

**DEPARTAMENTO TÉCNICO DE REVISIÓN LEGISLATIVA**  
**"AÑO DEL DESARROLLO AGROFORESTAL"**

Santo Domingo de Guzmán, D.N.

**DETEREL 406/2017.**

A la : Comisión Permanente de Turismo.

Vía : **Lic. Mayra Ruiz de Astwood**  
Coordinadora de Comisiones Permanentes.

De : **Welnel D. Félix F.**  
Director Departamento Técnico de Revisión Legislativa

Asunto : Opinión sobre proyecto de ley de Comercio  
Marítimo.

Ref. : Oficio **No. 001041** de fecha 14 de marzo de 2017  
Expediente **No. 00466-2017-SLO-SE.**

En atención a su comunicación de referencia, en la que nos solicita realizar el correspondiente estudio y remitir la opinión sobre el proyecto de ley indicado en el asunto. Después de analizar dicho proyecto tenemos a bien expresarle lo siguiente:

**Contenido:**

**PRIMERO:** Se trata de un proyecto de ley que tiene por objeto regular, dentro del territorio de la República Dominicana, los hechos y relaciones jurídicas relativas a las naves marítimas nacionales y extranjeras,

**SEGUNDO:** Este proyecto fue presentado por el señor **Félix Ramón Bautista Rosario**, senador de la República por la provincia San Juan.

**Facultad Legislativa Congressional:**

La facultad legislativa congressional para legislar sobre esta materia está sustentada en el artículo 93, numeral q), que establece: ***"Legislar acerca de toda materia que no sea de la competencia de otro Poder del Estado o contraria a la Constitución"***.

### Procedimiento de Aprobación

Por su naturaleza el presente proyecto de ley para los fines de su aprobación, se rige por lo establecido en el artículo 113 de la Constitución de la República, que establece: **"Las leyes ordinarias son aquellas que por su naturaleza requieren para su aprobación la mayoría absoluta de los votos de los presentes de cada cámara"**.

### DESMONTE LEGAL.

**Visto** el artículo 9 de la Constitución de la República Dominicana, proclamada el 13 de Junio de 2015;

**Visto** el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional (FAL 65) de 1965 y sus apéndices, ratificada por la República Dominicana el 17 de junio de 1966;

**Visto** el Convenio Internacional sobre salvamento marítimo, de 1910.

**Visto** el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS) de 1914 y 1974, y sus posteriores modificaciones y enmiendas;

**Visto** el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966. "LL/66";

**Vista** la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados del 23 de mayo de 1969;

**Visto** el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques (Convenio MARPOL 73/78) de 1973 y sus enmiendas;

**Visto** el Convenio sobre Reglamento Internacional para prevenir los abordajes de 1972 "COL—REG/72", ratificado por la República Dominicana el 14 de noviembre de 1977;

**Visto** el Código Internacional para la protección de buques y las instalaciones portuarias (PBIP) de 2002;

**Visto** el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad Marítima de la Navegación Marítima, de fecha 10 de marzo de 1988, ratificado por la República Dominicana el 14 de agosto de 2007;

**Visto** el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 (Reglas de Hamburgo), ratificado por la República Dominicana el 28 de julio de 2007;

**Vista** la Convención de las Naciones Unidas de 1982 sobre Derecho de Mar, Convención de Montego Bay, Jamaica del 10 de diciembre de 1982, ratificada por la República Dominicana el 10 de julio de 2009;

**Visto** el Código de Comercio de la República Dominicana de 1884;

**Visto** el Código Civil de la República Dominicana de 1884;

**Visto** el Código de Procedimiento Civil de la República Dominicana de 1884;

**Visto** el Código de Trabajo de la República Dominicana de 1992;

**Vista** la Ley Número 3003, del 12 de julio de 1951, sobre Policía de Puertos y Costas y sus modificaciones posteriores;

**Vista** la Ley Número 597-70 que modifica el artículo número 88 de la Ley Número 3003, sobre Policía de Puertos y Costas;

**Vista** la Ley Número 3675-53 que modifica los artículos 32 y 33 de la Ley Número 3003 sobre Policía de Puertos y Costas;

**Vista** la Ley Número 4038-55 que modifica el artículo 31 de la Ley Número 3003 sobre Policía de Puertos y Costas;

**Vista** la Ley Número 4313-55 que agrega un párrafo al artículo 108 de la Ley Número 3003 sobre Policía de Puertos y Costas;

**Vista** la Ley Número 4739-57 que agrega un párrafo (g) al artículo 58 de la Ley Número 3003 sobre Policía de Puertos y Costas;

