

Ley Nº 180, de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional.
(G. O. Nº 9371, del 7 de Junio de 1975)

EL CONGRESO NACIONAL

En Nombre de la República

NUMERO 180

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 conceptos 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 las firmas que acostumbran usar en todos sus actos tanto públicas 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 constituidas 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 $\frac{3}{4}$ 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 hábiles 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 navios 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

DE LAS PRERROGATIVAS DE LOS ARMADORES DE BUQUES Y NAVES NACIONALES

RESERVAS DE TRAFICOS

Art. 3.—El abanderamiento dominicano de buques mercan-

tes 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) 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 Impuesto 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.

- 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.

PARRAFO: La reserva fijada por el presente artículo se aplicará sin perjuicio de los compromisos adquiridos por el Gobierno en los acuerdos especiales sobre empréstitos externos en ejecución o por contratarse.

Art. 6.—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.

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 pre-

rogativas 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 (CODUIT) 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 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 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 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, aquéllos 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.

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

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 desearan 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 oír 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 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 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.

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 disposición legal que le sea contraria.

DADA en la Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados, Palacio del Congreso Nacional, en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los veintiún días del mes de mayo del año mil novecientos setenta y cinco, años 132º de la Independencia y 112º de la Restauración.

Atilio A. Guzmán Fernández,
Presidente.

José Eligio Bautista Ramos,
Secretario

Miriam Marte Montes de Oca,
Secretaria.

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 veintisiete días del mes de mayo del año mil novecientos setenta y cinco, años 132º de la Independencia y 112º de la Restauración.

Adriano A. Uribe Silva,
Presidente.

Rafael Algimiro Bello,
Secretario Ad-Hoc.

Noé Sterling Vásquez,
Secretario Ad-Hoc.

JOAQUIN BALAGUER
Presidente de la República Dominicana

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el artículo 55 de la Constitución de la República;

PROMULGO la presente Ley, y mando que sea publicada en la Gaceta Oficial, para su conocimiento y cumplimiento.

DADA en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los treinta días del mes de mayo del año mil novecientos setenta y cinco, años 132º de la Independencia y 112º de la Restauración.

JOAQUIN BALAGUER

Resolución N° 181, que aprueba la Resolución N° 16—74, del Ayuntamiento del Municipio de San José de Ocoa.
(G. O. N° 9371, del 7 de Junio de 1975)

EL CONGRESO NACIONAL

En Nombre de la República

NUMERO 181

VISTA la Resolución N° 16—74 fechada 26 de noviembre de 1974, en virtud de la cual el Ayuntamiento del Municipio de San José de Ocoa, propone designar con los nombres de **MANUEL RAMON ENCARNACION, DOCTOR GUARIONEX ALCANTARA CASADO** y **SISTER MARIA ASUNCION**, tres calles de esa ciudad.

VISTA la Ley N° 49, de fecha 9 de noviembre de 1966, que modifica la N° 2439, del 6 de julio del año 1950, sobre asignación de nombres a edificios, obras, vías, cosas y servicios públicos.

R E S U E L V E :

UNICO.—Aprobar la Resolución precedentemente señalada, que copada a la letra dice así: