



Decanato de Ciencias Económicas y Empresariales  
Escuela de Mercadeo

**CONSECUENCIAS AL TRANSPORTE TERRESTRE Y  
MARÍTIMO TRAS LA VEDA IMPUESTA POR HAITÍ A  
REPÚBLICA DOMINICANA EN SEPTIEMBRE 2015**

Sustentado por:

**Ainhoa Gómez Ureña**

**2011-2641**

Asesores:

**Patricia Céspedes Ilena Rosario**

Monografía para optar por el título de:

**Licenciatura en Negocios Internacionales**

Distrito Nacional, República Dominicana

2016

# INDICE

<b>DEDICATORIAS Y AGRADECIMIENTOS .....</b>	<b>I</b>
<b>ACRÓNIMOS .....</b>	<b>III</b>
<b>RESUMEN.....</b>	<b>IV</b>
<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>V</b>

## **CAPÍTULO I HISTORIA FRONTERIZA**

1.1 Antecedentes comerciales entre la República Dominicana y la República de Haití .....	2
1.2 Convenios comerciales con Haití .....	2
1.3 Acuerdo aduanal entre República Dominicana y Haití .....	4
1.4 Situación actual en el comercio fronterizo .....	5

## **CAPÍTULO II ADUANA**

2.1 Dirección General de Aduanas de la República Dominicana .....	11
2.2 Requisitos de exportación hacia Haití .....	11
2.3 Documentación requerida para el transporte Terrestre hacia Haití .....	12
2.4 Documentación requerida para el transporte Marítimo hacia Haití .....	12
2.5 Documentación requerida para el transporte Aéreo .....	13

## **CAPÍTULO III TRANSPORTE**

3.1 Términos Comerciales Internacionales .....	17
3.2 Transporte terrestre .....	22
3.2.1 Tiempo .....	22
3.2.2 Costo .....	24
3.3 Transporte Marítimo .....	25
3.3.1 Tiempo .....	25
3.3.2 Costo .....	28
3.4 Transporte Aéreo.....	29
3.4.1 Tiempo.....	29

3.4.2 Costo .....	30
-------------------	----

## **CAPÍTULO IV VENTAJAS Y DESVENTAJAS ENTRE LOS TRANSPORTES**

4.1 Análisis comparativo entre las ventajas y desventajas en el transporte terrestre y marítimo.....	32
4.2 Análisis comparativo de costo y tiempo en distancias corta vía terrestre Santo domingo - Dajabón versus el costo de un contenedor de 20 pies partiendo desde puerto Haina Oriental. ....	32
4.3 Análisis comparativo de costo y tiempo en distancias larga vía terrestre Boca Chica - Dajabón versus el costo de un contenedor de 20 pies partiendo desde puerto Haina Oriental.....	33
4.4 Análisis comparativo de costo y tiempo en distancias corta en carga pesada (patana) a bordo con 2 furgones de 40' pies vía terrestre Haina - Jimaní versus el costo de un contenedor de 40 pies partiendo desde puerto Haina Oriental .....	34
<b>4.5 Análisis comparativo de costo y tiempo en distancias larga en carga pesada (patana) a bordo con 2 furgones de 40' pies vía terrestre Haina - Jimaní versus el costo de un contenedor de 40 pies partiendo desde puerto Haina Oriental .....</b>	<b>35</b>

<b>CONCLUSIÓN .....</b>	<b>VI</b>
-------------------------	-----------

<b>RECOMENDACIONES .....</b>	<b>VIII</b>
------------------------------	-------------

<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>IX</b>
--------------------------	-----------

## **ANEXOS**

## DEDICATORIAS Y AGRADECIMIENTOS

Les dedico este monográfico a mis padres, pues este logro es más de ellos que mío.

Le doy las gracias, **A Dios**. Por haberme guiado por el camino de la perseverancia y hacerme sentir que estaba siempre junto a mí ante las adversidades, y que me haya llenado de salud para poder así lograr este objetivo.

**A mi padre Fernando Gómez** Por siempre exigirme más de mi misma, por siempre pedir más de mí, por ser la parte fuerte, para la que nunca es suficiente y a pesar de todo saber que contaba con todo su apoyo y amor.

**A mi madre Josefina Ureña** Por ser la que siempre me decía que si, la que insistía en que yo podía, la que siempre ha tenido una palabra de aliento. Por ser la que siempre ha creído en mí aunque pareciera imposible. Por amarme incondicionalmente

**A mi hermano Jean Michael Colombani** Por ser el mejor hermano del mundo y soportar mis llamadas de stress, escuchar mis desahogos sin rechistar, por sus miles de consejos, por su apoyo y por siempre alentarme diciendo que esto para mí era pan comido, por saber que siempre está cuando lo necesito, por amarme sin más.

A todos los maestros, que marcaron cada etapa de mi camino universitario, y que me ayudaron en la asesoría y dudas presentadas en la elaboración de mi monográfico.

A mis **Billy sisters** por ser un ejemplo de amigas, un grupo de mujeres emprendedoras con ganas de ser grandes. Todas luchadoras, profesionales, apoyadoras y alcahuetas. Gracias

Finalmente me dedico este monográfico a mi Ainhoa Gómez, pues representa el cierre final de cuatro años universitarios recorridos, en donde conocí personas maravillosas, en donde nutrí mi conocimiento, donde finalmente entendí el sentido de una nota merecida, en donde pase malos ratos, en donde hice muchas rabietas. Dejo mis lágrimas de impotencia y mis carcajadas de felicidad en cada parte de este trabajo. El cierre de este primer capítulo es el primer paso para los que me quedan por venir.

Gracias a todos,

Ainhoa Gómez

## **ACRONIMOS**

MIREX: Comisión Mixta Bilateral Dominico – Haitiana.

AGD: Servicio de Valoración de la Administración General de Aduanas de Haití.

CEIRD: Centro de Exportación e Inversión de la República Dominicana.

CESFRONT: Cuerpo Especializado de seguridad Fronteriza Terrestre.

DGA: Dirección General de Aduanas de la República Dominicana.

DUA: Declaración Única Aduanera.

FENATRADO: Federación Nacional de Transporte Dominicano.

AIRD: Asociación de Industrias de la República Dominicana.

OMA: Organización Mundial de Aduanas

FDU: Formulario de Declaración Única

CIF: Comisión Técnica Fronteriza

SIGA: Sistema Integrado de Gestión Aduanera

SYDONIA: Systeme Dounanier Automatise (en Francés)

FOB: Termino del Comercio Internacional: Free Over Board. Venta en puerto de origen de la mercancía o de la exportación.

MIC: Ministerio de Industria y Comercio de la República Dominicana.

JDA: Junta Agro Empresarial Dominicana.

ADOEXPO: Asociación Dominicana de Exportación

MAP: Ministerio de Administración Pública

BID: Banco Internacional de Desarrollo

## RESUMEN

El intercambio comercial con la República de Haití es sin duda alguna uno de los intercambios comerciales más importantes de la República Dominicana. A pesar de la informalidad existente en la frontera, el transporte terrestre es la forma más utilizada para realizar el comercio por el corto tiempo que conlleva de traslado y los bajos costos. Pero tras una veda impuesta a la República Dominicana por el gobierno de Haití a 23 productos nacionales vía terrestres, los empresarios dominicanos se han visto en la obligación de buscar otras vías por la cual transportar su mercancías para no detener su comercio, en la búsqueda de nuevas vías se han encontrado con altos costos y con más tiempo de transito lo cual le conlleva afrontar a todos los comerciantes un encarecimiento en el precio del transporte, precio que no muchos empresarios están dispuesto o en condición de pagar.

## INTRODUCCION

El comercio con Haití es de gran importancia para la República Dominicana ya que con Haití es el único país con el cual República Dominicana ha mantenido una balanza positiva, de este comercio no solo se ve favorecida nuestra nación, ya que de este intercambio viven miles de familias en ambos lados de la frontera. A pesar de la importancia que representa esta actividad económica para ambas naciones este intercambio siempre se ha visto afectado por la desigualdad es existentes de cómo se realiza este intercambio, los conflictos políticos y la informalidad con la que se conlleva gran parte de las transacciones económicas en los diferentes puntos de frontera.

Después de ocurrida unas diferencias políticas entre ambas naciones el gobierno Haitiano ha prohibido el ingreso de 23 productos dominicanos vía terrestre. Esta situación ha conllevado a optar por buscar otro medio de transporte ya sea vía marítima o aérea. Tomando en cuenta que no todos los empresarios que enfocan su comercio hacia Haití son grandes empresarios que pueden asumir altos costo de transporte. En ese sentido, el presente trabajo persigue en contribuir con la comprensión de la realidad de los costos de transportación el cual deben asumir los empresarios dominicanos para poder trasladar su mercancía a nuestro vecino país, de cómo nuestro comercio se ve afectado continuamente con los conflictos políticos que afecta a ambas partes,. Es por ello que el abordaje implica dar respuesta a las siguientes interrogantes

¿Cuál es la diferencia de costos entre el transporte terrestre y el marítimo?;  
¿Cuál transporte ofrece más seguridad?; ¿Cuál es el tiempo de tránsito entre el  
transporte terrestre y el transporte marítimo?; ¿y mejor tiempo de entrega?;  
¿Sería una opción viable hacer cargas consolidadas tanto terrestre como  
marítimas?

La trayectoria del intercambio comercial entre República Dominicana y la  
República de Haití siempre ha estado marcada por un sin fin de desigualdades  
como la que existe entre los sindicatos transportista de ambas naciones y el  
desacuerdo de las medidas arancelarias en que se realiza este intercambio.

El objetivo general es identificar cual ha sido el impacto en el flujo del transporte  
terrestre y marítimo tras la veda impuesta por Haití a República Dominicana en  
Septiembre 2015

La metodología diseñada para cumplir con este propósito es descriptivo ya que  
describirá la característica de la veda impuesta y los convenios vigente con Haití  
y analítico porque se analizará la problemática actual en el intercambio  
comercial con Haití y los problemas que se han presentado con la logística de  
transporte de mercancía la cual se sustenta en las siguientes técnicas de  
investigación, revisión documental, informes e información suministrada por  
empresas que trabajan en el área del tema a desarrollar.

**CAPÍTULO I**  
**HISTORIA FRONTERIZA**

## **1.1 Antecedentes comerciales entre la República Dominicana y la República de Haití.**

La República Dominicana y Haití mantienen una relación comercial tan vieja como sus respectivas historias. Desde que ocurrió la división de La Española por el Tratado de Ryswick entre España y Francia, en 1697, la parte hispana y la parte francesa de la isla continuamente han permanecido compartiendo un intenso tráfico de productos a través de la frontera dada la naturaleza simbiótica de dos grupos humanos distintos ocupando un mismo espacio geográfico de tamaño reducido. (Adoexpo, 2016)

A pesar de los conflictos tanto socio-culturales como fronterizos con Haití, es el segundo destino principal tanto en el monto de las exportaciones como en el volumen con el que la República Dominicana mantiene una balanza comercial positiva. Esto es que la relación de exportaciones e importaciones favorece a la nación, dada la baja demanda de productos haitianos en el consumo de los dominicanos y de la gran demanda de la producción nacional entre los consumidores haitianos. Esta relación es beneficiosa para ambas naciones, luego de su principal socio los Estados Unidos. (Adoexpo, 2016)

## **1.2 Convenios comerciales con Haití.**

Haití ha firmado con la República Dominicana, declaraciones conjuntas entre ambos gobiernos como también varios Memorando de entendimiento entre ellos podemos mencionar:

Memorando de entendimiento sobre las relaciones comerciales entre el gobierno de la República Dominicana y el gobierno de la República de Haití, firmado el 10 de Julio del 2014, con el fin de construir nuevas relaciones económicas que beneficien a ambos países y continuar con los intercambios iniciados por la firma del memorando de entendimiento sobre Comercio, Inversión y Turismo. (Comision Mixta Bilateal Domínico-Haitiana, 2016)

Memorando de entendimiento Comercio, Inversión y Turismo con el cual se busca la firma de un acuerdo de Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones entre los países con un marco legal que garantice e incremente la inversión y el intercambio comercial, firmado el 26 de Marzo del 2012. (comision mixta bilateral Dominico-Haitiana , 2012)

Memorando de Transporte Transfronterizo que busca regularizar el intercambio comercial vía marítima, aérea y terrestre el cual fue firmado el 26 de Marzo del 2012. (Comision Mixta Bilateal Domínico-Haitiana, 2016)

Memorando de entendimiento de Seguridad y Fronteras, que se pretende un Plan de Acción entre ambas naciones para mejorar los programas de prevención de lucha contra el tráfico de personas, de mercancías. (Beato, Diciembre)

La Declaración conjunta entre el gobierno de la República de Haití y el gobierno de la República Dominicana firmado el 7 de Enero del 2014, donde se acordó abarcar el tema de las relaciones fronterizas por el interés común de lograr

relaciones fronterizas efectivas, armoniosas y ordenadas. (Comision Mixta Bilateal Domínico-Haitiana, 2016)

### **1.3 Acuerdo aduanal entre República Dominicana y Haití.**

El acuerdo de cooperación aduanera de la dirección general de aduanas de República Dominicana y la administración general de aduanas República de Haití, fue firmado el 3 de Febrero del 2014. Ambas naciones convencidas de la necesidad de reforzar la cooperación aduanera y analizar los aspectos técnicos para la aplicación de medidas de facilitación de comercio, por un lado, la Dirección General de Aduanas de la República Dominicana DGA y por el otro lado la Administración General de Aduanas de la República de Haití, manifestaron su voluntad de colaboración para ejecutar proyectos tendentes al fortalecimiento, mejora y flujo del comercio a través de la frontera terrestre común.

Reconociendo ambas partes como elementos prioritarios los siguientes cuatros puntos:

- El fortalecimiento de las capacidades tomando como objetivo el control y supervisión aduanera de la frontera.
- El establecimiento de la interconexión de los sistemas para el intercambio de información SIGA – SYDONIA.

- El establecimiento de la asociación entre las aduanas y los operadores económicos involucrados.
- La Formulación conjuntas de solicitudes de asistencia técnica a la Organización Mundial de Aduanas (OMA) para la implementación de convenciones ligadas al comercio Internacional. (Acuerdo de Cooperación Aduanera , 2014)

#### **1.4 Situación actual en el comercio fronterizo**

Según el comunicado emitido el 17 de Septiembre del 2015 por el Ministerio de Economía y Finanzas de Haití indicó que 23 productos dominicanos podrían solo entrar a territorio Haitiano por vía marítima a través de los puertos de Puerto Príncipe y Cabo Haitiano, o por vía aérea con el objetivo de mejorar el control de calidad de los productos y la seguridad de la población. (El día , 2015).

Las informaciones con que cuenta la Asociación Dominicana de Exportadores (Adoexpo) Las restricciones establecidas por Haití a la importación de 23 productos dominicanos son promovidas por “grupos de poder” del vecino país. (7días, 2015).

Esta veda será solo para el tránsito vía terrestre permitiendo así el acceso a través de puertos marítimos y aéreos. La medida está siendo aplicada desde el 1 de Octubre del 2015 afectando así a productos como la harina de trigo, fideos, aceite comestible, mantequilla, manteca, jugo en polvo, gaseosas, cervezas,

snacks, maíz molido y galletas. También al detergente, jabón de lavar, agua potable, embalaje en fon, pintura y productos para carrocerías de vehículos y hierro para la construcción, tubos PVC, colchones, equipos para la construcción y utensilios plásticos. (Javier Valdivia , 2015)

La Cámara de Comercio e Industria del Oeste rechazó que este bloqueo impuesto a los productos dominicanos produzca escasez de alimentos en su país, y aseguró que ya adoptó medidas para facilitar la importación marítima y evitar el desabastecimiento. (Javier Valdivia , 2015)

El presidente de la Junta Agroempresarial Dominicana (JAD), Osmar Benítez, consideró que la decisión tomada por el gobierno haitiano, de prohibir el tránsito de 23 productos por vía terrestre, aumentará el contrabando en la frontera. Indicó que esto no evitaría el tránsito de comestible por la frontera esta medida solo encarecerá los precios y fomentara que más personas se integren al contrabando. “Nosotros nunca hemos entendido cada decisión que se toma en esta materia, tienen como propósito ponerle trabas al comercio, que a la larga se traduce en comida más cara para sus propios ciudadanos. Esta decisión del Gobierno haitiano de que no se puede llevar mercancía por la vía terrestre, sino por las vías marítima o aérea”.

En cuanto a la apertura de un corredor aéreo para productos anunciada por la Junta de Aviación Civil, el dirigente agropecuario respondió que “esto es solo un nombre bonito”, indicando que todo el que tiene conocimiento mínimo del

comercio sabe que el transporte aéreo es 35 a 40% más caro que el transporte terrestre. (Osmar Benitez, 2015)

Las cifras posteriores de las exportaciones dominicanas hacia Haití durante el periodo enero-junio 2015 ofrecidas por la Oficina Nacional de Estadística (ONE), reflejan que el 11.22% (USD 59.18 millones) fue exportada vía marítima y tan solo el 0.06% (USD 0.330 millones) por vía aérea.

Dajabón, Elías Piña y Pedernales, fueron los principales puntos de entrada de nuestras mercancías vendidas a Haití. Los principales puntos de colecturías (puertos y/o salidas fronterizas) para el transporte de mercancías hacia Haití durante ese periodo de referencia, por orden de importancia fueron: Jimaní (USD 285.04 millones), Dajabón (USD 126.69 millones), Elías Piña (USD 50.56 millones), Puerto de Haina Oriental (USD 48.37 millones), Puerto de San Pedro de Macorís (10.56 millones) y paso fronterizo de Pedernales (USD 5.57 millones).

Otros productos en el cual el intercambio fue, en gran proporción por carretera, fueron: el 71.29% del cemento (el otro 28.71% se envió por mar), los ampliados y chapas de metal con el 97.01% (el restante 2.99% fue por vía marítima), el 53.05% de las cervezas (vía marítima el faltante 46.95%) y el 99.30% del agua potable (vía aérea se exportó el 0.70%). (Milton Tejada , 2015)

También se realizan mercados en 14 puntos distintos puntos de la frontera

- 1- Dajabón, lunes, jueves, viernes y Domingos. Los jueves y domingo, el mercado se desarrolla a partir de las 3:00 p.m. hasta la noche;
- 2- Restauración, los días de mercado son miércoles y sábado.
- 3- El Corozo, los días lunes y jueves.
- 4- Tilory, los martes y sábado.
- 5- Guayajayuco, los miércoles.
- 6- Los Cacaos, los lunes y viernes.
- 7- Bánica, los jueves y domingo; comercializan en su mayoría productos agropecuarios y agroindustriales.
- 8- Hato Viejo; los jueves y domingo. Aquí las mercancías se llevan hacia Haití en burros, caballos, mulo y canoas para cruzar el río,
- 9- Comendador, Elías Piña, lunes y viernes; recibiendo más de 10 mil haitianos. Transportado los productos en camiones y patanas por la frontera dominico-haitiana,
- 10-Hondo Valle, el domingo;,,
- 11-Cañada Miguel, toda la semana; comercializando productos agrícolas.
- 12-El Cacique, miércoles; se intercambia en su mayoría productos agroindustriales y agrícolas.
- 13-Jimaní, Malpaso, los lunes y jueves; aunque se transportan mercancías diariamente.
- 14-Pedernales, lunes y viernes, estando la mercancía ubicada en almacenes, fabricas. La transportan por la playa en bote y por la montaña en

vehículos o en moto concho. Anexo se podrá contemplar la tabla del primer censo y última encuesta realizada por el CEI-RD al mercado binacional (Niurka Beato, 2016)

Debido a esta veda terrestre muchas empresas dominicanas se han visto en la necesidad de buscar otra forma alternativa de seguir con el comercio entre ambos países optando por transportar la mercancía vía marítima, declinando como opción en su mayoría la transportación vía aérea por los altos costos.

## **CAPÍTULO II**

### **ADUANA**

## **2.1 Dirección General de Aduanas de la República Dominicana**

La Dirección General de Aduanas de la República Dominicana (DGA) es una institución oficial adscrita al Ministerio de Finanzas de la República Dominicana, la cual facilita y controla el comercio de la República Dominicana con el resto del mundo, teniendo como eficiencia y transparencia los procedimientos aduaneros siendo esta la encargada de velar que el ingreso y salida de mercancías se realice cumpliendo con todos los procedimientos, con el pago de gravámenes y tasas establecidos legalmente evitando la evasión fiscal y el comercio ilícito. Esta entidad oficial realiza publicaciones periódicas sobre las importaciones dominicanas, principales productos, procedencia, aranceles pagados, puertos u oficinas aduaneras de ingreso y salida, etc. También publica datos estadísticos sobre las exportaciones dominicanas formales hacia Haití por Colecturías u Oficinas Recaudadoras, las cuales son publicadas en dólares norteamericanos, valores FOB. (Dirección General de Aduanas , 2016)

## **2.2 Requisitos de exportación hacia Haití**

Para exportar productos hacia Haití se requiere cumplir de unos requisitos establecidos en las normativas legales vigentes vinculantes a la Aduana, entre ellos; declarar la mercancía mediante el formulario de Declaración Única Aduanera (DUA), dicho documento puede ser completado vía el sistema informático de la Dirección General de Aduanas o ser llenado en formato físico, cuyo costo es actualmente de RD\$300.00, que puede ser adquirido en la DGA o

en las Administraciones Aduaneras. Cuando se trata de productos comestibles, medicamentos, de animales o maderables se requiere presentar el Certificado Fitosanitario, Zoosanitario o de No objeción, emitidos por el Ministerio de Agricultura, de Salud Pública, Medio Ambiente, entre otros. (Niurka Beato, 2016)

### **2.3 Documentación requerida para el transporte Terrestre hacia Haití.**

Es el tipo de transporte más utilizado dado que la Republica Dominicana es fronteriza con Haití. El contrato que se hace para el transporte por carretera tiene el nombre de carta de porte el transportista, el transportista deberá de llevar consigo el DUA y la factura comercial. El comerciante debe entregar las mercancías al transportista según las condiciones del contrato. Este documento no es un título de propiedad ni es negociable, este constituye la prueba legal de que existe un contrato de transporte. (CEI-RD.gov.do, 2016)

### **2.4 Documentación requerida para el transporte Marítimo hacia Haití**

El contrato firmado por el interesado ya sea el vendedor o el comprador y la agencia naviera recibe el nombre de “conocimiento de embarque”. El costo a pagar a la agencia naviera recibe el nombre de “flete”.

El conocimiento de embarque llámese el Bill of Landing BL en su forma más corriente comprende los siguientes elementos:

Nombre de la naviera.

- b) Nombre de quien exportador.
- c) El nombre y dirección del importador, quien recibirá la mercancía.
- d) El nombre del buque.
- e) El puerto de carga y descarga.
- f) Lugar donde se efectuará el pago del transporte, si la empresa exportadora o la importadora.
- g) Los rótulos y etiquetas de las mercancías.
- h) Una breve descripción de las mercancías.
- i) Los números de bultos.
- j) La firma del capitán del buque.
- k) La firma del exportador.

Usualmente, la transferencia de los gastos y los riesgos del vendedor al comprador se producen al momento de la entrada de la mercancía al buque. Pero, esto se puede regular en el contrato de venta donde se determina el INCOTERM a utilizar. (CEI-RD.gov.do, 2016)

## **2.5 Documentación requerida para el transporte Aéreo**

Este tipo de transporte tiene sus pros y contras ya que se puede convertir en la vía más rápida pero al mismo tiempo la más costosa, cuando es utilizada mayormente su elección es para transportar productos agrícolas.

En este caso el contrato firmado entre el vendedor y la compañía aérea recibe el nombre de “conocimiento aéreo”. Este documento es el que regula condiciones de transporte de la mercancía, desde que el transportista se hace cargo hasta la entrega en el lugar destinado.

El conocimiento o la guía aérea comprende los siguientes elementos:

- a) La descripción general de las mercancías.
- b) Los rótulos y etiquetas para identificarlas.
- c) El número de bultos, la cantidad y peso de las mercancías.
- d) El lugar de carga y fecha de cuándo será recogida la mercancía por el transporte de las mercancías.
- e) El lugar de descarga.
- f) La declaración que limita la responsabilidad del transportista (empresa aérea) en el caso de que hayan pérdida o que estas sufran daños las mercancías.

A diferencia del conocimiento de embarque (para transporte marítimo) el conocimiento aéreo no representa la propiedad de la mercancía. Este siempre viene siendo nominativo. La compañía aérea entrega la mercancía a solo quien figura como destinatario, sea o no el propietario legítimo de la mercancía. La transferencia de los gastos y riesgos al comprador se producen al momento de la entrega de la mercancía en las oficinas del transportista aéreo.

Las reclamaciones por daños los visibles deben hacerse por escrito en el mismo momento de que se retira la mercancía. El plazo para los daños no visibles es de 14 días. Las acciones por reclamación prescriben a los 2 años.

El INCOTERM que se utiliza en específico para los envíos aéreos es el FOB (aeropuerto de embarque). (CEI-RD.gov.do, 2016)

## **CAPÍTULO III TRANSPORTE**

### 3.1 Términos Comerciales Internacionales

En la práctica comercial internacional han establecido una serie de términos los cuales son utilizados por los importadores y exportadores a nivel global. Estos términos hacen referencia a las condiciones que se establecerán en un contrato de compraventa, distribución, de trueque, etc. A la hora de la entrega de mercancía. La Cámara de Comercio Internacional actualiza periódicamente estos términos comerciales internacionales que los cuales se conocen con el nombre de INCOTERMS. El conocimiento de estos términos elimina dificultades cualquier tipo de dificultad en la interpretación de los contratos internacionales. A continuación se detallan los términos de los INCOTERMS, algunos de estos se utilizan con más frecuencia en el comercio exterior. (CEI-RD, 2016)

Detalle	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAT	DAP
Carga a camión	No									
Pago de tasas de exportación	Si	Si	Si	No						
Transporte al puerto de exportación	Si	Si	Si	Si	No	No	No	No	No	No
Cargos por embarque en el puerto de exportación	Si	Si	Si	Si	Si	No	No	No	No	No
Transporte al puerto de importación	Si	Si	Si	Si	Si	No	No	No	No	No
Cargos por desembarque en el puerto de importación	Si	Si	Si	Si	Si	No	No	No	No	No
Descarga en camiones desde el puerto de importación	Si	Si	Si	Si	Si	No	No	No	No	No
Transporte al destino	Si	No	No	No						
Seguros	Si	No	No							
Paso de aduanas	Si	No	No							
Impuesto de importación	Si									

- **EXW:** Ex Works” o “En Fábrica” lugar convenido: Aquí el vendedor pone la mercancía a disposición del comprador en sus instalaciones: fábrica, almacén, etc. Todos los gastos desde ese momento son por cuenta del comprador. Este incoterm EXW se puede combinar o utilizar con cualquier tipo de transporte. (Antaresaduanas, 2016)
- **FAS:** Free Alongside Ship ‘franco al costado del buque o barco al lado (puerto de carga convenido)’. El vendedor entrega la mercancía en el muelle el cual pactaron desde el puerto de carga convenido. Este incoterm FAS se utiliza más para mercancías de carga a granel o de carga voluminosa pues se depositan en terminales del puerto especializadas, que están situadas en el muelle destino. El vendedor es responsable de los costos y las gestiones de la aduana de exportación este incoterm FAS sólo se utiliza para transporte en barco, ya sea marítimo o fluvial. (Antaresaduanas, 2016)
- **FOB:** “Free on Board” o “Franco a bordo”. El vendedor entrega la mercancía sobre el buque en el puerto de carga convenido. El vendedor contrata el transporte a través de consignatario, pero el coste del transporte lo asume siempre el comprador. El incoterm FOB es uno de los más usados en el comercio internacional debido a que la responsabilidad no recae en el vendedor. Se debe utilizar para carga general de mercancías, no utilizable para granel. El incoterm FOB se utiliza

exclusivamente para transporte en barco, ya sea marítimo o fluvial.  
(Antaresaduanas, 2016)

- **FCA:** Free Carrier (named place) lugar convenido. El vendedor entregar la mercancía en un punto donde se haya acordado dentro del país de origen, usualmente estos lugares donde se conviene entregar la mercancía suele ser en espacios relacionado con el transportista. El vendedor se hace cargo de los costos hasta que la mercancía este en el punto convenido Este icoterm FCA puede ser utilizado con cualquier tipo de transporte: transporte aéreo, ferroviario o por carretera.  
(Antaresaduanas, 2016)
- **CFR:** “Cost and Freight” o “Coste y flete” o puerto de destino convenido. El vendedor se hace cargo de todos los costos, incluyendo el transporte, hasta que la mercancía llegue al puerto de destino. El riesgo se transfiere al comprador cuando la mercancía se encuentra cargada en el buque, en el país de origen. Este incoterm CFR sólo es utilizado para transporte en barco, ya sea marítimo o fluvial. (Antaresaduanas, 2016)
- **CIF:** Cost, Insurance and Freight o Coste, seguro y flete en puerto de destino. En este caso quien se hace cargo de todo los costos es el vendedor, incluidos el transporte y seguro, hasta que la mercancía llegue al puerto de destino. A pesar de que el seguro lo ha contratado el vendedor, el beneficiario del seguro es el comprador. El incoterm CIF es

uno de los más utilizados en el comercio internacional por las condiciones de precio CIF son las que marcan el valor en aduana de un producto que se importa. CIF se utiliza para cualquier transporte pero donde más se utiliza es con barco, ya sea marítimo o fluvial. (Antaresaduanas, 2016)

- **CPT:** Carriage paid to o el Transporte pagado hasta lugar de destino convenido. Aquí el vendedor se hace cargo de todos los gastos, incluido el transporte principal, hasta que la mercancía llega al punto convenido en el país de destino. El riesgo se transfiere al comprador en el momento que se entrega la mercancía al transportista dentro del país de origen. El CPT se puede utilizar con cualquier modo de transporte incluyendo el transporte multimodal (combinación de diferentes tipos de transporte para llegar a destino). (Antaresaduanas, 2016)
- **CIP:** “Carriage and insurance paid to” o el “Transporte y seguro pagado hasta” lugar de destino convenido. El vendedor se hace cargo de todos los costes los gastos incluyendo el transporte principal y el seguro, hasta que la mercancía llegue al punto convenido en el país de destino. El riesgo se transfiere al comprador solo en el momento de la entrega de la mercancía al transportista dentro del país de origen. A pesar de que el seguro lo ha contratado el vendedor, el beneficiario del seguro es el comprador. CIP se puede utilizar con cualquier modo de transporte o en combinación de ellos (transporte multimodal). (Antaresaduanas, 2016)

- **DAT:** “Delivered At Terminal (named port): (entrega en puerto de destino convenido). El incoterm DAT se utiliza con todos los tipos de transporte. Es uno de los dos nuevos Incoterms 2010 con DAP. Reemplazando el incoterm DEQ. El vendedor se hace cargo de todos los gastos, incluyendo el transporte y el seguro el cual que no, hasta que la mercancía se coloca en a la terminal definida, se asumen los riesgos hasta ese momento (Antaresaduanas, 2016)
- **DAP:** Delivered At Place ‘entregado en un punto de destino convenido. El Incoterm DAP utilizado para todos los tipos de transporte. Es uno de los dos nuevos Incoterms 2010 con DAT. Reemplazando los Incoterms DAF, DDU y DES. El vendedor se hace cargo de todos los gastos, incluidos el transporte y el seguro aunque no es obligatorio. Hasta que la mercancía este a disposición del comprador en un vehículo listo para ser descargado. Se asumen los riesgos hasta ese momento. (Antaresaduanas, 2016)
- **DDP:** Delivered Duty Paid, entregada derechos pagados. El vendedor paga todos los costos hasta dejar la mercancía en el punto convenido en el país de destino. El comprador no hace ningún tipo de trámite. Los gastos de importación y aduana son asumidos por el vendedor. (Antaresaduanas, 2016)

## 3.2 Transporte terrestre

### 3.2.1 Tiempo

El transporte terrestre hacia Haití se califica en regiones cercanas y regiones lejanas. Las regiones cercanas se consideran; Santo Domingo, Haina y Santiago. A continuación se desglosa el kilometraje que se debe de recorrer y el tiempo que se tarda para llegar desde las regiones cercanas hasta los cuatros puntos oficiales donde se realiza el comercio controlado en la frontera.

<b>DISTANCIA HACIA JIMANI</b>		
<b>REGIONES CERCANAS</b>	<b>Distancia KM</b>	<b>Distancia horas</b>
Santo Domingo	395.1	5 horas 44 min
Haina	248.1	3 horas 56 min
Santiago	260.1	4 horas 19 min

<b>DISTANCIA HACIA ELIAS PIÑA</b>		
<b>REGIONES CERCANAS</b>	<b>Distancia KM</b>	<b>Distancia horas</b>
Santo Domingo	255.2	4 horas 17 min
Haina	243.1	3 horas 54 min
Santiago	390.2	5 horas 42 min

<b>DISTANCIA HACIA DAJABON</b>		
<b>REGIONES CERCANAS</b>	<b>Distancia KM</b>	<b>Distancia horas</b>
Santo Domingo	307.2	4 horas 18 min
Haina	305.8	4 horas 9 min
Santiago	148.7	2 horas 31 min

<b>DISTANCIA HACIA PEDERNALES</b>		
<b>REGIONES CERCANAS</b>	<b>Distancia KM</b>	<b>Distancia horas</b>
Santo Domingo	306.3	5 horas 15 min
Haina	294.3	4 horas 50 min
Santiago	441.4	6 horas 38 min

Las regiones lejanas se consideran; Boca chica, San Pedro de Macorís, La Romana e Higüey. A continuación se desglosa el kilometraje que se debe de recorrer y el tiempo que se tarda para llegar desde las regiones lejanas hasta los cuatros puntos oficiales donde se realiza el comercio controlado en la frontera.

<b>DISTANCIA HACIA JIMANI</b>		
<b>REGIONES LEJANAS</b>	<b>Distancia KM</b>	<b>Distancia horas</b>
Boca Chica	294	5 horas 02 min
San Pedro de Macorís	333.2	5 horas 29 min
La Romana	378.9	5 horas 57 min
Higüey	422.4	6 horas 32 min

<b>DISTANCIA HACIA ELIAS PIÑA</b>		
<b>REGIONES LEJANAS</b>	<b>Distancia KM</b>	<b>Distancia horas</b>
Boca Chica	289.1	4 horas 59 min
San Pedro de Macorís	328.3	5 horas 27 min
La Romana	374	5 horas 56 min
Higüey	417.5	6 horas 31 min

<b>DISTANCIA HACIA DAJABON</b>		
<b>REGIONES LEJANAS</b>	<b>Distancia KM</b>	<b>Distancia horas</b>
Boca Chica	343.4	5 horas 23 min
San Pedro de Macorís	382.6	5 horas 52 min
La Romana	428.3	6 horas 18 min
Higüey	471.8	6 horas 55 min

<b>DISTANCIA HACIA PEDERNALES</b>		
<b>REGIONES LEJANAS</b>	<b>Distancia KM</b>	<b>Distancia horas</b>
Boca Chica	340.2	5 horas 53 min
San Pedro de Macorís	379.5	6 horas 25 min
La Romana	425.1	6 horas 52 min
Higüey	468.7	7 horas 28 min

### **3.2.2 Costo**

Los precios de carga varían en función del punto de recogida en el país ya que estos precios se fundamentan por el viaje y no por el peso o volumen, el precio también varía cuando se requiere transportar en patana cargas que son pesadas como es la varilla y el cemento, este precio varía por el tipo de transporte y no por la carga. Por lo tanto cuando la carga procede de los lugares distantes como son las provincias de la región este el precio es más elevado.

