO
TELEFONO: 688-8186

En resúmen: Que para crear mayores dificultades, más burocracia y limitar la libertad de comercio, estamos mejor los armadores dominicanos sin esta Ley de "Incentivo" - Los extranjeros ya están bien como están.

JMF/jc.-

VERSION ESTENOGRAFICA DE LA VISTA PUBLICA CELEBRADA EL DIA 17 DE ABRIL DE 1975, POR LA COMISION DE INDUSTRIA Y COMERCIO DEL SENADO EN RELACION CON EL PROYECTO DE LEY QUE PROTEJE Y DESARROLLA LA MARINA MERCANTE .

6

César Brache Viñas : Presidente de la Comisión de Industria,

Manuel Ramón Grullón Peña : Vocal

Asistidos por los Senadores : Ernesto Arias y Alejandro Namis.

Invitados: Manuel Ramón Aristy, representante de Cedopex; Juan Periche Vidal, Asociación de Navieros; Horacio Atiles, Usuario de Transporte Internacional; E. T. Heinsen ; y un representante de Báez y Rannik;

César Brache:

En su calidad de Presidente de la Comisión da apertura a los trabajos de la Vista Pública dando las gracias a los invitados por su asistencia a la misma indicando a éstos, que serían oídos con todo respeto y que sus sugerencias se tomarían en consideración pero que éstas no atan a la Comisión a tomar ninguna decisión, pueden hacer uso de la palabra.

Aristy Cedopex

Fuimos parte de la Comisión que redactó y presentó al Poder Ejecutivo el proyecto de ley que es sumamente importante para el desarrollo de la Marina Mercante Nacional, hemos considerado se podrían revisar algunos artículos del proyecto,por ejemplo donde dice "que son armadores nacionales" proponemos la siguiente modificación, quitar y/o (Art. 1ro.) Aguas interiores; Art. 2 eliminar aguas interiores.

Danilo Féliz, Cedopex : Propongo pasar el Artículo 6 al Artículo 3, y luego se sigue.

Art. 4, Inciso a) eliminar la palabra general.

Art. 16, Agregar armadores nacionales y transportadores marítimos extranjeros.

Art.18, Los armadores nacionales que desearen establecer un servicio marítimo de acuerdo con las disposiciones de la presente ley, deberán elevar una solicitud motivada por escrito a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio, quien después de un estudio ponderado y de oir los diferentes intereses envueltos, y en atención a los mejores intereses nacionales procederá a otorgar la autorización correspondiente en un plazo no mayor de 15 días a partir de la fecha de recibo de la solicitud.

Art. 19 , Todo armador deberá presentar a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio para fines de inscripción de los buques,todos los dcumentos exigidos por la Ley No. 3003 del mes de julio de 1951, sobre matriculación de buques nacionales, debiendo presentar además el título de propiedad del buque con sus respectivos gravámenes si los tiene, así como la capacidad de carga (espacio disponible) en volúmen y peso de cada buque.

Esto es así, porquela Ley 3003 es la que regula la matriculación de los buques nacionales y sería una repetición que podría mal interpretarse entre la nueva Ley y la 3003; Por otra parte, hemos eliminado el inciso f) del proyecto del Poder Ejecutivo que habla de presentar una "fianza con el fín de garan-

sigue....

tizar el buen uso del pabellón nacional, lo que consideramos totalmente inecesario, ya que la Ley 3003 reglamenta el uso del pabellón nacional.

Dr. Féliz
Cedopex : Deseo ampliar el contenido de las modificaciones en el Artículo 18, hemos tratado de eliminar en lo que se refiere a la matriculación de los buques contra los cuales no existe ninguna observación, creo sería eliminar una capacidad con la de un funcionario de menor categoría.

En el Art. 19, la modificación de hablar todo armador tiene que pasar por todo el procedimiento de matriculación,- Ley 3003, dice la obtención de la matriculación, además, presentar la capacidad de carga del buque. Cuando el Estado habla de una capacidad de la Marina Mercante Nacional, al eliminar, lo que hemos hecho es hacer las cosas más - claras.

Aristy
Cedopex : Quiero dejar constancia de que fuimos parte de la Comisión que redactó el Proyecto de Ley, las modificaciones presentadas son con el ánimo de que surja en nuestro país una legislación depurada y completa.

Atiles
Consejo Usuario
Transp.Intern. Debo expresar a esta Comisión que estoy de acuerdo con las modificaciones que sugiere el representante de Cedopex en los artículos de este proyecto de Ley sometido por el Poder Ejecutivo, ya que entiendo que el proyecto fundamental de Cedopex radica, como lo ha dicho su representante en - hacer de esta Ley un mecanismo que permita que los buques de la Marina Mercante dentro de las posibilidades funcionen con facilidad, ya que existe en el transporte internacional. Sugiero que en el Art. 1ro., inciso b) Apartado i), donde dice deberán pertenecer a personas naturales y/o jurídicas dominicanas, domiciliadas en el país.

Art. 21. debe decir y un representante del sector privado - elegido por la Asociación de Navieros de Santo Domingo.

Lluberes
Líneas Marítimas

Art. 1ro., agregar la palabra jurídica.

Art.7, Párrafo 1) que se agregue "Conforme al Artículo 12 de esta Ley".

Art. 9, al final del párrafo, sugiero que se elimine quien podrá o nó concerlo; cuando lo autorice transporte por los medios disponibles por el medio alternativo disponible.

Art. 13, Las de empresas navieras organizadas conforme a esta Ley, pueden preciar sus buques y equipos auxiliares a una tasa que les permita el mayor grado de capitalización anual. Sinembargo, esta facultad es opcional de las empresas navieras solamente durante los 10 primeros años a partir de la fecha de adquisición de los buques y/o equipos auxiliares. Posterior a esos 10 años, la depreciación será establecida a una tasa de 10% anual, tomando siempre en consideración la edad de los buques y/o equipos auxiliares.

sigue.....

Art. 21, Completar en parte, y se amplíe "después de El Director Ejecutivo de la autoridad portuaria lo siguiente: y cuatro representantes del sector privado designados cada uno por las siguientes organizaciones: Cámara Oficial de Comercio Agricultura e Industria; Asociación de Industrias; Asociación de Navieros de Santo Domingo; y un Funcionario del Consejo Dominicano de Usuarios de Transporte Internacional;

Miguel Sosa Franco de J.M. Franco : Depositó por escrito sus observaciones.

Atiles Consejo Usuario Tranp. Internacional. : Cuando el Dr. Féliz se refiere a la Ley 3003 que le confiere atribuciones al Presidente de la República, no podemos abundar en cosas que ya existen en esta ley.

Senador Brache : Si no están de acuerdo con las observaciones hechas pueden externarlo.

Juan Periche Pres. Asociación Navieros de Sto. Dogo. : Estamos de acuerdo con todas las observaciones que se han hecho, creemos que El Senado debe darle prioridad lo antes posible, ya que se trata de un proyecto de mucha importancia en lo que se refiere a la tramitación.

Senador Brache : Se le da un plazo hasta el martes de la semana que viene; luego rendiremos el informe.

Juan Periche rep. de Báez y Rannik : Queremos dejar constancia de que el artículo 7 debe ser mantenido tal cual según el proyecto, de haber alguna sugerencia deberíamos debatirlo, en cuanto al 100% del tonelaje.

En cuanto al Artículo 4, (Deposito copia).

Aristy Cedopex : Antes del plazo dado daremos nuestra opinión por escrito.

Dr.Féliz : Nos hemos mantenido en contacto con los que redactaron el proyecto,tanto por Cedopex como por encargo del Poder Ejecutivo.

Senador Brache : Ley doy las gracias por haber venido y esas molestías causadas al abandonar sus trabajos para compladernos darán sus beneficios a la Marina Mercante Dominicana. Hemos estado de acuerdo con las observaciones hechas. Queda clausurada esta reunión.(Hora 10.30 A.M.)

Gladys G. de Toribio
Taquigrafa Parlamentaria.-

TELEGRAFO NACIONAL

ERA DE TRUJILLO

Fecha

Hora de depósito

Palabras

Clase

Tasa

SENADO
REPÚBLICA DOMINICANA

TELEGRAMA DIRIGIDO A VEASE LISTA ANEXA.-

La Comisión Permanente de Industria y Comercio del Senado, le invita asistir a la Vista Pública que se celebrará el próximo día 16 del corriente, a partir de las 9. A.M., sobre la Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional.-

César Brache Viñas
Presidente de la Comisión Permente de Industria y Comercio del Senado.-

Firma responsable

Dirección

ABR 1975 10

IMPRESO EN ESTADISTICA

ART. 13. Se establece una depreciación acelerada del orden de 10 años para las embarcaciones nacionales que se acojan de la presente Ley.

miércoles a las
9 a m.

Pte Asociación de
Moniteo
Juan Peuche Vidal
Direc. José Contreras
nº 105, Apto 2-1
Teléf. 533 9931.-

— o —

CEDOPEX
Director Ejecutivo
533 9131.-

— o —

Usuario de
Transporte Int.
Horacio Atilo
Direc. Archivo

Gral de la Nación
533933.-
Secretario de Fi
nanzas.-
Industria y Comer
cio.-

Ley 32
Párrafo del art. 8

1.-Juan Periche Vidal	Presidente de la Asociación de Navieros. José Contreras No.105, Apt. 2-1
2.-Director Ejecutivo de CEDOPEX.	
3.-Horacio Artiles	Usuario de Transporte Inter-Nacional. Archivo General de la Nación.
4.-Secretario de Estado de Finanzas	Secretaría deEstado de Finanzas. Ciudad.
5.- E.T. Hernsen	Calle Mp. de Js. Troncoso de la Concha # 51, Ens. Piantini, Ciudad —

Núm. 00163

Santo Domingo de Guzmán, D.N.,
29 de abril de 1975.-

Señor
Dr. Joaquín Balaguer,
Honorable Presidente de la República,
Su Despacho.-

Honorable Señor Presidente:

Aviso a usted recibo de su Mensaje No.11511, de fecha 7 de abril del año en curso y del anexo proyecto de Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional, encaminado a propiciar mediante beneficios e incentivos, su fortalecimiento y desarrollo.

Pláceme participarle que dicho proyecto de Ley fué aprobado por el Senado en sesión de esta misma fecha y remitido a la Cámara de Diputados, para los fines constitucionales.

Con sentimientos de la más distinguida consideración saluda a usted muy atentamente,

Adriano A. Uribe Silva,
Presidente del Senado.-

ad.-

aprobado en 1ra. Lect. con enmiendas en sesión del 24-4-75

Pasó a la Comisión de Ind. y Comercio sesión día 8-4-75

Informe de la Comisión en 24-4-75

aprobado en 2da. Lect. sesión día 29/4/75 con enmiendas

Joaquín Balaguer
PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DOMINICANA

Santo Domingo de Guzmán, D.N.

Núm. 11511

7 ABR. 1975

Al
Señor Presidente del Senado
Ciudad.

Señor Presidente:

Me permito someter al Congreso Nacional, por conducto de ese alto Cuerpo Legislativo de su digna presidencia, el anexo proyecto de ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional, encaminado a propiciar mediante beneficios e incentivos, su fortalecimiento y desarrollo.

Con la formación de la Marina Mercante Dominicana se persiguen los siguientes objetivos: Abrir un campo a la inversión nativa que ofrecerá nuevas oportunidades de trabajo a los dominicanos; abaratar los costos de los fletes haciendo nuestros productos más competitivos en los mercados externos y más baratos para el consumidor dominicano los artículos de importación; establecer rutas de transporte marítimo que faciliten a nuestros productos su acceso a mercados externos que no se están aprovechando adecuadamente en la

archivo

..../

actualidad; participar en las conferencias navieras internacionales abogando para que se mantengan a niveles razonables los costos de los fletes; garantizar el flujo racional de las exportaciones e importaciones de acuerdo a las necesidades del país; ahorrar divisas, al reservarse a los buques y naves nacionales un porcentaje de las cargas a transportar desde y hacia la República Dominicana, y aprovechar las instalaciones portuarias, todas las facilidades y los recursos naturales tan favorables al tráfico marítimo que ofrece nuestra media isla.

Como se advierte examinando el contenido de dicho proyecto de ley, en él se define como armadores nacionales los propietarios de buques mercantes nacionales capaces de navegar en alta mar, que se dedican únicamente al transporte marítimo comercial de mercaderías, pasajeros o ambos a la vez, sujeto a determinados requisitos.

Como prerrogativas a los buques y naves nacionales, se les reserva además del servicio de cabotaje, el 40% de la carga general de importación y exportación; el 50% de la carga de importación que goce de exoneraciones fiscales; el 60% de

..../

la carga importada por el Estado Dominicano, los institutos autónomos y las empresas estatales, y el 50% de toda la carga de exportación de las empresas del Estado.

El proyecto de ley que someto a consideración del Congreso Nacional, establece como incentivos para la formación de la Marina Mercante Nacional, exoneraciones impositivas a favor de los armadores dominicanos, relativas a buques y materiales, equipos y demás artículos destinados a la construcción, equipamiento, reparación y mantenimiento de buques nacionales, así como de los lubricantes y combustibles para su operación. Exonera a los armadores dominicanos de todo pago de impuesto, derecho y horas extras por el visado consular de documentos, del buque mismo y de su carga, en todos los consulados dominicanos. Faculta a las personas naturales o jurídicas, deducir de sus ingresos para fines de determinar su renta neta imponible, aquellos beneficios, ganancias o utilidades provenientes de sus actividades económicas relativas al transporte marítimo nacional y sus inversiones en compañías nacionales de transporte marítimo y en buques con banderas dominicanas.

..../

Joaquín Balaguer

PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DOMINICANA

El proyecto de ley anexo, declara de interés nacional la industria de la construcción naval y en esa virtud los buques que se construyan en el país gozarán de los benefi - cios e incentivos acordados a los buques nacionales.

Por lo expuesto precedentemente espero que los señores legisladores le impartirán su voto afirmativo al proyecto de ley que acompaña el presente mensaje.

DIOS, PATRIA Y LIBERTAD,

Joaquín Balaguer

EL CONGRESO NACIONAL

EN NOMBRE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO que el fortalecimiento de la Marina Mercante Nacional es, en los países en vías de desarrollo, parte integrante de la estrategia económica que ha de permitir, entre otros objetivos, su mayor participación en los servicios de transporte del intercambio generado por su propio comercio exterior, con la consiguiente reducción en la fuga de divisas por concepto de fletes, y una fuente generadora de empleo para su amplio sector de la población económica activa;

CONSIDERANDO que dicho fortalecimiento es un paso de avance en la necesaria autarquía económica y una garantía para el flujo racional de las importaciones y exportaciones, todo ello según las necesidades propias del país;

CONSIDERANDO que una Marina Mercante Nacional garantizará mejor los abastecimientos en casos de huelgas, paros, guerras y otros asuntos similares y que hará factible el establecimiento de rutas más convenientes;

CONSIDERANDO que con una adecuada Flota Mercante se iniciará el proceso de integración en el complejo marítimo, utilizando nuestra excelente ubicación geográfica;

CONSIDERANDO que la República Dominicana ofrece muchos puertos con valiosas y eficientes instalaciones a las líneas marítimas extranjeras y sus buques, sin que una línea nacional haya podido participar convenientemente en los tráficos marítimos internacionales ni haya tenido voz ni voto en el proceso de estructurar las tarifas que cobran las líneas marítimas extranjeras ni en las Conferencias que periódicamente se celebran a esos fines;

CONSIDERANDO que de conformidad con la Ley No. 299 de Incentivo y Protección Industrial y otras legislaciones especiales, referentes a exoneraciones sobre el pago de impuestos y arancel en las importaciones, el Estado ha otorgado y otorga muchos beneficios de exención a todas aquellas empresas que, por la naturaleza de sus actividades, han sido o pueden ser clasificadas entre las industrias beneficiarias, y que el Estado invierte considerables sumas para estímulo y diversificación de las exportaciones de productos agrícolas, en cuya virtud es de justicia que en alguna forma se compense el sacrificio fiscal que dichas exenciones e inversiones significan;

HA DADO LA SIGUIENTE LEY

CAPITULO I

DEFINICIONES Y CONDICIONES DE ARMADORES Y BUQUES NACIONALES

Art. 1.- A los efectos de esta Ley son armadores nacionales los propietarios de buques mercantes nacionales capaces de navegar en la alta mar y/o aguas interio- quitar

.../

res) y que los dedican únicamente al transporte marítimo comercial de mercaderías, pasajeros o ambos a la vez, cuando cumplan los requisitos siguientes:

a) Cuando se trate de personas naturales deberán ser dominicanos domiciliados en el país. Si el buque estuviere en comunidad de propiedad o co-propiedad, el 70% de su valor deberá pertenecer a dominicanos domiciliados en el país.

b) Cuando se trate de sociedades o personas jurídicas, éstas deberán estar constituídas en la República Dominicana conforme a las leyes dominicanas, tener su domicilio y sede principal, real y efectiva en el país, y que el objeto principal y predominante de su explotación sea la propiedad y administración de buques nacionales y el transporte comercial de mercaderías, pasajeros, o ambos a la vez, por la vía marítima.

Asimismo, que las 3/4 partes de sus Directores sean dominicanos domiciliados en el país, y no menos del 70% de las acciones o participaciones así como el 70% del capital suscrito y pagado, deberán pertenecer a personas naturales y/o jurídicas dominicanas domiciliadas en el país.

En todos los casos, las acciones y sus transferencias serán nominativas y su emisión o transferencias deberán comunicarse dentro de los siguientes 20 días laborables a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio, so pena nulidad.

PARRAFO.- Todos los documentos tendientes a establecer que una persona es dueña de acciones emitidas a nombre de otra serán nulos, aún cuando hayan sido otorgados fuera del territorio nacional y surtieran efecto legal fuera del país.

Art. 2.- A los efectos de esta Ley son buques nacionales los navíos mercantes capaces de navegar en alta mar y aguas interiores, matriculados en puertos dominicanos y con patente de navegación que los autorice a usar la bandera dominicana, de acuerdo a lo establecido en la Ley 3003 del 3 de julio de 1951, y sus modificaciones, dedicados exclusivamente al transporte marítimo comercial de mercaderías, pasajeros o ambos a la vez, y cuyo propietario sea armador nacional, según lo define el Artículo 1 de esta Ley.

CAPITULO II

DE LAS PRERROGATIVAS DE LOS ARMADORES DE BUQUES Y NAVES NACIONALES

RESERVAS DE TRAFICOS

Art. 3.- El cabotaje queda reservado a los buques y naves nacionales.

En caso de imposibilidad de parte de buques y/o naves nacionales se le extenderá un permiso temporal a un

.../

armador nacional para que pueda ofrecer el servicio en buques no nacionales. Este permiso lo expedirá la Secretaría de Estado de Industria y Comercio.

art. 5

Art. 4.- Se establecen las siguientes reservas de cargas para su transporte, por buques nacionales:

50%

a) 40% de la carga general de importación y exportación.

50%

b) 50% de la carga de importación que goce de exonercaciones fiscales al amparo de la Ley de Incentivo y Protección Industrial y de cualquiera otra Ley o disposición de excención total o parcial de Impuestos o Arancel de importación.

Gastos General

100%

c) 60% de la carga importada o exportada por el Estado Dominicano, instituciones autónomas del Estado, empresas estatales y aquellas empresas en que el Estado sea accionista mayoritario, ya sea a granel, líquida o general. Las reservas de carga se computarán por el valor de fletes pagados.

100%

d)

50%

art. 6

Art. 5.- La prerrogativa creada en el Artículo anterior de reservar el 40% de la carga comercial ordinaria a los buques nacionales como Primera Bandera, implica la correspondencia hacia los países con quienes la República Dominicana comercia, por consiguiente: se concede por esta Ley, el derecho de Segunda Bandera a los buques de la bandera de los países con los cuales se realiza el intercambio y que reclaman para sí el transporte del 40% de la carga comercial ordinaria en su tráfico con la República Dominicana.

50%

En caso de que los buques con prerrogativas de Segunda Bandera no puedan o no deseen realizar el transporte de determinada carga, ésta quedará a la disposición de la Primera Bandera hasta un 80% y el 20% restante quedará libre para su acarreo por buques de Tercera Bandera, o sea por buques cuya bandera no es de ninguna de las dos naciones envueltas en el intercambio. Se computarán separadamente los porcentajes para cargas a granel, cargas líquidas, cargas refrigeradas y carga general y se calcularán en base al flete.

art. 3

Art. 6.- El abanderamiento dominicano de buques mercantes para navegación comercial de alta mar sólo se concederá a propietarios que llenen los requisitos de "Armadores Nacionales" según los define la Ley. Este Artículo modifica la Ley 3003 del 3 de julio de 1951, y deroga en lo que fuere necesario, cualquier disposición que le sea contraria.

PARRAFO.- Se permite, sin embargo, el uso y libre tránsito de equipos de contenedores o empaques modulados (Containers y Trailers) de uso marítimo y terrestre o aéreo, aún cuando sea de propiedad o matrícula extranjera, cuando sean usados en su tránsito terrestre o aéreo en territorio nacional por transportadores nacionales, de acuerdo a la Ley del 15 de julio de 1964.

324

.../

Art. 7.- La Secretaría de Estado de Industria y Comercio podrá autorizar a los armadores nacionales a emplear buques de banderas extranjeras en un porcentaje máximo del 100% del tonelaje propio y registrado de las respectivas compañías para el transporte de cargas reservadas, sin detrimento de las prerrogativas de los buques nacionales, en los casos y condiciones siguientes:

a) Cuando en determinada ruta, servida por buques nacionales en forma regular, resultare insuficiente la capacidad de éstos, ya porque alguna unidad se encontrase fuera de servicio, por razones de fuerza mayor (incluyendo pérdida total o constructiva o reparaciones de mantenimiento normal), o por incremento cíclico o circunstancial del mercado. En este caso sólo se autorizará al arrendamiento transitorio del tonelaje requerido.

b) Cuando en rutas comerciales determinadas al transporte de cargamento específicos requiera el uso de buques, equipos y personal especializados, en este caso se podrá autorizar a los armadores nacionales, el uso de buques y equipos arrendados de bandera extranjera - siempre que no exceda del tonelaje propio del armador nacional en las siguientes condiciones:

i) Especificar exactamente las rutas y cargas a transportar y que no se usarán estos buques para ningún otro tráfico.

ii) Que el tráfico solicitado no irá en detrimento alguno de los buques nacionales ni de los extranjeros autorizados bajo el párrafo a) de este Artículo.

iii) Que los beneficios obtenidos por el armador nacional en la operación de las naves extranjeras autorizadas bajo este párrafo b), serán invertidos única y exclusivamente en la expansión de su flota de buques nacionales, ya en la compra de buques adicionales, ya en la modernización o mejoras capitalizables de las unidades que posea, así como inversiones en equipos de muelle, grúas terrestres, contenedores de carga (furgones o trailers), ó inversiones, cuando estén directamente relacionadas con el transporte marítimo.

PARRAFO I: Sin embargo, el armador nacional podrá mantener estas ganancias en una cuenta de reserva especializada, libre de impuestos sobre la renta o beneficios por un plazo máximo de cinco años, con la finalidad de acumular ganancias para las inversiones autorizadas. Si al cabo de los cinco años con las ganancias obtenidas no se han realizado las inversiones para las cuales se destinan estas ganancias, las mismas y los intereses devengados por ellas quedarán sujetos al pago de los impuestos correspondientes y el resto pasará a engrosar el fondo general de la nación como compensación de los impuestos no percibidos por las exoneraciones otorgadas.

.../

PARRAFO II: En los casos citados anteriormente la Secretaría de Estado de Industria y Comercio consultará previamente con el Consejo Dominicano de Usuarios del Transporte Internacional (CODUTT) y citará a reunión al armador interesado. Esta reunión deberá celebrarse a los tres días laborables siguientes al de la solicitud presentada por dicho armador. Las ausencias se reputarán como falta de interés de la parte ausente, por lo que se procederá a decidir sin su consejo.

ARTICULO 8.- En todos los casos de cargas reservadas, éstas deberán ser embarcadas bajo conocimiento de embarque emitido por el Armador Nacional bajo su responsabilidad legal como transportador de la carga.

ARTICULO 9.- Las prerrogativas que esta Ley acuerda a los Armadores Nacionales, no implica perjuicio alguno a los dueños de la carga, embarcadores, consignatarios ni sus agentes o empleados, por tanto, los Armadores Nacionales ofrecerán siempre condiciones, servicios, equipos y fletes similares y competitivos con los de cualquiera otra línea extranjera en el mismo tráfico. Los Armadores Nacionales no ejercerán discriminación de personas, ni cargas, y tampoco negarán servicio injustificadamente, ni ejercerán competencia desleal contra otros armadores nacionales. En caso que el Arnador Nacional no disponga de espacio suficiente en sus buques, en las rutas en que opera, deberá renunciar a la carga que no puede ser transportada por él y permitir al dueño de la misma solicitar permisos extraordinarios a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio quien ~~podrá o no concederlo~~. S

Cambiar

PARRAFO I: En ningún caso el Armador o embarcador nacional cobrará un flete mayor, como consecuencia de un pago extra de seguro de embarcación.

PARRAFO II: Los plazos para ofrecer el servicio dentro de la reserva de carga no podrá exceder de diez días de atraso.

CAPITULO III

DE LOS INCENTIVOS

ARTICULO 10.- Se exonera a los Armadores Nacionales de todo derecho e impuesto de importación y demás gravámenes conexos, incluyendo el arancel, los impuestos unificados y los de consumo interno, recargos sobre impuestos y derechos consulares aplicables a la importación que incidan sobre buques y materiales, equipos y demás artículos destinados a la construcción, equipamientos, reparación, mantenimiento y repuestos de buques nacionales.

Se exonera también a los lubricantes, aceites combustibles y gas oil, para la operación de los buques nacionales, de todo impuesto, tasa ó recargo de impuestos nacionales y municipales, así como de los derechos de calado y puertos previstos en la Ley No.3003 del 3 de julio de 1951 y sus modificaciones.

.../

ARTICULO 11.- Los armadores y buques nacionales quedan exonerados de todo pago de impuesto, derecho, y pago de horas extras, por el visado consular de documentos, del buque mismo y de su carga, en todos los consulados dominicanos.

ARTICULO 12.- Las personas naturales o jurídicas podrán deducir de sus ingresos, para fines de determinar su renta neta imponible, aquellos beneficios, ganancias o utilidades provenientes de sus actividades económicas o participaciones que se inviertan en compañías de transporte marítimo con buques de bandera nacional.

ARTICULO 13.- Cuando las condiciones para el financiamiento de una o más unidades para la marina mercante nacional lo requiera, el Secretario de Estado de Finanzas, a solicitud de parte interesada, podrá establecer un tipo de depreciación acelerada mayor que el establecido por la Ley y los reglamentos. ojo agregar

ojo agregar

ARTICULO 14.- Los buques nacionales no serán objeto de discriminación alguna por parte de ninguna persona natural o jurídica, privada o pública, en la Nación ni en el extranjero, en nada que afecte sus costos de operación y eficiencia de servicios, sobre todo en comparación o competencia con buques extranjeros. Toda queja en este aspecto será llevada por el Armador Nacional a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio, quien tomará las medidas de lugar para corregir la discriminación, dictando resoluciones al respecto, pudiendo recomendar leyes apropiadas según el caso lo requiera. En caso de discriminación en el extranjero, utilizará la vía diplomática nacional.

ARTICULO 15.- Se declara de interés nacional la industria de la construcción naval.

CAPITULO IV

DISPOSICIONES GENERALES

agregó

ARTICULO 16.- Todos los armadores nacionales y transportadores marítimos extranjeros inscribirán sus itinerarios regulares en la Secretaría de Estado de Industria y Comercio.

PARRAFO: Las Conferencias Marítimas que agrupen en su seno las líneas de transporte marítimo que mantengan servicios desde y hacia la República Dominicana, ya sean nacionales o extranjeras, así como también las líneas marítimas, que no pertenezcan a ninguna conferencia de fletes, ya sean nacionales o extranjeras, estarán obligadas a registrar en un plazo no mayor de 30 días de haberse creado la Dirección General de Marina Mercante, las tarifas de fletes y condiciones de transporte, debiendo anunciar con por lo menos 30 días de antelación las modificaciones que se introduzcan en las mismas.

ARTICULO 17.- Para fines de control y cumplimiento de la reserva de carga, se encarga a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio, llevar estadísticas de las transacciones de transporte internacional.

.../

Para fines de cómputo de reservas de carga, la Dirección General de Aduenas remitirá a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio una copia de los sobordos de importación y exportación de todos los buques que hagan escala en puertos dominicanos.

ARTICULO 18.- Toda persona natural o jurídica, que desea-re establecer un servicio marítimo de acuerdo con las - disposiciones de la presente Ley deberá elevar su solicitud correspondiente por escrito a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio, quien determinará su procedencia, conforme las exigencias del tráfico y el interés nacional lo ameriten.

modifi-cado.

ARTICULO 19.- Para que la Secretaría de Estado de Industria y Comercio proceda a matricular una nave, el interesado deberá llenar, además de lo especificado en los Artículos 74 y 92 de la Ley 3003, año 1951, los siguientes requisitos:

modificado

a) Acreditar debidamente la propiedad;
b) Presentar constancia de estar el título de propiedad debidamente registrado en el Registro de buques de la Secretaría de Estado de Industria y Comercio;
c) Acreditar que el buque se encuentra libre de todo gravámen. En caso de tener cualquier gravámen éste debe ser registrado, conjuntamente con el título del buque en el Registro de buques de la Secretaría de Estado de Industria y Comercio.
d) Presentación del Certificado de arqueo;
e) Si enarbolaban bandera de otra nacionalidad, constancia de haber renunciado a dicho pabellón;
f) Presentación de la fianza que para el buen uso del pabellón nacional fijará la Secretaría de Estado de Industria y Comercio.

ARTICULO 20.- Las personas físicas o morales que realicen maniobras y operaciones dudosas con el propósito de provocar el incumplimiento de las reservas de cargas contempladas en la presente Ley, serán castigadas con sanción administrativa consistente en una multa equivalente a la totalidad del monto del flete pagado, la cual impondrá la Secretaría de Estado de Industria y Comercio, mediante resolución motivada. Si la persona sancionada no acatara la pena impuesta, la citada Secretaría de Estado de Industria y Comercio, participará el caso al Procurador Fiscal del Distrito Judicial correspondiente, funcionario que procederá a ejecutar dicha pena con el simple requerimiento del pago del valor correspondiente o su compensación a razón de un día de prisión por cada RD$2.00 dejados de pagar sin que pueda en ningún caso exceder de dos (2) años.

PARRAFO: La persecución por parte del Procurador Fiscal competente de la sanción indicada contra una persona moral, se ejercerá contra la persona física que legalmente desempeña la principal función ejecutiva en la empresa de que se trate.

ARTICULO 21.- (Transitorio). Se declara de alto interés nacional la creación de la Dirección General de la Marina Mercante; para tales efectos se crea una Comisión, integra-

.../.

da por un Oficial de la Marina de Guerra, designado por el Secretario de las Fuerzas Armadas; del Director del Centro Dominicano de Promoción de Exportaciones, del Director General de Aduanas y Puertos, el Director Ejecutivo de la Autoridad Portuaria y un representante del sector privado - vinculado al negocio marítimo.

Esta Comisión se encargará de preparar el anteproyecto de ley que instituya dicha Dirección General y su Reglamento correlativo; los cuales deberán ser sometidos al Poder Ejecutivo para su consideración, dentro de los dos meses contados a partir de la publicación de esta Ley.

ARTICULO 22.- La presente deroga cualquier Ley o parte de Ley que le sea contraria.

DADA.....etc..

INFORME QUE RINDE LA COMISION PERMANENTE DE INDUSTRIA Y COMERCIO DEL SENADO DE LA REPUBLICA.

Señor Presidente y demás Miembros:

La Comisión Permanente de Industria y Comercio celebró vistas públicas los días 16 y 22 de los corrientes con la finalidad de cumplir conlos trabajos que le fueron encomendados, con relación al importante proyecto de ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional; a la misma concurrieron los señores Ramón Aristy y Danilo Féliz, representantes del Centro Dominicano de Promoción de Exportaciones; Juan Periche Vidal, por la Asociación de Navierons y de la firma Báez y Rannik; el señor Horacio Atiles por el Consejo de Usuarios de Transporte Internacional y el señor E.T.Heinsen por esa misma firma.

Esta Comisión después de hacer una profundo estudio de las exposiciones de las partes interesadas así como del proyecto de ley que nos ocupa, se permite recomendar a esta Honorable Cámara, la aprobación del mencionado proyecto de ley con las siguientes enmiendas:

1º En el artículo 1º del Ante-Proyecto del Poder Ejecutivo dice: "A los efectos de esta ley son armadores nacionales los propietarios de buques mercantes nacionales capaces de navegar en la alta mar y/o aguas interiores y que los dedican únicamente al transporte marítimo comercial de mercaderías, pasajeros o ambos a la vez, cuando cumplan los requisitos siguientes: etc. Recomendamos que aquí se elimine "y/o aguas interiores".

2º En el segundo párrafo del acápite B del Artículo 1º parte in-fine donde dice " deberán pertenecer a personas naturales y/o dominicanos domiciliadas en el país", proponemos incluir entre y/o dominicanas la palabra "jurídicas" para que diga "deberán pertenecer a personas naturales y/o jurídicas dominicanas domiciliadas en el país".

3º En el Artículo 2 segunda línea, eliminar después de las palabras "capaces de navegar en alta mar", eliminar " y aguas interiores".

4º Transponer el Artículo 6 íntegro a la posición del Artículo 3; el Artículo 3 a su vez se convertirá en el 4 y el 4 en el 5 y el 5 a la posición del 6.

5º En el segundo párrafo del Artículo 4 (Artículo 3 del Anteproyecto del Poder Ejecutivo, donde dice "en caso de imposibilidad de parte de buques y/o naves nacionales" convertirlo en "en caso de imposibilidad de parte de buques nacionales", eliminando "y/o naves".

6º En el Artículo 5 (Artículo 4 del Ante-Proyecto del Poder Ejecutivo) en el párrafo a) eliminar la palabra "general" para que diga "a) 50% de la carga de importación y exportación".

b) en vez de decir 50% que diga 100%;

c) en vez de decir 60% que diga 100%;

En el Art. 5 del Anteproyecto del Poder Ejecutivo, donde dice 40% debe decir 50%.

7º Agregar al final del Artículo 5 (Artículo 4 del Ante-Proyecto del Poder Ejecutivo) el siguiente párrafo:

"En caso de que el país objeto del intercambio, no ejerza su derecho de segunda bandera sobre la reserva de carga que le corresponda en cada una de las categorías anteriores, dicha falta será cubierta por los Armadores Nacionales y en caso de que estos últimos no ejerzan tampoco su derecho de reserva de carga, quedaráan el importador o embarcador libre de contratar con tercera bandera, de acuerdo con el Art. 9 de esta Ley".

8º En el Artículo 9, parte in fine donde dice: "y permitir al dueño de la misma, solicitar permisos extraordinarios a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio, quien podrá o no concederlo", modificar a partir de la palabra "quien para que diga: " le autorizará a embarcar por los medios alternativos disponibles".

9º Agregar al Art. 13; Para tales fines, la tasa de depreciación acelerada para barcos nuevos, podrá llegar hasta el 20% anual y para los barcos usados, hasta un 25% anual.

10º En el Artículo 16 (primera línea) entre las palabras nacionales e inscribirán, incluir las palabras "y transportadores marítimos extranjeros para que rece:

"ARTICULO 16.- Todos los armadores nacionales y transportadores marítimos extranjeros inscribirán sus itinerarios regulares en la Secretaría de Industria y Comercio".

11º Modificar totalmente los artículos 18 y 19 para que recen como sigue:

ARTICULO 18.- Los armadores nacionales que desaaren establecer un servicio marítimo de acuerdo con las disposiciones de la presente ley, deberán elevar una solicitud motivada por escrito a la Secretaría de Industria y Comercio, quien después de un estudio ponderado y de oir los diferentes intereses envueltos, y en atención a los mejores intereses nacionales decidirá sobre la autorización correspondiente en un plazo no mayor de 15 días a partir de la fecha de recibo de la solicitud".

" "ARTICULO 19.- Todo armador deberá presentar a la Secretaría de Industria y Comercio para fines de inscripción de los buques; todos los documentos exigidos por la Ley No.3003 del mes de julio de 1951, sobre matriculación de buques nacionales, debiendo presentar además el título de propiedad del buque, con sus respectivos gravámenes si los tiene, así como la capacidad de carga (espacio disponible) en volúmen y peso de cada buque".

12º En el Artículo 21 (transitorio) modificar la composición de la Comisión que estudiará y formulará el Ante-Proyecto de la Ley para la cración de la Dirección General de Marina Mercante y dar una nueva redacción al Artículo para que rece como sigue:

"ARTICULO 21.- (Transitorio) Se declara de alto interés nacional la creación de la Dirección General de la Marina Mercante, para tales efectos se crea una Comisión, integrada por un Oficial de la Marina de Guerra, designado por el Secretario de las Fuerzas Armadas; del Director del Centro Dominicano de Promoción de Exportaciones, del

DirectorGeneral de Aduanas y Puertos, el Director Ejecutivo de la Autoridad Portuaria y 3 representantes del sector privado vinculado al negocio marítimo, los cuales deberán ser elegidos respectivamente por la Asociación de Navieros de Santo Domingo, la Cámara Oficial de Comercio, Agricultura e Industria del Distrito Nacional y el Consejo Dominicano de Usuarios del Transporte Internacional y un miembro de la Asociación de Industrias de la República Dominicana, el cual será escogido por la misma.

Esta Comisión se encargará de preparar el Anteproyecto de Ley que instituya dicha Dirección General y su Reglamento correlativo; los cuales deberán ser sometidos al Poder Ejecutivo para su consideración dentro de los dos meses contados a partir de la publicación de esta Ley".

Estas recomendaciones la hacemos atendiendo a exposiciones hechas a la Comisión por el Centro Dominicano de Promoción y Exportaciones, la Asociación de Navieros, Baez y Rannik, así como diversas personas relacionadas con la Marina Mercante, encóntrándonos conscientes de que estamos frente a un anteproyecto de ley muy importante, por cuanto propicia el fortalecimiento y desarrollo de ese campo comercial e industrial, lo que nos lleva a solicitar a los colegas Senadores impartir su voto aprobatorio a dichos proyecto de ley.

POR LA COMISION:

César Brache Viñas,
Presidente.

Dulce María González de Pons,
Vicepresidenta.

Noé Sterling Vasquez,
Secretario.

Manuel R. Grullón Peña,
Vocal.

Juan R. Peralta Pérez,
Vocal.

Ramón E. Pérez y Pérez,
Vocal.

Santo Domingo de Guzmán, D.N.,
24 de abril de 1975