**Vista** la Ley Número 4760-57 que agrega un artículo 134 bis, a la Ley Número 3003 sobre Policía de Puertos y Costas;

**Vista** la Ley Número 4796-58 que agrega un artículo, 85 bis, de la Ley Número 3003 sobre Policía de Puertos y Costas;

**Vista** la Ley Número 4989-58 que modifica el artículo 22 de la Ley Número 3003 sobre Policía de Puertos y Costas;

**Vista** la Ley Número 5021-58 que modifica el artículo 131 de la Ley Número 3003 sobre Policía de Puertos y Costas;

**Vista** la Ley Número 5173-59 que modifica el artículo 67 de la Ley Número 3003 sobre Policía de Puertos y Costas;

**Vista** la Ley Número 5237-57 que deroga la Ley número 4796 que agregó el artículo 85 bis a la Ley Número 3003 sobre Policía de Puertos y Costas;

**Vista** la Ley Número 5381-60 que introduce modificaciones a la Ley Número 3003 sobre Policía de Puertos y Costas;

**Vista** la Ley Número 5618-61, que reforma el artículo 57 de la Ley Número 3003 sobre Policía de Puertos y Costas;

**Vista** la Ley Número 5899-62 que agrega un párrafo IV al artículo 57 de la Ley Número 3003 sobre Policía de Puertos y Costas;

**Vista** la Ley Número 3489, del 14 de febrero de 1953, sobre Régimen Legal de Aduanas;

**Vista** la Ley Número 3538/53, del 22 de abril de 1953 sobre la prohibición de abandonar barcos en aguas territoriales en las vías fluviales del país;

**Vista** la Ley Número 3764/54, del 11 de febrero de 1954 sobre la prohibición de abandono de buques, botes y yolas en aguas territoriales de la República;

**Vista** la Ley Número 290-66 de fecha 30 de junio de 1966 que crea el Ministerio de Industria y Comercio;

**Vista** la Ley Número 305 de fecha 30 de abril de 1968 que modifica el artículo 49 de la Ley Número 1474/1938;

**Vista** la Ley Número 366 del 14 de octubre de 1968, que regula el acceso y Permanencia de los Buques de Guerra y Aviones Militares y Navales a Puertos y aguas territoriales dominicana en tiempo de Paz;

**Vista** la Ley Número 70, del 17 de diciembre del 1970, que crea la Autoridad Portuaria Dominicana;

**Vista** la Ley Número 644 del 08 de abril de 1974, que establece un impuesto de cinco centavos (RD\$0.05) por cada tonelada de carga de cualquier índole de mercancía de importación y exportación que se opere en los puertos del país;

**Vista** la Ley Número 169/75, del 6 de mayo del 1975, que modifica los integrantes del Consejo de Administración de Autoridad Portuaria Dominicana;

**Vista** la Ley Número 603 de fecha 11 de junio de 1976, que dispone la admisión de hipotecas sobre cualquier clase de nave marítima o fluvial construida o en construcción siempre que tenga más de tres (3) toneladas;

**Vista** la Ley Número 688 de 20 de mayo de 1977 que modifica la Ley número 603;

**Vista** la Ley Número 873 del 8 de agosto de 1978, Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas de la República Dominicana;

**Vista** la Ley Número 344-98 de 14 de agosto de 1998 sobre Viajes Ilegales;

**Vista** la Ley Número 64-00, de fecha 18 de agosto de 2000, Ley General de Medio Ambiente y Recursos Naturales de la República Dominicana;

**Vista** la Ley Número 126-02 de fecha 04 de septiembre de 2002, sobre Comercio Electrónico, documentos y firmas digitales;

**Vista** la Ley Número 146-02 de fecha 09 de septiembre de 2002, sobre Seguros y Fianzas de la República Dominicana;

**Vista** la Ley Número 183-02, de fecha 21 de noviembre de 2002, Ley Monetaria y Financiera de la República Dominicana;

**Vista** la Ley Número 137-03 de 22 de julio de 2003, sobre Tráfico Ilícito de Migrantes y Trata de Personas;

**Vista** la Ley 494-06 de fecha 27 de diciembre de 2006, sobre Organización de la Secretaría de Estado de Hacienda;

**Vista** la Ley Número 66/07, del 22 de mayo de 2007, que declara la República Dominicana como Estado Archipiélago;

**Vista** la Ley Número 426-07 de fecha 17 de diciembre de 2007 que Sanciona la Práctica de Polizonaje en la República Dominicana;

**Vista** la Ley Número 189-11 de fecha 16 de julio de 2011 sobre Desarrollo de Mercado Hipotecario y Fideicomiso en la República Dominicana;

**Vista** la Ley Número 107-13 de fecha 8 de agosto de 2013, sobre Los Derechos de las Personas en sus relaciones con la Administración y del Procedimiento Administrativo;

**Vista** la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas, Número 139-13 de fecha 13 de septiembre de 2013;

**Vista** la Ley Número 141-15 de fecha 12 de agosto de 2015, de Reestructuración y Liquidación de Empresas y Personas Físicas Comerciantes;