Las cargas livianas se transportan en furgones, cargadas en envase, para las cuales se utilizan camiones de cama con capacidad para 600 quintales (27,000 kg.) y las cargas pesadas en patana, al granel. (Francisco Rojas Castillo , 2016)

Partiendo de los lugares de carga y el tipo de transporte a utilizar los precios promedios del transporte de carga vía terrestre desde la República Dominicana hacia Haití son los siguientes

<b>Precio promedio US\$ Dólar Americano</b>	<b>Transporte carga liviana</b>	<b>Precio promedio US\$ Dólar Americano</b>	<b>Transporte carga pesada</b>
<b>Regiones cercanas (Santo Domingo )</b>	\$ 975.00	<b>Regiones cercanas (Santo Domingo )</b>	\$ 1,125.00
<b>Regiones distantes (Boca Chica)</b>	\$ 1,175.00	<b>Regiones distantes (Boca Chica)</b>	\$ 1,275.00

Precio promedio US\$ Dólar Americano	Transporte carga liviana	Precio promedio US\$ Dólar Americano	Transporte carga pesada
Regiones cercanas (Santiago)	\$ 1,175.00	Regiones cercanas (Santiago)	\$ 1,235.00
Regiones distantes (Higüey)	\$ 1,325.00	Regiones distantes (Higüey)	\$ 1,475.00

Muchas empresas transportistas le suman a estos precios el pago de la puerta en la frontera, este costo incluye el costo de la visa del chofer y del ayudante en caso de que estos lo requieran, pago a migración y el pago al sindicato Haitiano. Estos pagos pueden llegar hasta los US\$200. La realidad es que la ausencia de un protocolo que regule las tarifas y las condiciones del cruce de camiones de carga desde ambos lados provoca recurrentes conflictos entre los sindicatos y asociaciones de transportistas de de ambas naciones. (Francisco Rojas Castillo , 2016)

### 3.3 Transporte Marítimo

#### 3.3.1 Tiempo

La República Dominicana cuenta con varios puertos marítimos internacionales tales como

**Haina Oriental:** Principal puerto marítimo de la Republica, recibe carga de cualquier parte del mundo y esta operado bajo una compañía privada la cual es Haina International Terminal.

**Multimodal Caucedo:** Segundo puerto más importante en movimiento de contenedores, este puerto es privado y está operado por DPWorld.

**Puerto de Santo Domingo:** Este operado por una compañía privada la cual es Sans Soucy Port, aquí se reciben barcos Cruceros y un Ferry el cual va desde Santo Domingo a Mayagüez Puerto Rico, recibe también barcos RO/RO semanalmente con vehículos nuevos.

**Haina Occidental:** Puerto ubicado en la margen Occidental de Haina operado por el estado.

**Puerto Plata:** Este puerto es muy importante ya que recibe carga para la zona norte del país, también posee una parte turística donde recibe cruceros y está operado por el estado dominicano.

**Boca Chica:** Este puerto está operado por el estado.

**Romana:** Este es puerto privado ubicado en la provincia de la Romana, actualmente también recibe cruceros turísticos.

**Manzanillo:** Ubicado en Manzanillo en la parte noroeste de la República, desde este puerto se producen muchas exportaciones agrícolas y está siendo operado por el estado. En todos los puertos mencionados operan líneas navieras

importantes, nuestro país al estar ubicado en el centro del Caribe sirve de puerto para las mayorías de líneas internacionales importante.

Los servicios logísticos de compañías establecidas en nuestra isla hacen de mucha ayuda a la hora de importar o exportar contenedores completos (FCL) o carga suelta (LCL). (Comerintex, 2011)

Por parte de Haití los principales puertos para el desarrollo de su actividad comercial son: Portau-Prince, Gonaïves y Cap Haitien. El Puerto Privado de Gonaïves es particularmente apto para buques de hasta 6 m. de calado. (Gerencia de investigacion de Mercado , 2016).

Los puertos más recurrentes de salida desde la Republica Dominicana hacia la Republica de Haití son los siguientes; (Cocatram, 2016)

PUERTOS	
Haina Oriental	Port au Prince
Puerto Plata	Cap Haitien
Manzanillo	Cap Haitien

Según la información obtenida por navieras que operan en el territorio dominicano como Antillana Dominicana S.R.L, Caribbean International cargo, Seabord Marine y la Agencia Naviera B & R el tiempo de transito es de uno a

dos días desde el puerto de Haina Oriental, cada agencia o cada naviera cuenta con días diferentes de salida desde este mismo puerto pero en su mayoría la frecuencia con la que zarpan los envíos es semanal.

Estas navieras también informaron que realizan envíos de carga consolidadas pero que esta carga hace una parada en los Estados Unidos y luego retoman el rumbo hacia Haití. Es el caso de Caribbean International Cargo que realiza el abordaje en el Puerto de Haina sale hacia Miami y regresa hacia Haití con un tiempo de tránsito aproximado de 5 días.

### **3.3.2 Costo**

Los costos de fletes varían en función del tamaño del contenedor a exportar. Entre los tamaños de contenedores más frecuentes a utilizar vía marítima se encuentran los contenedores de 20 pies (6 m) son de unos 7 pies y 7 pulgadas (2,40 m) de ancho en el interior y de 8 pies de (2,44 m) de ancho en el exterior. Los contenedores ofrecen unos 1.172 pies cúbicos (33 metros cúbicos) de espacio. Los contenedores suelen tener una altura interior entre unos 7 pies y 9 pulgadas (2,41 m), con una altura en la parte exterior que mide 8 pies y 6 pulgadas (2,62) tolerando un peso máximo de 21,770 KG y un volumen de 33,20 M3.

Por otro lado los contenedores de 40 pies (12 m) siempre tendrán la misma medida en el interior y exterior que los contenedores de 20 pies (6 m). Sin embargo, estos contenedores tienen cerca de 2.387 pies cúbicos (67,60 metros

cúbicos) de espacio interior. Estos soportan un peso máximo de 26,780 KG y un volumen de 67,70 M3 (Janece Bass, 2016)

El costo promedio de envío desde el puerto de Rio Haina Oriental hacia el puerto de Port au Prince es el siguiente estos datos fueron obtenidos mediante diversas cotizaciones de navieras;

Precio promedio US\$ Dólar Americano	Contenedor 20 pies	Contenedor 40 pies
<b>RIO HAINA</b>	\$ 1,100	\$ 3,000

Sin contar el costo del Fee el cual ronda los US\$45 a esto se le debe sumar los costos de posibles gastos, como puede ser el plastificado, el eslingado (descarga de mercancías del barco al puerto) y el transporte de cargas en los puertos. (Carmeli Clemente, 2015)

### **3.4 Transporte Aéreo**

Este trabajo de investigación está enfocado en el transporte terrestre y marítimo aun así no se puede pasar por alto la optativa de poder enviar mercancías por vía aérea.

#### **3.4.1 Tiempo**

Los dos aeropuertos comerciales de Haití son el Aeropuerto Internacional Toussaint Louverture y el Aeropuerto internacional de Cap-Haitien en Cabo Haitiano.

Lugar de embarque	Lugar desembarque	Horas vuelo
Dr Joaquin Balaguer	Toussaint Louverturees	2 horas 50 min

Compañías como FEDEX, DHL y Copa realizan envíos de carga hacia Haití. Tomando un tiempo de transito de aproximadamente 3 días, estos envíos hacen escalas en distintas ciudades de los Estados Unidos (dependiendo la empresa que ofrece el servicio) para luego volar a su destino final.

### 3.4.2 Costo

El costo reflejado de cargas en paleta desde el aeropuerto Internacional de las Américas hacia el aeropuerto internacional Toussaint Louverture a través de Courier autorizados fue el siguiente:

La carga seleccionada a cotizar fue plásticos en una paleta 40x48 con un peso aproximado de 1000 LB

Precio promedio US\$ Dólar Americano	un peso aprox. de 1,000 LB
<b>DHL</b>	US\$ 3,915
<b>FEDEX</b>	US\$ 6,536.19

**CAPÍTULO IV**  
**VENTAJAS Y DESVENTAJAS ENTRE LOS**  
**TRANSPORTES**

#### 4.1 Análisis comparativo entre las ventajas y desventajas en el transporte terrestre y marítimo.

Ya conocidos los costos de transportación tanto terrestre como marítima procederemos con el análisis comparativo entre las opciones diferentes.

#### 4.2 Análisis comparativo de costo y tiempo en distancias corta vía terrestre Santo domingo - Dajabón versus el costo de un contenedor de 20 pies partiendo desde puerto Haina Oriental.

Precio promedio US\$ Dólar Americano Vía Terrestre	
Trayecto	Santo Domingo - Dajabón - Destino final
Transporte carga liviana 27,000KG	US\$ 975.00
Pagos en aduana promedio	US\$ 200.00
Costo Promedio Total	US\$ 1,175.00
Tiempo transito promedio	4 horas 20 minutos + 2 horas promedio destino

Precio promedio US\$ Dólar Americano Vía marítima	
Trayecto	Santo Domingo - Puerto Haina - Destino final
Contenedor 20' pies 21,700 KG	US\$ 1,100.00
Pago promedio Fess	US\$ 45.00
Costos adicionales	US\$ 300.00
Costo Promedio Total	\$ 1,445.00
Tiempo transito promedio	2 días + 2 horas para el contenedor + 2 horas promedio destino

Como podemos observar con el transporte terrestre podemos transportar 27,000 kilos de carga mientras que en un contenedor de 20' podemos solo cargar 21,700 kilos haciendo una diferencia notable de 5,300 kg entre ambos transportes. La diferencia de los costos se refleja con US\$ 270 promedio de diferencia entre ambos transportes, siendo el más costoso el transporte marítimo y en cuanto al tiempo de transito podemos afirmar que el transito marítimo supera por dos días al terrestre.

#### 4.3 Análisis comparativo de costo y tiempo en distancias larga vía terrestre Boca Chica - Dajabón versus el costo de un contenedor de 20 pies partiendo desde puerto Haina Oriental.

Precio promedio US\$ Dólar Americano Vía Terrestre	
Trayecto	Boca Chica- Dajabón - Destino final
Transporte carga liviana 27,000KG	US \$ 1,175.00
Pagos en aduana promedio	US\$ 200.00
Costo Promedio Total	US\$ 1,375.00
Tiempo transito promedio	5 horas 26 minutos + 2 horas promedio destino

Precio promedio US\$ Dólar Americano Vía marítima	
Trayecto	Boca Chica - Puerto Haina - Destino final
Contenedor 20' pies 21,700 KG	US\$ 1,175.00
Pago promedio Fess	US\$ 45.00
Costos adicionales	US\$ 300.00
Costo Promedio Total	US\$ 1,445.00
Tiempo transito promedio	2 días + 2 horas para el contenedor + 2 horas promedio destino

Como podemos observar con el transporte terrestre podemos transportar 27,000 kilos de carga mientras que en un contenedor de 20' podemos solo cargar 21,700 kilos haciendo una diferencia notable de 5,300 kg entre ambos transportes. La diferencia de los costos se refleja con US\$ 70 promedio de diferencia entre ambos transportes, siendo el más costoso el transporte marítimo y en cuanto al tiempo de transito podemos afirmar que el transito marítimo supera por dos días al terrestre.

**4.4 Análisis comparativo de costo y tiempo en distancias corta en carga pesada (patana) a bordo con 2 furgones de 40' pies vía terrestre Haina - Jimaní versus el costo de un contenedor de 40 pies partiendo desde puerto Haina Oriental.**

Precio promedio US\$ Dólar Americano Vía Terrestre	
Trayecto	Haina - Jimaní - Destino final
Transporte carga pesada 53,500 KG	US\$ 1,175.00
Pagos en aduana promedio	US\$ 200.00
Costo Promedio Total	US\$ 1,375.00
Tiempo transito promedio	3 horas 56 min + 2 horas promedio destino

Precio promedio US\$ Dólar Americano Vía marítima	
Trayecto	Haina - Puerto Haina - Destino final
Contenedor 40'pies 26,700KG	\$ 3,000.00
Pago promedio Fess	\$ 45.00
Costos adicionales	\$ 300
Costo Promedio Total	\$ 3,345.00
Tiempo transito promedio	2 días + 2 horas para el contenedor + 2 horas promedio destino

Como podemos observar con el transporte terrestre podemos transportar 53,500 kilos de carga mientras que en un contenedor de 40' podemos solo cargar 26,700 kilos haciendo una diferencia notable de 26,800 kg entre ambos transportes. La diferencia de los costos se refleja con US\$ 2,170 promedio de diferencia entre ambos transportes, siendo el más costoso el transporte marítimo y en cuanto al tiempo de transito podemos afirmar que el transito marítimo supera por dos días al terrestre.

**4.5 Análisis comparativo de costo y tiempo en distancias larga en carga pesada (patana) a bordo con 2 furgones de 40' pies vía terrestre Haina - Jimaní versus el costo de un contenedor de 40 pies partiendo desde puerto Haina Oriental.**

<b>Precio promedio US\$ Dólar Americano Vía Terrestre</b>	
Trayecto	San Pedro de Macorís - Jimani - Destino final
Transporte carga pesada 53,500 KG	\$ 1,275.00
Pagos en aduana promedio	\$ 200.00
Costo Promedio Total	\$ 1,475.00
Tiempo transito promedio	5 horas 29 min + 2 horas promedio destino

<b>Precio promedio US\$ Dólar Americano Vía marítima</b>	
Trayecto	San Pedro de Macorís - Puerto Haina - Destino final
Contenedor 40' pies 26,700KG	\$ 3,000.00
Pago promedio Fess	\$ 45.00
Costos adicionales	\$ 300.00
Costo Promedio Total	\$ 3,345.00
Tiempo transito promedio	2 días + 2 horas para el contenedor + 2 horas promedio destino

Como podemos observar con el transporte terrestre podemos transportar 53,500 kilos de carga mientras que en un contenedor de 40' podemos solo cargar 26,700 kilos haciendo una diferencia notable de 26,800 kg entre ambos transportes. La diferencia de los costos se refleja con US\$ 1,870 promedio de diferencia entre ambos transportes, siendo el más costoso el transporte marítimo y en cuanto al tiempo de transito podemos afirmar que el transito marítimo supera por dos días al terrestre.

Los resultados reflejan que los costos de transportación vía terrestre ante cualquier optativa resultan ser menos costosos y la entrega es mucho más rápida, a pesar de tener trabas a la hora de entrar al vecino país.

## CONCLUSIÓN

Tras la veda terrestre impuesta por Haití a la Republica Dominicana el comercio bilateral se ha visto afectado, ya que el 80% de este comercio se realiza a través de nuestras fronteras. La problemática por la cual está atravesando nuestro comercio está afectando en la actualidad a 23 productos dominicanos tales como la harina de trigo, fideos, aceite comestible, mantequilla, manteca, jugo en polvo, gaseosas, cervezas, snacks, maíz molido, galletas, jabón de lavar, detergente en polvo, embalaje en fon, agua potable, pinturas, productos para carrocerías de vehículos, hierro para la construcción, tubos PVC, colchones, equipos para la construcción y utensilios plásticos los cuales tienen prohibido la entrada al vecino país de Haití por los cuatros puntos fronterizos autorizados los cuales son Jimaní, Dajabón, Elías Piña y Pedernales.

Haití insiste en que esta veda fue necesaria debido a la inseguridad en los productos ya mencionado y a pesar de que Haití firmó un protocolo para llevar a cabo la evaluaciones de los productos y haber firmado un memorando de entendimiento el cual dispone que en estos casos debe de consultarse y notificarse a la contraparte previamente antes de imponer la medida comercial, Haití opto por proceder ignorando lo previamente pactado.

Tras esta problemática los comerciantes se han visto afectados, ya que el transporte vía terrestre es la mejor opción. Los costos y el tiempo de entrega es

mucho menor que el transporte marítimo sin contar que las embarcaciones solo zarpa semanal, el costo se llega a duplicar el comparado con el terrestre también debemos aclara que las condiciones en la cual están los puertos de Haití no son las mejores a pesar de que la políticas arancelarias en este caso de los puertos marítimos si estén bien definidos y los procesos estén más claros, muchos comerciante siguen a la espera de que el gobierno encuentre la forma de solucionar esta problemática pues no todos cuentan con capital para sumir estos altos costos, hasta entonces se siguen arriesgando y siguen participando en los mercados informales que se hacen a través de toda la frontera.

## RECOMENDACIONES

- Las Negociaciones entre la República Dominicana y Haití deben ser más abierta políticamente alentando a estas negociaciones y apoyándose más en la comisión mixta bilateral.
- En caso de que esta medida continúe sin solución presentarlo ante la OMC en el rango de Solución de disputa.
- Ambos gobiernos deberían esclarecer y regular la logística de transporte
- Realizar un estudio binacional con apoyo de organismos capacitados internacionales que ayuden a precisar los costos del comercio entre ambos países.
- Mejorar las infraestructuras
- Habilitar un programa con los gobiernos vía marítimo que permita reducir los costos.

## BIBLIOGRAFÍA

- 7dias. (18 de Octubre de 2015). 7dias.com. Obtenido de [http://www.7dias.com.do/economia/2015/10/18/i198724\\_restricciones-haiti-productos-dominicanos-buscan-favorecer-importaciones-desde-miami.html#.Vv12byxwXIU](http://www.7dias.com.do/economia/2015/10/18/i198724_restricciones-haiti-productos-dominicanos-buscan-favorecer-importaciones-desde-miami.html#.Vv12byxwXIU)
- Acuerdo de Cooperacion Aduanera . (3 de Febrero de 2014). Aird.org.do. Obtenido de [aird.org.do/Portalcdc.org/index.php?option=com...task](http://aird.org.do/Portalcdc.org/index.php?option=com...task)
- Adacam. (6 de Marzo de 2016). ADACAM.org.com. Obtenido de [http://www.adacam.org.do/app/do/nw\\_noticia.aspx?id=37](http://www.adacam.org.do/app/do/nw_noticia.aspx?id=37)
- Adoexpo. (2016 de Marzo de 2016). Adoexpo.org. Obtenido de <http://adoexpo.org/es/noticias/balanza-comercial-republica-dominicana-haiti.html>
- Antaresaduanas. (20 de Marzo de 2016). Antaresaduanas.com.pe. Obtenido de <http://antaresaduanas.com.pe/herramientas/incoterms/>
- Beato, N. (2012 de Diciembre). Guababanero. Obtenido de <http://www.guanabanero.com/id606.html>
- Carmeli Clemente. (6 de Octubre de 2015). listindiario.com. Obtenido de <http://www.listindiario.com/economia/2015/10/06/390941/cementos-andino-perdiera-rd-2-mm-por-veda-en-haiti>
- CEI-RD. (20 de Marzo de 2016). CEI-RD.gov.do. Obtenido de [http://www.cei-rd.gov.do/mapa\\_ruta/MRI/presentacion/web/pdf/ci/guiaComercioInter.htm](http://www.cei-rd.gov.do/mapa_ruta/MRI/presentacion/web/pdf/ci/guiaComercioInter.htm)

CEI-RD.gov.do. (17 de Marzo de 2016). Obtenido de [http://www.cei-rd.gov.do/mapa\\_ruta/MRI/presentacion/web/pdf/ci/guiaComercioInter.htm](http://www.cei-rd.gov.do/mapa_ruta/MRI/presentacion/web/pdf/ci/guiaComercioInter.htm)

Cocatram. (20 de Marzo de 2016). [cocatram.org.ni](http://www.cocatram.org.ni). Obtenido de <http://www.cocatram.org.ni/rutas/reportes/rotacion/>

Comerintex. (20 de Junio de 2011). <http://comerintex.blogspot.com/2011/06/principales-puertos-comerciales-de-la.html>. Obtenido de <http://comerintex.blogspot.com/2011/06/principales-puertos-comerciales-de-la.html>

Comision Mixta Bilateal Domínico-Haitiana. (22 de 02 de 2016). Obtenido de <http://jlssupport.com/cmbll/index.php/declaracion-conjunta>

comision mixta bilateral Dominico-Haitiana . (26 de Marzo de 2012). [Jlssupport.com](http://jlssupport.com). Obtenido de <http://jlssupport.com/cmbll/index.php/instrumentos-juridicos/memorandum/75-20-memorando-de-entendimiento-sobre-comercio-inversion-y-turismo-del-26-de-marzo-de-2012-santo-domingo>

Direccion General de Aduanas . (12 de Marzo de 2016). [Aduana.gob.do](http://www.aduanas.gob.do). Obtenido de <http://www.aduanas.gob.do/sobrenosotros?perPage=50#divQuienesSomos>

El Caribe . (17 de Marzo de 2016). [Adoexpo.org](http://adoexpo.org). Obtenido de <http://adoexpo.org/es/noticias/balanza-comercial-republica-dominicana-haiti.html>

El Caribe. (26 de 02 de 2016). [Adoexpo](http://adoexpo.org). Obtenido de <http://adoexpo.org/es/noticias/balanza-comercial-republica-dominicana-haiti.html>

Francisco Rojas Castillo . (17 de Marzo de 2016). franciscorejascastillo.blogspot.com. Obtenido de <http://franciscorejascastillo.blogspot.com/2010/09/costo-de-transporte-terrestre-desde.html>

Gerencia de investigacion de Mercado . (15 de Marzo de 2016). cei-rd.gov.do. Obtenido de [http://www.cei-rd.gov.do/ceird/estudios\\_economicos/perfiles/america/haiti.pdf](http://www.cei-rd.gov.do/ceird/estudios_economicos/perfiles/america/haiti.pdf)

Janece Bass. (20 de Marzo de 2016). ehowenespanol.com. Obtenido de [http://www.ehowenespanol.com/cuales-son-tamanos-contenedores-transporte-info\\_434348/](http://www.ehowenespanol.com/cuales-son-tamanos-contenedores-transporte-info_434348/)

Javier Valdivia . (11 de Octubre de 2015). Listindiario.com. Obtenido de <http://www.listindiario.com/la-republica/2015/10/11/391608/suben-los-precios-en-zona-fronteriza>

Milton Tejada . (24 de Septiembre de 2015). red-formando.blogspot.com. Obtenido de <http://red-formando.blogspot.com/2015/09/analisis-medina-publica-de-interes.html>

Niurka Beato. (7 de Diciembre de 2012). Acento.com.do. Obtenido de <http://acento.com.do/2012/opinion/207143-comercio-dominico-haitiano/>

Niurka Beato. (15 de Marzo de 2016). Guabanero.com. Obtenido de <http://www.guanabanero.com/id606.html>

Osmar Benitez. (25 de Septiembre de 2015). Listindiario.com. Obtenido de <http://www.listindiario.com/economia/2015/09/25/389594/presidente-de-la-jad-advierte-que-veda-impuesta-por-haiti-aumenta-el-contrabando>

Almomento.net

Armentiaikastolasites.google.com

El dia Eldia.com

EmbamexEmbamex.sre.gob.mx

Acex. (s.f.). Acex.es. Recuperado el 01 de Febrero de 2016, de [www.acex.es/transporte-maritimo](http://www.acex.es/transporte-maritimo)

Contribuciones a la economia. (julio de 2014). Eumed.net. Obtenido de [www.eumed.net/ce/2014/3/comercio-maritimo.html](http://www.eumed.net/ce/2014/3/comercio-maritimo.html)

Ecured. (s.f.). Ecured.cu. Recuperado el 25 de Enero de 2016, de <http://www.ecured.cu/Hait%C3%AD>

ESM. (s.f.). COMERJH.

Ficus. (s.f.). Ficus.pntic.me.es. Recuperado el 25 de Enero de 2016, de <http://ficus.pntic.mec.es/ibus0001/servicios/transportes.html>

7dias. (17 de Septiembre de 2015). 7dias.com.do. Obtenido de [http://www.7dias.com.do/economia/2015/09/17/i196832\\_adoexpo-cifra-200-millones-dolares-perdidas-por-restricciones-haiti-productos.html#.VrYpQI-cHIU](http://www.7dias.com.do/economia/2015/09/17/i196832_adoexpo-cifra-200-millones-dolares-perdidas-por-restricciones-haiti-productos.html#.VrYpQI-cHIU)

Acento.com.do. (14 de Octubre de 2015). Acento.com.do. Obtenido de <http://acento.com.do/2015/economia/8291428-veda-de-haiti-a-productos-dejaria-perdidas-al-pais-por-400-millones-de-dolares/>

Contribuciones a la economía. (julio de 2014). Eumed.net. Obtenido de [www.eumed.net/ce/2014/3/comercio-maritimo.html](http://www.eumed.net/ce/2014/3/comercio-maritimo.html)

Elpais. (02 de Febrero de 2016). Diariode3.com. Obtenido de <http://diariode3.com/una-veda-avicola-tensa-la-frontera-entre-republica-dominicana-y-haiti/>

ESM. (s.f.). COMERJH.

Ficus. (s.f.). Ficus.pntic.me.es. Recuperado el 25 de Enero de 2016, de <http://ficus.pntic.mec.es/ibus0001/servicios/transportes.html>

Sanut.com. (12 de Agosto de 2013). Sanut.com. Obtenido de <http://www.sanut.com/noticias/item/rd-y-haiti-cerca-de-solucionar-conflicto-avicol>

## **ANEXOS**

**Esta sección incluye en el anexo no. 1 la propuesta aprobada con las correcciones sugeridas**



## **ANTEPROYECTO DE MONOGRAFÍA DE GRADO**

**Título:**

**Consecuencias al transporte terrestre y marítimo tras la veda impuesta por**

**Haití a República Dominicana en Septiembre 2015**

**Nombres estudiantes y Matrículas**

Ainhoa Gómez 2011-2641

**Profesores del módulo**

Patricia Céspedes Ellena Rosario

Módulo: Acuerdos y Tratados Comerciales

**Distrito Nacional**

**2016**

# INDICE

1. Listado de siglas y significados
  - 1.1 Selección del título
  - 1.2 Definición del tema
2. Planteamiento del problema de investigación
3. Objetivo de la investigación
  - 3.1 Objetivos Generales
  - 3.2 Objetivos específicos
4. Justificación de la investigación
5. Marco de referencia
6. Aspectos metodológicos
7. Tabla de contenido
8. Bibliografía

## **Listado de siglas y significados**

- RD: Republica Dominicana

### **1.1 Selección del título:**

Consecuencias en el transporte terrestre y marítimo tras la veda impuesta por Haití a República Dominicana Septiembre 2015.

### **1.2 Definición del tema**

- El objeto de estudios se enfoca en el transporte terrestre y el transporte marítimo entre la República Dominicana y Haití:

El transporte terrestre es una actividad del sector terciario, entendida como el desplazamiento de objetos o personas de un lugar a otro en un vehículo que utiliza una determinada infraestructura (red de transporte). Esta ha sido una de las actividades terciarias que mayor expansión ha experimentado a lo largo de los últimos dos siglos, debido a la industrialización; al aumento del comercio y de los desplazamientos humanos tanto a escala nacional como internacional; y los avances técnicos que se han producido y que han repercutido en una mayor rapidez, capacidad, seguridad y menor coste de los transportes. (ficus, s.f.)

Por otro lado el transporte marítimo es el sistema de intercambio de mercadería que más ha utilizado el hombre a lo largo de su historia, y el mismo mantiene su posición de privilegio en materia de comercio internacional. El transporte marítimo tiene características propias que lo hacen ideal para el transporte de grandes cantidades de mercaderías, transportes de maquinarias, de

automóviles, y hay buques especialmente diseñados para el transporte de ciertos productos que de otra forma sería imposible lograr. (Acex, s.f.)

- El campo de acción hacia donde estará enfocado este trabajo será la República Dominicana y Haití:

La República Dominicana está situada en el Archipiélago de las Antillas Mayores y en la parte oriental de la isla La Española, que comparte con Haití, ocupando un poco más de dos terceras partes de la misma. Limita al norte con el Océano Atlántico, al sur con el Mar Caribe o Mar de las Antillas, al este con el Canal de la Mona y al oeste con Haití. Tiene una superficie de 48,422 kilómetros cuadrados y una población de 10'276,621 habitantes, de acuerdo al censo de 2012. Tanto por superficie como por población, República Dominicana es el segundo país más grande del Caribe, sólo después de Cuba. El idioma oficial es el español y la moneda es el peso dominicano.

República Dominicana surgió a la vida independiente el 27 de febrero de 1844. Es una república democrática, formada por 31 provincias y un Distrito Nacional. La Constitución Política fue reformada el 26 de enero de 2010 y es denominada como la Constitución del Siglo XXI. El Estado está conformado por los Poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial. El Poder Ejecutivo está constituido por el Jefe de Estado, quien a su vez es el Jefe de Gobierno, quien es electo, junto al cargo de Vicepresidente, por voto popular para un período constitucional de cuatro años. El gabinete es nombrado por el Presidente de la República.

El Poder Legislativo reside en el Congreso Nacional, constituido por el Senado y por la Cámara de Diputados. El Senado consta de 32 escaños, uno por cada provincia y son elegidos por voto popular para un período de cuatro años. La Cámara de Diputados consta de 190 diputados (incluyendo 7 que representan a la comunidad dominicana en el exterior), todos los cuales son elegidos por voto popular para un período de cuatro años.

El Poder Judicial está compuesto por la Suprema Corte de Justicia, como tribunal supremo, y los demás tribunales creados por la Constitución Política del país y por sus leyes. El Consejo Nacional de la Magistratura es la entidad que nombra a los jueces de la República y está integrado por el Presidente, los líderes de ambas Cámaras del Congreso y el Presidente de la Corte Suprema de Justicia. Cuenta con autonomía funcional, administrativa y presupuestaria, y está integrado por no menos de 16 jueces y podrá reunirse, deliberar y fallar válidamente con el quórum determinado por la ley que establece su organización. El 26 de enero de 2010 se creó el Tribunal Constitucional para dirimir controversias en cuanto a la interpretación de la Constitución Política. (Embamex, 2013)

Haití, oficialmente República de Haití, es un país de las Antillas, situado en la parte occidental de la isla La Española y que limita al norte con el océano Atlántico, al sur y oeste con el Mar Caribe o de las Antillas, y al este con la

República Dominicana. Su territorio comprende igualmente la isla de la Gonâve, la isla de la Tortuga, el archipiélago de las islas Cayemites y la isla de Vaches así como otros diversos islotes de sus aguas territoriales. La inhabitada isla de La Navasse (en español isla Navaza) es reclamada por Haití ante la administración de los Estados Unidos. La superficie total de Haití se extiende en 27.750 km<sup>2</sup>, albergando una población de 10.033.000 habitantes (2009). Su capital y ciudad principal es Puerto Príncipe, gravemente dañada por un terremoto el 12 de enero de 2010.

Haití está constituido en forma de república semi presidencialista según la Constitución aprobada en 1987, pero cuya vigencia quedó suspendida desde entonces en varias ocasiones por la violencia política, particularmente tras el golpe de estado militar de 1991 y la crisis de 2004 que forzó la intervención de Naciones Unidas mediante el destacamento de la Misión de Estabilización de las Naciones Unidas en Haití (MINUSTAH). Tras un proceso electoral tutelado por la comunidad internacional en 2006, el Jefe del Estado, elegido por sufragio universal, es René Préval mientras que la Asamblea Nacional de Haití designó en 2009 a Jean-Max Bellerive como primer ministro.

La economía de Haití generó en 2009 un PIB nominal de 6.908 millones de dólares y una renta per cápita de 772 dólares,<sup>1</sup> siendo la más pobre de todo el continente americano y una de las más desfavorecidas del mundo.

Haití proclamó su independencia el 1 de enero de 1804, siendo el segundo país del continente americano, y primero de América Latina en acceder a ella tras un singular proceso revolucionario de carácter abolicionista iniciado en 1791 que desembocó en una prolongada lucha armada contra Francia, la potencia colonizadora desde finales del siglo XVII. Este proceso convirtió a Haití, cuya base étnica poblacional tiene en un 95% su origen en habitantes del África subsahariana, en escenario del primer caso en la Historia Universal por el que la rebelión de la población sometida al sistema de esclavitud condujo a su emancipación y a la abolición de esta forma de explotación de forma autónoma y perdurable en el tiempo, sentando un precedente definitivo para la supresión del comercio transatlántico de personas. Este episodio es específicamente recordado por Naciones Unidas mediante la Resolución 29/C40 para la constitución del Día internacional del recuerdo de la trata negra y de su abolición celebrado cada 23 de agosto, y la institución de la medalla Toussaint Louverture, en homenaje a uno de los líderes políticos haitianos. (Armentiaikastola, 2016)

- El modelo de evaluación es la rentabilidad del transporte versus el transporte marítimo en el comercio de República Dominicana con Haití, siendo así el objeto de estudio el transporte marítimo y terrestre.

## **2. Planteamiento del problema de investigación.**

Un comunicado emitido el 17 de Septiembre del 2015 por el Ministerio de Economía y Finanzas de Haití comunico que 23 productos dominicanos podrían solo entrar a territorio Haitiano por vía marítima a través de los puertos de Puerto Príncipe y Cabo Haitiano, o por vía aérea con el objetivo de mejorar el control de calidad de los productos y la seguridad de la población. (El día , 2015). Por esta razón muchas empresas dominicanas se han visto en la necesidad de buscar otra forma alternativa de seguir con el comercio entre ambos países optando por transportar la mercancía vía marítima. Ante esta situación no solo los productos bajo la veda se han visto afectados, también la frontera con Haití se ha convertido en un caos tras las limitaciones impuesta a la República Dominicana.

No todos los comerciantes están en la disposición de aceptar el alto costo del transporte marítimo y del tiempo que conlleva transportar la mercancía de puerto a puerto y por esto muchos comerciantes siguen asumiendo el riesgo de transportar la mercancía por vía terrestre siendo consciente de las horas de espera para el pase de control, los posibles robos de mercancía, detención de los camiones, entre otras problemáticas que se presentan en la frontera antes esta situación. Por tal motivo es importante plantear las siguientes interrogantes: ¿Cuál es la diferencia de costos entre el transporte terrestre y el marítimo?; ¿Cuál transporte ofrece más seguridad?; ¿Cuál es el tiempo de

tránsito entre el transporte terrestre y el transporte marítimo?; ¿y mejor tiempo de entrega?; ¿Sería una opción viable hacer cargas consolidadas tanto terrestre como marítimas?

### **3. Objetivos de la investigación.**

#### **3.1 Objetivo General:**

Identificar cual ha sido el impacto en el flujo del transporte terrestre y marítimo tras la veda impuesta por Haití a RD Septiembre 2015.

#### **3.2 Objetivos Específicos:**

- A. Analizar los antecedentes comerciales en la frontera de República Dominicana con Haití.
- B. Analizar el marco de los convenios que tiene la República Dominicana con Haití.
- C. Comparar los costos de fluctuación y tiempo de transportación terrestres con la transportación marítima.
- D. Comparar la seguridad los protocolos de inspección aduanal y riesgo que se presentan entre la transportación terrestre y la transportación marítima desde la República Dominicana hacia Haití.
- E. Corroborar la factibilidad entre el medio de transportación terrestre versus la marítima en el ámbito del comercio desde la República Dominicana hacia la República de Haití.

#### **4. Justificación de la investigación.**

Las razones por la cual se plantea esta investigación son para poder determinar las formas más viables de transportación para que el comercio entre ambos países no se vea tan afectado por el impedimento de comercializar 23 productos vía terrestre.

El presidente de Adoexpo, Sadala Khoury, dijo que la acción representa un incremento de un 35% en sus costos y tardanza en el abastecimiento, lo que significa que en los próximos meses en el vecino país habrá escasez de productos y éstos llegaran a un precio más elevado. Según Khoury, llevar los productos por tierra equivale a transitar 300 kilómetros y por mar 800 kilómetros, enfatizando que el puerto marítimo de Haití todavía no ha podido ser rehabilitado luego de su destrucción por el terremoto de 2010. (7días, 2015)

Por otro lado el secretario general de la Federación Nacional de Transportistas Dominicanos (Fenatrado) en Dajabón, Geovanny Escoto, calificó la veda como “un chantaje” del gobierno haitiano y dijo que la medida pone en evidencia que Haití “ha declarado un bloqueo total a los productos dominicanos”. (Trinidad, 2015)

La República Dominicana exportó entre enero y junio de 2015 mercancías a Haití por valor de 527,36 millones de dólares, de las cuales el 88,72 % (467,86 millones de dólares) fueron transportadas por carretera. El otro 11,22 % (59,18

millones de dólares) por vía marítima y el 0,06 % restante (0,33 millones) por vía aérea, según cifras preliminares de la Oficina Nacional de Estadística (ONE). (Acento.com.do, 2015)

No es primera vez que la República Dominicana se ve afectada por una veda impuesta por Haití, el 6 de junio del 2013 el Gobierno de Puerto Príncipe veda los productos avícolas dominicanos para prevenir la expansión en su territorio de la gripe aviar, y que ha generado pérdidas de más de 3,5 millones de dólares. (El país, 2016)

Esta problemática fue resuelta a través de la Comisión Mixta Bilateral. “La comisión técnica (haitiana) vino a la República Dominicana y obtuvieron un acuerdo entre ambas partes firmados por el ministro de Agricultura de Haití como por la República Dominicana”. (Sanut.com, 2013).

## **5. Marco de referencia (teórico -conceptual)**

### **•El marco teórico:**

La República Dominicana recurrió ante la Organización Mundial del Comercio para que se ventile la veda impuesta arbitrariamente por el Gobierno haitiano a 23 productos por medio de la vía terrestre.

El Gobierno reiteró que esta medida viola los acuerdos multilaterales y bilaterales entre ambos países, en flagrante violación del memorando de entendimiento firmado en 2014 por los dos países. Además de que resulta una

medida discriminatoria e incompatible con los compromisos bilaterales y multilaterales asumidos. Ante esto, si Haití no levanta la prohibición a los productos someterán a este país ante el órgano de soluciones de la OMC.

## **6. Aspectos Metodológicos.**

En el siguiente trabajo se utilizara el método descriptivo, analítico y deductivo:

- Descriptivo ya que describirá la característica de la veda impuesta y los convenios vigente con Haití.
- Analítico porque se analizará la problemática actual en el intercambio comercial con Haití y los problemas que se han presentado con la logística de transporte de mercancía.
- Se utilizará el método deductivo el cual ira de lo general a lo particular, partiendo desde el impedimento de 23 productos vía terrestre hacia Haití y como esta problemática ha podido afectar la fluidez del comercio vía terrestre.

## **7. Tabla de contenido del informe final.**

### **Capítulo 1 Historia Fronteriza**

1.1 Antecedentes con la frontera Haitiana.

1.2 Convenios Comerciales con Haití.

### **Capítulo II: Transporte**

2.1 Transporte terrestre (Costo – Tiempo)

2.2 Transporte marítimo (costo – Tiempo)

### **Capítulo III: Aduana**

3.1 Proceso de inspección aduanal Transporte Terrestre

3.2 Proceso de inspección aduanal Transporte Marítimo

### **Capítulo IV: Ventajas y desventajas entre los transportes**

4.1 Ventajas y desventajas entre el transporte terrestre y marítimo

**Esta sección incluye en el anexo NO.2: Memorando de entendimiento sobre las relaciones comerciales entre el gobierno de la República Dominicana y el gobierno de la República de Haití, firmado el 10 de Julio del 2014.**

**MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO SOBRE LAS RELACIONES  
COMERCIALES ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA  
Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE HAITÍ**

**ENTRE**

El Gobierno de la República Dominicana, representado por el **MINISTERIO DE INDUSTRIA Y COMERCIO** (o por sus siglas en español MIC), institución pública, debidamente constituida y existente de conformidad con la Ley N ° 290, publicada el 30 de junio de 1966, con domicilio en la Avenida México esquina Leopoldo Navarro, Edificio de Oficinas Gubernamentales "Juan Pablo Duarte", 7mo Piso, Santo Domingo, República Dominicana, debidamente representada por su Ministro de Industria y Comercio, el **Honorable José del Castillo Saviñón**, de nacionalidad dominicana, mayor de edad, portador de la Cédula de Identidad Dominicana No. 001-0077628-5, en lo adelante, la **República Dominicana**,

**Y**

El Gobierno de la República de Haití, representado por el **MINISTERIO DE COMERCIO Y DE LA INDUSTRIA**, institución pública y válidamente existente en virtud de la Ley publicada el 16 de marzo 1987, establecido en su local, situado en el Parque Industrial Metropolitano, ubicado en el Bulevar de las Industrias, debidamente representada por el **Honorable Wilson Laleau**, Ministro del Comercio y de la Industria, de nacionalidad haitiana, propietario, residente y domiciliado en Port-au-Prince, identificado por NIF 003-124-692-5 y CIN 09-05-99-1963-06-00023 en lo adelante **Haití**,

En lo adelante denominados colectivamente **LAS PARTES**:

**PREÁMBULO**

**Considerando** que las partes tienen la determinación de construir nuevas relaciones económicas que beneficien a ambos países y continuar los intercambios iniciados por la firma del Memorando de Entendimiento sobre Comercio, Inversión y Turismo de fecha 26 de marzo de 2012.

**Considerando** que es propicio materializar la Declaración Conjunta de Juana Méndez del 4 de enero 2014 entre la República de Haití y la República Dominicana, especialmente sobre las cuestiones relacionadas con la sostenibilidad, la armonización de las medidas y el buen funcionamiento del comercio tanto en el plano binacional como a nivel de la frontera.

**Considerando** la importancia del comercio de bienes y servicios entre la República Dominicana y la República de Haití y la voluntad de las partes de reducir las asimetrías en el comercio binacional.



**Considerando** que la República Dominicana y la República de Haití son miembros de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y que tienen que respetar las obligaciones suscritas en el marco de esta Organización.

**Considerando** que es conveniente normalizar los intercambios comerciales adoptando el principio de reciprocidad, de conformidad con los acuerdos comerciales internacionales suscritos y ratificados por ambos países, y tomando en cuenta el presente Memorando de Entendimiento.

**Considerando** que las partes están convencidas de la importancia fundamental de la creación y del mantenimiento de un ambiente favorable al comercio y al desarrollo de las empresas en los dos países y en beneficio de ambos pueblos, a los fines de hacer convenientes que el comercio y las relaciones económicas sean mutuamente ventajosas. Todo esto, bajo la aplicación de las reglas de la Organización Mundial del Comercio.

**Considerando** que es conveniente regular los mercados fronterizos binacionales establecidos por los dos países y de organizarlos para el consumo final, excluyendo las compras para la reventa.

**Considerando** que es conveniente establecer un mecanismo de cooperación para la armonización de normas y procedimientos en materia de calidad con el fin de facilitar los intercambios comerciales, contribuyendo a eliminar los obstáculos al comercio entre los dos países.

**LAS PARTES** han acordado libre y voluntariamente las siguientes disposiciones:

**Artículo 1.-** A los efectos de este Memorando de Entendimiento,

- 1.- Memorando de Entendimiento: este término se refiere al presente acuerdo y a todo anexo, suscrito por las Partes contratantes durante su vigencia;
- 2.- Acuerdos de la OMC: acuerdo que establece la Organización Mundial del Comercio como un único acuerdo y al cual se adjuntan los acuerdos específicos que son partes integrales. Estos anexos reúnen las disposiciones relativas a las normas que rigen el comercio internacional;
- 3.- Países Menos Adelantados (PMA): son los países reconocidos como PMA por la Organización de las Naciones Unidas;
- 4.- Programa de Cooperación Binacional: programas y proyectos desarrollados por las Partes Contratantes, vislumbrando objetivos comunes incluyendo actividades en el territorio de

P

A

5.- Agentes Económicos que participan en el Comercio de Bienes y Servicios: los agentes económicos de una de las Partes Contratantes que realizan actividades de comercio de bienes y servicios con los agentes de la otra Parte Contratante o que tenga una sociedad de comercio de bienes o servicios que operan en el territorio de la otra Parte Contratante; o agentes económicos de una Parte Contratante que proporciona los servicios en el territorio de la otra Parte Contratante.

**Artículo 2.-** Cada Parte Contratante facilitara en su territorio las importaciones sin medidas discriminatorias, de bienes y servicios de la otra Parte Contratante, de conformidad con los acuerdos y convenciones internacionales, leyes y reglamentos administrativos nacionales, acorde a las disposiciones de la OMC.

**Artículo 3.-** Los intercambios comerciales se realizarán de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 1 del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio relativo al tratamiento general de la nación más favorecida, y el artículo 3, relativo al tratamiento nacional en materia impositiva y de reglamentación interna.

**Artículo 4.-** Sin perjuicio de las leyes relativas a la entrada, la estancia, el trabajo y la inversión extranjera en el territorio nacional, cada Parte Contratante reconoce los operadores económicos de la otra Parte Contratante, y le brindará toda la facilidad para el acceso, y las visas necesarias, sin discriminación, acorde a las reglas nacionales e internacionales que rigen la materia.

**Artículo 5.-** Las dos Partes identificarán y desarrollarán las acciones que conduzcan a la expansión de las relaciones comerciales y económicas entre ellos.

**Artículo 6.-** Las Partes confirman que el intercambio comercial de bienes y servicios por vía terrestre se efectuará a través de las cuatro Oficinas de Aduanas establecidas oficialmente y de manera conjunta por las Partes Contratantes, a saber: Ouanaminthe/Dajabón, Belladère/Comendador, Malpasse/Jimaní y Anse-à-Pitres/Pedernales.

Las Partes reconocerán cualquier otro punto de frontera designado de común acuerdo por las autoridades competentes de ambos países en función de su legislación nacional.

**Artículo 7.-** Las Partes aseguran que el comercio de mercancías se realizará exclusivamente por medio de las Oficinas de Aduanas mencionadas en el artículo 6 de conformidad con los requisitos establecidos por las leyes y reglamentos nacionales, incluidos los relativos a la fiscalidad y las normas de calidad, medidas sanitarias y fitosanitarias de conformidad con los Acuerdos de la OMC.

P



Se aplican las sanciones previstas por las leyes y reglamentos administrativos nacionales contra todos los bienes comercializados fuera de las Oficinas de Aduanas oficialmente abiertas al comercio.

**Artículo 8.-** Las Partes apoyan lo establecido en el marco del Acuerdo de Cooperación Aduanera firmado el 3 de febrero 2014, que establece la lucha contra el contrabando, que debe conducir a la adopción de medidas comunes para facilitar el comercio transfronterizo, para al fortalecimiento de las infraestructuras aduaneras, incluyendo una estructura de intercambio sobre el tráfico comercial.

**Artículo 9.-** Las Partes garantizan el intercambio de información para promover el conocimiento de los regímenes nacionales de comercio, incluyendo todos los reglamentos, decretos, procedimientos de importación o las normas relacionadas con el comercio y las oportunidades de inversión.

**Artículo 10.-** Las Partes acuerdan establecer mecanismos conjuntos que promuevan una mayor colaboración y los intercambios entre las comunidades empresariales de ambas partes.

**Artículo 11.-** Las Partes acuerdan establecer un Consejo Binacional para promover el diálogo y el fortalecimiento del contacto entre las comunidades empresariales de ambas partes.

**Artículo 12 -** Las Partes acuerdan que cualquier medida, norma e instrumento legal relativo al comercio será notificado antes de su puesta en práctica y en un tiempo oportuno a los Ministerios a cargo de la Industria y el Comercio.

**Artículo 13.-** Las dos Partes acuerdan promover y apoyar las actividades relacionadas con la promoción del comercio, tales como misiones comerciales, estudios de mercado, ferias, exposiciones de productos industriales, seminarios y talleres.

**Artículo 14.-** Las dos Partes acuerdan cooperar estrechamente y de consultarse sobre asuntos de interés común con el fin de alcanzar sus objetivos comunes.

**Artículo 15.-** Las dos Partes acuerdan establecer un mecanismo de seguimiento que les permita evitar los obstáculos a los intercambios comerciales, que no sean conformes con las normas del comercio internacional.

**Artículo 16.-** Treinta días después de su entrada en vigor, cada una de las Partes Contratantes designará un punto focal para asegurar la aplicación de las disposiciones del Memorando de Entendimiento.

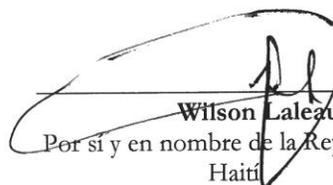
**Artículo 17.-** Toda controversia entre las Partes Contratantes relativas a la interpretación o aplicación del presente Memorando de Entendimiento será en la medida de lo posible, solucionadas por la vía diplomática.