**Visto** el Decreto Número 1673/80 de fecha 07 de abril de 1980, Reglamento de Prestación de Servicios de la Autoridad Portuaria Dominicana;

**Visto** el Decreto Número 487/90, del 26 de noviembre de 1990, sobre la modificación de la sección 6 del Reglamento de Prestación de Servicios No. 1673 de la Autoridad Portuaria Dominicana;

**Visto** el Decreto Número 104/91, del 14 de marzo de 1991, sobre la autorización a las Fuerzas Armadas y a la Policía Nacional a otorgar las facilidades necesarias a las personas físicas y morales que deseen

transportar efectos de un lugar a otro o revisar sus mercancías en las aduanas y puertos del país, haciendo uso de vehículos de su propiedad o de particulares;

**Visto** el Decreto Número 222/92, del 7 de julio de 1992, que agrega el acápite 9.11 al artículo 9, Sección 3 del Reglamento No. 1673 del 7 de abril de 1980, sobre Prestaciones de Servicios de la Autoridad Portuaria Dominicana;

**Visto** el Decreto Número 149/93, del 31 mayo de 1993, sobre el Control y Vigilancia a la Entrada y Salida de Personas, Vehículos y Mercancías por los Puertos y Sitios Habilitados al efecto, la obligación de los empleados de Aduanas y APORDOM de exigir el conduce;

**Visto** el Decreto Número 3/94, del 10 de enero de 1994, sobre qué Autoridad Portuaria Dominicana queda encargada de proceder a la habilitación de todos los puertos del país;

**Visto** el Decreto Número 4/94, del 10 de enero de 1994, sobre la modificación de la Sección 6 del Reglamento de Prestación de Servicios Número 1673 de Autoridad Portuaria Dominicana;

**Visto** el Decreto Número 126/95, del 2 de junio de 1995, sobre la modificación del artículo 1ro y el párrafo 2do del artículo 8vo del Decreto Número 4/94;

**Visto** el Decreto Número 164/95, del 23 de julio de 1995, sobre la encomienda a la Armada Dominicana Nacional del mantenimiento y operación de las dragas que posee el Estado Dominicano;

**Visto** el Decreto Número 30/97, del 22 de enero de 1997, sobre habilitar y colocar bajo la dependencia de la Autoridad Portuaria Dominicana los siguientes puertos, clubes náuticos y fondeaderos;

**Visto** el Decreto Número 96/98, del 10 de marzo de 1998, sobre el reglamento de consolidadores;

**Visto** el Decreto Número 746/00, del 9 de enero de 2000, sobre la creación del Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP);

**Visto** el Decreto Número 323-12 de 25 de junio de 2012, Reglamento de Aplicación de la Ley 66-07 Sobre Estado Archipelágico;

**Visto** el Decreto Número 309-10 de 09 de junio de 2010, que dispone la implementación de las normas sobre el Control por el Estado Rector del Puerto (CERP);

**Vista** la Resolución Número 55 de fecha 22 de marzo de 2010, sobre Hipotecas Navales dictada por el Ministerio de Industria y Comercio;

**Visto** el Decreto Número 262-15 de fecha 03 de septiembre del año 2015, sobre Reglamento de los Centros Logísticos y de las Operaciones de las Empresas Operadoras Logísticas.

### Impacto de la Vigencia

La industria del transporte marítimo es sin lugar a dudas una de las disciplinas jurídicas más importante para el mundo moderno, tiene una enorme transcendencia en cuestiones de desarrollo social y económico a nivel mundial, favoreciendo los intercambios comerciales y atenuando las diferencias de nivel de vida entre los países y produciendo un efecto multiplicador al ser una generadora de fuentes de empleos ya que millones de personas en todo el mundo trabajan en actividades directa o indirectamente relacionadas con los océanos y mares.

Las dimensiones de las actividades de la industria mundial del transporte marítimo aportan un enorme potencial para lograr el desarrollo sostenible en el mundo mediante el fomento de la prosperidad a través del comercio.

### Legislación Comparada

**PANAMÁ:** Posee una de las legislaciones de Comercio Marítimos más importante de América Latina, A través del Decreto Ley No.7 de 10 de febrero de 1998, se crea la Autoridad Marítima de Panamá y la Dirección Consular y de Naves pasa a formar parte de la estructura orgánica de la misma, bajo el nombre actual, Dirección General de Marina Mercante con las asignaciones respectivas

La Ley General de Marina Mercante es la No.57 de 6 de agosto de 2008. Esta Dirección General reviste de gran importancia dentro de la Administración Pública Panameña, toda vez que regula las actividades relacionadas con los

registros de buques, tanto a nivel nacional como internacional. Panamá, país que ocupa el primer lugar en abanderamiento de naves a nivel mundial, producto del interés y eficiencia que realizan sus colaboradores.

**MÉXICO:** En materia portuaria, hay capitánías en cada uno de los puertos ubicados en los 17 estados ribereños, con una jurisdicción territorial y marítima delimitada, la importancia que el mar representa para México, tanto por su extensión, como por el potencial que en diferentes aspectos representa, como la seguridad, economía presente y futura, alimentación, hoy en día, ese país se encuentra comunicado con el mundo a través de una amplia red marítima y portuaria.

### Análisis Constitucional

Luego del análisis y estudio del Proyecto de Ley referido en el asunto, que tiene por objeto regular, dentro del territorio de la República Dominicana, los hechos y relaciones jurídicas relativas a las naves marítimas nacionales y extranjeras, con la finalidad de atraer inversiones nuevas y proteger o ampliar las ya existentes en todo el territorio nacional entendemos que el mismo no trasgrede ningún precepto de la Constitución.

El referido proyecto es cónsono con nuestro ordenamiento constitucional, que específicamente en el artículo 221, bajo el epígrafe "**Igualdad de tratamiento**" garantiza igualdad de condiciones a la inversión nacional y extranjera.

Y es que para que exista libre competencia debe existir igualdad de tratamiento. El hecho de que el sistema económico constitucional se fundamente en el libre mercado es suficiente para que, aún no estuviese expresamente previsto, la igualdad de tratamiento fuese un principio cardinal de la regulación de las actuaciones empresariales del Estado.

Por ejemplo la Constitución Política de Colombia, Chile, Costa Rica y México, establece que los extranjeros y los nacionales gozarán de los mismos derechos y garantías. Esto significa que la inversión extranjera se puede realizar en esos países en todos los sectores de la economía, con algunas excepciones. Asimismo, bajo este principio de igualdad de trato, los inversionistas extranjeros tendrán acceso a los beneficios o incentivos para las inversiones que establezca el Gobierno. En resumen, la inversión extranjera recibe, para todos los efectos, el mismo tratamiento que la inversión nacional. No se admite, por lo tanto, la imposición de condiciones o tratamientos discriminatorios.

## Análisis Legal

Después de analizar el Proyecto de Ley en el aspecto legal **ENTENDEMOS** pertinente hacer las siguientes observaciones:

1. Los **VISTOS** son **“textos legales que ha investigado el legislador para presentar un proyecto de ley”**, los vistos no constituyen meras menciones de las disposiciones relacionadas, sino que dan sustento a la norma, permiten conocer la coherencia con el sistema jurídico, la legislación vigente y prohija la optimización de la aplicación, en tanto facilita la identificación de las normativas existentes sobre el objeto de la nueva ley. De igual manera ***para su elaboración se precisa identificar la norma jurídica en el siguiente orden***: por su número, fecha y nombre correcto, y en orden cronológico. En tal sentido, observamos que el presente proyecto de ley los antecedentes legales no presentan lo anteriormente señalado, en razón de lo antes dicho sugerimos colocar los vistos. Ver redacción:

**Vista:** La Constitución;

**Visto:** El Convenio Internacional sobre salvamento marítimo, de 1910;

**Visto:** El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS) de 1914 y 1974, y sus posteriores modificaciones y enmiendas;

**Visto:** El Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional (FAL 65) de 1965 y sus apéndices, ratificada por la República Dominicana el 17 de junio de 1966;

**Visto:** El Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966.

**Vista:** La Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados del 23 de mayo de 1969;

**Visto:** El Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques (Convenio MARPOL 73/78) de 1973 y sus enmiendas;

**Visto:** El Convenio sobre Reglamento Internacional para prevenir los abordajes de 1972 "COL—REG/72", ratificado por la República Dominicana el 14 de noviembre de 1977;

**Visto:** El Código Internacional para la protección de buques y las instalaciones portuarias (PBIP) de 2002;

**Visto:** El Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad Marítima de la Navegación Marítima, de fecha 10 de marzo de 1988, ratificado por la República Dominicana el 14 de agosto de 2007;

**Visto:** El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 (Reglas de Hamburgo), ratificado por la República Dominicana el 28 de julio de 2007;

**Vista:** La Convención de las Naciones Unidas de 1982 sobre Derecho de Mar, Convención de Montego Bay, Jamaica del 10 de diciembre de 1982, ratificada por la República Dominicana el 10 de julio de 2009;

**Visto:** El Código de Comercio de la República Dominicana;

**Visto:** El Código Civil de la República Dominicana;

**Visto:** El Código de Procedimiento Civil de la República Dominicana;

**Visto:** El Código de Trabajo de la República Dominicana;

**Vista:** la Ley No. 3003, del 12 de agosto de 1951, sobre Policía de Puertos y Costas y sus modificaciones posteriores;

**Vista:** La Ley No. 3489, del 14 de febrero de 1953, para el Régimen de las Aduanas;

**Vista:** La Ley No. 3538, del 24 de abril de 1953, que prohíbe el abandono de barcos en las aguas territoriales y en las vías fluviales del país;

**Vista:** La Ley No. 3764, del 15 de febrero de 1954, sobre la prohibición de abandono de buques, botes y yolas en aguas territoriales de la República;

**Vista:** La Ley No. 290, de fecha 30 de junio de 1966, Ley Orgánica del Ministerio de Industria y Comercio;

**Vista:** La Ley No. 305 de fecha 24 de junio de 1968 que modifica el artículo 49 de la Ley Número 1474, de fecha 22 de febrero de 1938, sobre Vías de Comunicación;

**Vista:** La Ley No 366 del 14 de octubre de 1968, que regula el acceso y Permanencia de los Buques de Guerra y Aviones Militares y Navales a Puertos y aguas territoriales dominicana en tiempo de Paz;

**Vista:** La Ley No. 70, del 17 de diciembre del 1970, que crea la Autoridad Portuaria Dominicana;

**Vista:** La Ley No. 644 del 8 de abril de 1974, que establece un impuesto de cinco centavos (RD\$0.05) por cada tonelada de carga de cualquier índole de mercancía de importación y exportación que se opere en los puertos del país;

**Vista:** La Ley No. 169, del 19 de Mayo de 1975, que modifica varios artículos de la Ley No. 70, del 17 de diciembre de 1970, sobre Actividad Portuaria;

**Vista:** La Ley Número 603 de fecha 20 de mayo de 1977, que dispone la admisión de hipotecas sobre cualquier clase de nave marítima o fluvial construida o en construcción siempre que tenga más de tres (3) toneladas y sus modificaciones;

**Vista:** La Ley No. 873 del 31 de julio de 1978, Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas de la República Dominicana;

**Vista:** La Ley No.344-98, del 14 de agosto de 1998, que establece sanciones a las personas que se dediquen a planear, patrocinar, financiar y realizar viajes o traslados para el ingreso o salida ilegal de personas, desde o hacia el territorio nacional, sean estas nacionales o extranjeras;

**Vista:** La Ley No. 64-00, de fecha 18 de agosto de 2000, que crea la Secretaria de Estado de Medio Ambiente y Recursos Naturales;

**Vista:** La Ley No. 126-02 de fecha 04 de septiembre de 2002, sobre Comercio Electrónico, documentos y firmas digitales;

**Vista:** La Ley No 146-02, de fecha 09 de septiembre de 2002, sobre Seguros y Fianzas de la República Dominicana;

**Vista:** La Ley No. 183-02, de fecha 21 de noviembre de 2002, Ley Monetaria y Financiera de la República Dominicana;

**Vista:** La Ley No. 137-03 de 7 de agosto de 2003, sobre Tráfico Ilícito de Migrantes y Trata de Personas;

**Vista:** La Ley No. 494-06 de fecha 27 de diciembre de 2006, sobre Organización de la Secretaría de Estado de Hacienda;

**Vista:** La Ley Número 66-07, del 22 de mayo de 2007, que declara la República Dominicana como Estado Archipiélago;

**Vista:** La Ley No. 426-07, de fecha 17 de diciembre de 2007, que sanciona la práctica del polizón en la Republica Dominicana;

**Vista:** La Ley Número 189-11 de fecha 16 de julio de 2011 sobre Desarrollo de Mercado Hipotecario y Fideicomiso en la República Dominicana;

**Vista:** Ley No. 107-13 de fecha 6 de agosto de 2013, sobre los Derechos de las Personas en sus Relaciones con la Administración y de Procedimiento Administrativo;

**Vista:** La Ley No. 139-13 del 13 de septiembre de 2013. Orgánica de las Fuerzas Armadas de la República Dominicana;

**Vista:** La Ley No. 141-15 del 7 de agosto de 2015, sobre la Reestructuración y Liquidación de Empresas y Personas Físicas Comerciantes. Deroga los artículos del 437 al 614 del Código de Comercio y la Ley No. 4582 del año 1956, sobre Declaración de Estado de Quiebra.

**Visto:** el Decreto Número 1673/80 de fecha 07 de abril de 1980, Reglamento de Prestación de Servicios de la Autoridad Portuaria Dominicana;

**Visto:** el Decreto. No. 487-90, del 26 de noviembre de 1990 que modifica la Sección 6 del Reglamento de Prestación de Servicio de la Autoridad Portuaria Dominicana.

**Visto:** el Decreto No. 104-91, del 14 de marzo de 1991, sobre la autorización a las Fuerzas Armadas y a la Policía Nacional a otorgar las

facilidades necesarias a las personas físicas y morales que deseen transportar efectos de un lugar a otro o revisar sus mercancías en las aduanas y puertos del país, haciendo uso de vehículos de su propiedad o de particulares;

**Visto:** el Decreto No. 222-92, del 7 de julio de 1992, que agrega el acápite 9.11 al artículo 9, Sección 3 del Reglamento No. 1673 del 7 de abril de 1980, sobre Prestaciones de Servicios de la Autoridad Portuaria Dominicana;

**Visto:** el Decreto No. 149-93, del 31 mayo de 1993, sobre el Control y Vigilancia a la Entrada y Salida de Personas, Vehículos y Mercancías por los Puertos y Sitios Habilitados al efecto, la obligación de los empleados de Aduanas y APORDOM de exigir el conduce;

**Visto:** el Decreto No. 3-94, del 10 de enero de 1994, sobre qué Autoridad Portuaria Dominicana queda encargada de proceder a la habilitación de todos los puertos del país;

**Visto:** el Decreto No. 4-94, del 10 de enero de 1994, sobre la modificación de la Sección 6 del Reglamento de Prestación de Servicios Número 1673 de Autoridad Portuaria Dominicana;

**Visto:** El Decreto No. 126-95, del 2 de junio de 1995, sobre la modificación del artículo 1ro y el párrafo 2do del artículo 8vo del Decreto Número 4/94;

**Visto:** El Decreto No. 164-95, del 23 de julio de 1995, sobre la encomienda a la Armada Dominicana Nacional del mantenimiento y operación de las dragas que posee el Estado Dominicano;

**Visto:** El Decreto No. 30-97, del 22 de enero de 1997, sobre habilitar y colocar bajo la dependencia de la Autoridad Portuaria Dominicana los siguientes puertos, clubes náuticos y fondeaderos;

**Visto:** El Decreto No. 96-98, del 10 de marzo de 1998, que establece reglamento de Consolidadores;

**Visto:** El Decreto. No. 746-00, del 9 de enero de 2000, que crea el Cuerpo Especializado en Seguridad Portuaria, a cargo de un oficial general o de un

almirante de las Fuerza Armadas y bajo la dependencia del Secretario de Estado de las Fuerzas Armadas.

**Visto:** El Decreto Número 309-10 de 09 de junio de 2010, que dispone la implementación de las normas sobre el Control por el Estado Rector del Puerto (CERP);

**Vista:** La Resolución Número 55 de fecha 22 de marzo de 2010, sobre Hipotecas Navales dictada por el Ministerio de Industria y Comercio;

**Visto:** El decreto No. 323-12, de 25 de junio de 2012, que establece el Reglamento de Aplicación de la Ley No. 66-07, mediante la cual se declara a la República Dominicana como Estado Archipelágico

**Visto:** El Decreto Número 262-15 de fecha 03 de septiembre del año 2015, sobre Reglamento de los Centros Logísticos y de las Operaciones de las Empresas Operadoras Logísticas.

#### Análisis lingüístico y de la Técnica Legislativa

Luego de análisis y estudio del proyecto de ley en cuanto a los aspecto lingüístico y técnica legislativa. TENEMOS a bien hacer las siguientes observaciones:

1- Hemos observado en relación al título del proyecto que dice de la siguiente manera: PROYECTO DE LEY DE COMERCIO MARITIMO.

Sugerimos en el título la eliminación de la frase "*Proyecto de*", en el entendido que la misma representa el estado de la iniciativa al momento de ser depositada en la cámaras legislativas para su estudio, no así el título que llevará la ley una vez sea aprobada, Al respecto el *Manual de Técnica Legislativa, en el punto 5.2* expresa: "*La norma debe de estar relacionada con el tiempo en que la ley entra en vigencia y se aplica, no con el que se la elabora y se aprueba*". En ese mismo orden observamos que debajo de la frase "HA DADO LA SIGUIENTE LEY" se encuentra el título de la ley, el cual es diferente al título que encabeza el proyecto "PROYECTO DE LEY DE COMERCIO MARITIMO" en ese sentido es preciso señalar que todo texto normativo debe de estar introducido de un título general que describa el objeto de la norma, o el nombre oficial de la normativa, por lo que sugerimos que la presente iniciativa sea encabezada por el siguiente título:

## “LEY DE COMERCIO MARITIMO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA”.

2- Observamos que el presente proyecto de ley expresa en su artículo 1 el objeto y ámbito de aplicación de forma conjunta, al respecto es preciso señalar que la Técnica Legislativa nos sugiere que los textos normativos deben contener en su parte inicial dos artículos cuyos contenido sea de tipo informativo, expresando el objeto central que procura regular, y otro donde se establezca el espacio territorial o las personas a las que se aplica, esto con la finalidad de dotar de claridad al proyecto de ley, a la vez de facilitar su comprensión; sugerimos por lo tanto que el artículo 1 separado en dos artículos, colocando un artículo para el objeto y otro para ámbito de aplicación y colocarlos al inicio del texto dentro del orden estructural presentado por el proyecto de ley. De lo antes señalado sugerimos la siguiente redacción alterna:

Artículo 1. *Objeto*. Esta ley tiene por objeto regular dentro del territorio de la República Dominicana, los hechos y relaciones jurídicas relativas a las naves marítimas nacionales y extranjeras, así como aquellos que surgen del transporte y demás actividades marítimas, para asegurar y proteger los legítimos derechos e intereses de las partes envueltas y a la vez promover la seguridad y el desarrollo del sector marítimo, la economía y el comercio en el país.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación*. Esta ley es aplicable en todo el territorio de la República Dominicana”.

2.1 En ese mismo tenor sugerimos que el párrafo I del artículo 1, sea colocado dentro de la parte normativa del proyecto, puesto que este no corresponde a las disposiciones iniciales por lo antes explicado, así como también el artículo 2, en lo referente al párrafo II del artículo 1 este debe de ser colocado dentro de las disposiciones finales.

3- En relación a los artículos y los párrafos hemos observados que el proyecto de ley lo presenta todos en mayúsculas lo cual no es correcto en el entendido de que el artículo es la estructura es cada una de las disposiciones, generalmente enumeradas de forma consecutiva, que conforman un cuerpo legal y no deben presentarse en forma de títulos. En ese orden también que sean eliminadas todas las viñetas; colocarles a los artículos que no lo tienen un epígrafes o lo que es lo mismo, títulos de introducción al artículo, por consiguiente, basándonos en técnicas legislativas nos permitimos sugerir distribuir el articulado sobre la base de un nuevo ordenamiento sistemático lógico que contribuya a una mejor comprensión del texto legislativo en cuestión. Por lo que sugerimos que todos sean readecuado como el ejemplo siguiente:

Artículo.- ...

Párrafo.- .....

4- Sugerimos cambios de literales a numerales, del proyecto para mantener una homogeneidad con los criterios técnicos establecidos en la Constitución en donde se utilizan esta estructura de división del articulado. Según lo establecido el Manual de Técnica Legislativa que establece. "Literales: Son divisiones menores del artículo o de los incisos, y se identifican con letras minúsculas. Constituyen una identificación de las partes de un inciso o párrafo que expresa conceptos, ideas, elementos, etc.". ejemplo los artículos 8, 16, párrafo II del artículo 17, 18, artículo 24 con sus párrafos, artículo 25, 28, 32, 34, 43, 45, 49, 71, 83, 96, 99, 100, 103, 106, 107, 110, 139, 158, 162, 166, 174, 176, 185, 205, 211, 216, 233, 238, 243, 251, 258, 259, 260, 263, 264, 265, 266, 273, 274, 275, 276, 279, 281, 285, 292, 293, 296, 299, 302, 303 con sus párrafos, 307, 308, 312, 313, 314, 318, 327, 328, 329, 330, 333, 336, 337, 339, 346, 351, 354, 357, 358, 359, párrafo I del artículo 361, 365, 366, 384, 420, 431, 432, el párrafo del 449, 533, 536, 538, 541, 554, 556, 571, 586, 587, 598, 599, 600, 608.

Recomendación de redacción alterna:

Artículo 8.-,,,,,::

- 1- .....
- 2- .....

5- Observamos que el presente proyecto de ley contiene artículos cuyo contenido encierran varios mandatos. Tales son los caso de los artículos, 3, 4, 5, 9, 10, 12, párrafos I y II del artículo 17, 21, 22, 26 y su párrafo II, artículo 27, 38, 42 y su párrafo, 59, 89, 100, 135, 149, 167, 182, 183, 212, 220, 237, 239, 255, 310, 321, 353, 367, 368, 372, 378, 399, 430, 436, 449, 451, 489, 495, Al respecto es preciso señalar que el artículo es la unidad básica de la ley, y el mismo debe de ser redactado respetando el principio de uninormatividad, que establece que los artículos deben poseer una sola regla, mandato, instrucción o precepto, debido a que la multiplicidad de reglas crea serias confusiones al momento de su aplicación, además de incomprendiones en su contenido. Por tal sentido sugerimos separarlos en párrafos o en nuevos artículos según el contenido complementa la parte capital del artículo, o establezca un nuevo mandato. Es pertinente señalar que con la creación de estos artículos, cambia sucesivamente el orden numérico de los artículos del proyecto. Como ejemplo de lo anteriormente expresado vemos el artículo 27:

Artículo 27.- El Registro Provisional de Naves Marítimas en Construcción es el proceso mediante el cual se expide una matrícula, de manera provisoria, a aquellas naves marítimas en proceso de construcción, y hasta tanto el armador cumpla con los requisitos para el registro definitivo. Este registro se expedirá tras la emisión de una consulta técnica de la Armada de República Dominicana, en la que se haga constar el período de tiempo que considere sea necesario para terminar la construcción de la nave marítima, teniendo como plazo máximo prorrogable de dos (2) años.

Redacción recomendada con su respectivo epígrafe:

Artículo 27.- Registro naves en construcción. El Registro Provisional de Naves Marítimas en Construcción es el proceso mediante el cual se expide una matrícula, de manera provisoria, a aquellas naves marítimas en proceso de construcción, y hasta tanto el armador cumpla con los requisitos para el registro definitivo.

Párrafo. El Registro Provisional de Naves Marítimas en Construcción se expedirá tras la emisión de una consulta técnica de la Armada de República Dominicana, en la que se haga constar el período de tiempo que considere sea necesario para terminar la construcción de la nave marítima, teniendo como plazo máximo prorrogable de dos (2) años.

6- Hemos observado que el presente proyecto presenta algunos párrafos como una división mayor similar a los capítulos, una forma incorrecta de redacción legislativa, cabe señalar que el párrafo constituye un complemento vinculado directamente con la parte capital o fundamental del artículo de que se trata. Por lo que sugerimos que cada uno de esos párrafos sean convertidos en capítulos o secciones según sea el caso.

En relación al epígrafe (que es el resumen del contenido del artículo), debe ser breve y claro, observamos que en el proyecto de ley, son muy extensos, no deben entrañar contenidos de tipo normativo y no pueden repetirse. En ese sentido ver los artículos 237, 260, 276 etc.

7- En relación al artículo 429 sugerimos que el mismo sea redactado completo para una mejor comprensión del mismo. El artículo 618 que según la secuencia numérica del proyecto debería de ser el 609, este al igual que los dos siguientes deberían de ser colocado en la parte normativa del proyecto, puesto que las disposiciones finales solo contendrán normas de modificación, derogación y en una última norma que deberá establecer la vigencia de la iniciativa. Al respecto es preciso señalar que el Manual de Técnica Legislativa del Senado Los artículos deben ser numerados y la numeración debe ser continua, desde el principio hasta el fin del texto legal, independientemente de las divisiones que pueda tener el texto en Libros, títulos, capítulos, etc. La numeración cardinal facilita la lectura.

8- Reestructuración de los capítulos, secciones. Es preciso señalar que los títulos de los capítulos deben iniciar con los artículos gramaticales "del o de la" que refleje con precisión y fidelidad el contenido que trata, separarlos de los epígrafes. Por lo que sugerimos agregarlos a cada capítulo que no lo presente de la manera siguiente:

Ejemplo:

CAPÍTULO I  
DEL NOMBRE Y LA MATRICULACION  
SECCION I  
DEL NOMBRE  
CAPÍTULO II  
DE LA ACREDITACIÓN DE ESTABLECIMIENTOS

9- La normativa establecida en el artículo 627 es muy general, en ese sentido, las reglas de técnica legislativa nos sugiere colocar la norma a derogar de manera expresa, es decir, solo indicando su número, fecha y el título de la misma, por tanto, proponemos eliminar lo siguiente: *"Quedan derogadas todas las disposiciones legales y reglamentarias o la parte de ellas en cuanto se opongan a lo dispuesto en la presente Ley"*.

9.1- Es oportuno señalar en cuanto a la elaboración técnica de los artículos transitorios y disposiciones finales son aquellos que incorporan en el texto normativo de la ley para regular las situaciones especiales originadas con motivos: de la entrada en vigor, de la pérdida de la vigencia, del derecho intemporal, de las disposiciones provisionales y las reglamentarias es por esta razón que se deben establecer y diferenciar este tipo de normas iniciando una nueva numeración; en tal sentido tenemos a bien recomendar la creación de dos capítulos que traten de : Las disposiciones transitorias, y finales, es decir, que divida el libro VI que habla sobre las Disposiciones Transitorias y Finales, estas son distinguidas, dentro del texto normativo, por números ordinales, fuera de la numeración del articulado sugerimos, en tal virtud y basándonos en criterios de técnica legislativa, proponemos que la parte final del proyecto diga como sigue:

DE LAS DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.- .....

Segunda.- ....

Tercera.- .....

Cuarta.- .....

Quinta.- ....

#### DE LAS DISPOSICIONES FINALES

Primera.- Derogaciones...

Segunda.-

El último ordinal que contiene la disposición relativo a la vigencia deberá leerse como sigue:

*"Vigencia. Esta ley entra en vigencia a partir de la fecha de su promulgación y publicación, según lo establecido en la Constitución de la República y una vez transcurridos los plazos señalado en el Código Civil de la República Dominicana."*

Después de analizar el proyecto de ley en el aspecto lingüístico y técnico legislativo ENTENDEMOS que la Comisión encargada del conocimiento del proyecto, se aboque a su estudio, tomando en cuenta los elementos antes indicados.

Atentamente,

Wenel D. Feliz  
Director

WF/l-tl