**Artículo 18.-** El presente Memorando de Entendimiento entrará en vigencia en la fecha de su firma y permanecerá en vigor, a menos que una de las partes haya manifestado su decisión de ponerle término, lo que se hará con un plazo de preaviso de seis meses notificado por la vía diplomática.

En fe de lo cual las partes han firmado el presente Memorando de Entendimiento relativo a sus relaciones comerciales en la Ciudad de Juan Dolio, San Pedro de Macorís, República Dominicana, a los diez (10) días del mes de julio de 2014 en los textos en español y francés, ambos similares y auténticos.



**José Del Castillo Savinón**  
Por sí y en nombre de la República  
Dominicana  
Ministro de Industria y Comercio



**Wilson Laleau**  
Por sí y en nombre de la República de  
Haití  
Ministro del Comercio y de la Industria

## Esta sección incluye en el anexo No: 3 Memorando de Transporte Transfronterizo

### MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO SOBRE TRANSPORTE TRANSFRONTERIZO

La República de Haití y la República Dominicana, teniendo en cuenta:

Que ambos países comparten una frontera terrestre y marítima en una misma isla,

Que las autoridades de los dos países están empeñadas en discutir la problemática del transporte fronterizo para empezar a formular una política viable y orientada sobre la base de los intereses de ambos Estados;

Reconociendo que el flujo de intercambio comercial, humano y de inversión entre ambos países ha registrado un fuerte crecimiento en los últimos años, y que el incremento del intercambio comercial de bienes y servicios es un instrumento importante para reducir pobreza y crear condiciones para avanzar hacia el desarrollo económico y social;

Deseosos de reforzar la cooperación y las relaciones económicas y comerciales entre la República de Haití y la República Dominicana;

Han convenido el presente Entendimiento:

1. Iniciar las negociaciones con miras a firmar dos Protocolos de Regulación del Transporte entre la República de Haití y la República Dominicana, uno terrestre, y otro marítimo y aéreo.
2. Iniciar de inmediato la reconstrucción del paso fronterizo de Jimaní-Malpasse en base a la mejor solución a largo plazo para el funcionamiento óptimo de ese cruce de frontera, reduciendo su vulnerabilidad ante el crecimiento de los lagos Azueli y Enriquillo.
3. Presentar soluciones para el funcionamiento óptimo de los pasos fronterizos de Dajabón/Ouanaminthe y Comendador/Belladère.
4. Hacer arreglos administrativos para ampliar progresivamente el horario de apertura de los pasos fronterizos, hasta lograr la apertura las 24 horas al paso de pasajeros.
5. Iniciar las negociaciones bilaterales con miras a firmar un Acuerdo para la reconstrucción del corredor vial Santo Domingo-Barahona-Puerto Príncipe.
6. Iniciar las negociaciones bilaterales con miras a formalizar un plan de aprovechamiento binacional del Puerto de Manzanillo, en la costa Norte de la frontera.
7. Iniciar las negociaciones bilaterales con miras a firmar un Acuerdo para la reconstrucción de la Carretera Internacional.
8. Iniciar las negociaciones con miras a la firma de un Acuerdo en la que ambos gobiernos declaren el libre tránsito entre las dos fronteras, garantizado por las autoridades de ambos lados, y rechazan el cierre de ninguna frontera como mecanismo de presión de grupos de intereses, al menos que sea realizado por decisión de uno o ambos Estados.
9. Conformar una comisión ad-hoc compuesta por un equipo interinstitucional binacional de autoridades militares y policiales de cada país que garanticen la seguridad a transportistas, mercancías, pasajeros y vehículos de transporte entre Santo Domingo y Puerto Príncipe y especialmente, en las comunidades fronterizas.
10. Esta Comisión ad-hoc identificará y estudiará las problemáticas del transporte terrestre fronterizo y de mecanismo pacífico de resolución de controversias, apoyándose en las

**Esta sección incluye en el anexo No. 4 El Acuerdo aduanal entre República Dominicana y Haití.**

**ACUERDO DE COOPERACIÓN ADUANERA ENTRE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS DE REPÚBLICA DOMINICANA Y LA ADMINISTRACION GENERAL DE ADUANAS REPÚBLICA DE HAITÍ**

Convencidas de la necesidad de reforzar la cooperación aduanera y analizar los aspectos técnicos para la aplicación de medidas de facilitación de comercio, por un lado, la Dirección General de Aduanas de la República Dominicana (DGA) y por otro lado, la Administración General de Aduanas de la República de Haití (AGD), mediante el presente documento, manifiestan su voluntad de colaboración para ejecutar proyectos tendentes al fortalecimiento y mejora de la dinámica de comercio a través de la frontera terrestre común.

Considerando que los ilícitos aduaneros representan un desafío enorme para ambas Administraciones Aduaneras y afectan al mismo tiempo de manera negativa las economías de ambos países, las dos Administraciones deberán conjugar sus esfuerzos para luchar eficientemente contra los delitos aduaneros tales como: el contrabando, el fraude y los tráfico ilícitos.

Considerando la necesidad de establecer un canal oficial para el intercambio de información entre ambas Administraciones aduaneras.

Reconociendo que las dos partes han definido conjuntamente los temas prioritarios y reconociendo igualmente que han elaborado una matriz de acción conjunta, es indispensable que ambas partes identifiquen las fuentes de financiamiento para la implementación del presente acuerdo.

**LAS PARTES ACUERDAN LO SIGUIENTE:**

**PRIMERO:** Reconocen como elementos prioritarios de la matriz de acción conjunta los siguientes:

1. Fortalecimiento de las capacidades, orientadas al control y supervisión aduanera de la frontera, que a su vez comprende:
  - Técnicas y Legislación Aduanera de ambos países.
  - Tránsito Internacional.
  - Formación Trilingüe (Español- Francés y Creole).
  - Formación de Formadores
2. Establecimiento de la Interconexión de los sistemas para el intercambio de información (SIGA-SYDONIA).

## **ACUERDO DE COOPERACIÓN ADUANERA ENTRE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS DE REPÚBLICA DOMINICANA Y LA ADMINISTRACION GENERAL DE ADUANAS REPÚBLICA DE HAITÍ**

Convencidas de la necesidad de reforzar la cooperación aduanera y analizar los aspectos técnicos para la aplicación de medidas de facilitación de comercio, por un lado, la Dirección General de Aduanas de la República Dominicana (DGA) y por otro lado, la Administración General de Aduanas de la República de Haití (AGD), mediante el presente documento, manifiestan su voluntad de colaboración para ejecutar proyectos tendentes al fortalecimiento y mejora de la dinámica de comercio a través de la frontera terrestre común.

Considerando que los ilícitos aduaneros representan un desafío enorme para ambas Administraciones Aduaneras y afectan al mismo tiempo de manera negativa las economías de ambos países, las dos Administraciones deberán conjugar sus esfuerzos para luchar eficientemente contra los delitos aduaneros tales como: el contrabando, el fraude y los tráficós ilícitos.

Considerando la necesidad de establecer un canal oficial para el intercambio de información entre ambas Administraciones aduaneras.

Reconociendo que las dos partes han definido conjuntamente los temas prioritarios y reconociendo igualmente que han elaborado una matriz de acción conjunta, es indispensable que ambas partes identifiquen las fuentes de financiamiento para la implementación del presente acuerdo.

### **LAS PARTES ACUERDAN LO SIGUIENTE:**

**PRIMERO:** Reconocen como elementos prioritarios de la matriz de acción conjunta los siguientes:

1. Fortalecimiento de las capacidades, orientadas al control y supervisión aduanera de la frontera, que a su vez comprende:
  - Técnicas y Legislación Aduanera de ambos países.
  - Tránsito Internacional.
  - Formación Trilingüe (Español- Francés y Creole).
  - Formación de Formadores
2. Establecimiento de la Interconexión de los sistemas para el intercambio de información (SIGA-SYDONIA).

**Esta sección incluye en el anexo No. 5: Cotización Transporte Vía Terrestre**

Transporte San Milenio 3000								
Pedro Henríquez Ureña 139 Torre B 701								
telef. 809 689 6337 Cel 829 964 3634 Cel 829 537 4030								
RNC 1-30-81953-1								
							Fecha Cotz.	01/04/2016
Cotización de Viaje								
Cliente	Ainhoa Gomez Urena							
RNC								
Contacto								
Dirección	Calle E, Esquina B, Zona Industrial de Herrera							
Telefono								
Numero de Ticket	CANTIDAD	UNIDAD	DESCRIPCION	PRECIO	DESCTO	ITBIS	SUBTOTAL	
	1		Viaje Santo Domingo -Puerto Principe	\$1,300.00			\$1,300.00	
Condiciones de Pedido	10 días de anticipacion						Subtotal	\$1,300.00
Vencimiento							Descuento	\$0
Tasa cambio del día							Subt. Grabado	\$1,300.00
						ITBIS	\$0	
						TOTAL	\$ 1,300.00	
Elaborado por _____				Autorizado por _____				

**Esta sección incluye en el anexo No. 6: Cotización Transporte Vía Marítima  
Antillana Dominicana S.R.L**



**ANTILLANA DOMINICANA, S.R.L.**  
 Agente Marítimo  
 Calle Maguncia #47 (Cra. # 36) Urbanización Mariposa, Santo Domingo, D.R.  
 República Dominicana. Teléfono (809) 533-5020. Fax (809) 533-1785  
**RNC 1-01-79058-1**



**COMPañIA:** Plásticos del Caribe  
**Contacto:** Ainehoa Gomez  
**Tel.:** 809 530 0058 Ext. 506  
**Correo Electrónico:** [ventas@plasticosdelcaribe.com](mailto:ventas@plasticosdelcaribe.com)  
**De:** Yaira Lazala  
 Gerente de Ventas  
 829 340 8198

**FECHA:** 1-Apr-16

Payment Terms: Prepaid

Gracias por elegir a Antillean Marine Shipping, para nosotros es un placer presentarle cotización, si necesita alguna información adicional, por favor, no dude en contactarnos.

**Propuesta de Flete Marítimo**

**NorthBound**

<b>Commodity:</b>	<b>Carga General No Peligrosa (Rollos Plasticos)</b>	
<b>ORIGEN</b>	<b>Rio Haina</b>	
<b>DESTINO</b>	<b>Puerto Principe, Haití</b>	
<b>Tipo de Equipo:</b>	<b>20' St.</b>	<b>40' HC</b>
<b>Descripción:</b>	<b><u>Port to Port</u></b>	<b><u>Port to Port</u></b>
<b>Ocean Freight</b>	<b>\$ 850.00</b>	<b>\$ 1,250.00</b>
<b>Total</b>	<b><u>\$ 850.00</u></b>	<b><u>\$ 1,250.00</u></b>

**Antillean Marine Shipping, le ofrece el servicio de asegurar su mercancía pagando solo US\$1.50 por cada US\$100.00 del valor de su carga.**

Esta es una tarifa estimada de flete emitida a conveniencia de nuestros clientes y sus representantes, la cual no compromete ni al embarcador ni a la línea. El cargo por flete terrestre (US Inland Freight) es cotizado por una tercera parte, por lo cual no tiene garantía de Antillean Marine. Esta cotización es válida por 30 días y está sujeta a cambios sin previo aviso.

# SEA BOARD MARINE LTD



Marzo 31 2016

## Cotizacion

Decripcion	US\$ DOLLAR
Contenedor 20 pies	\$ 990.00
Contenedor 40 pies	\$ 1,100.00

### Nota

Las tarifas estan sujetas a cambio sin previo aviso.

Debe confirmar antes de embarcar

Salidas semanales con un transito aproximado de dos dias puerto a puerto

*Nancy Lopez* | Executive-Inside Sales

Seaboard Marine, LTD. | Carretera Sánchez km 12.5 | Phone: 809-539-7000/246



# Caribbean International Cargo

Caribbean International Cargo

Marzo 30 2016

## Cotizacion

Decripcion	US\$ DOLLAR
Contenedor 20 pies	\$ 1,300.00
Contenedor 40 pies	\$ 1,700.00

### Nota

Las tarifas estan sujetas a cambio sin previo aviso.

Debe confirmar antes de embarcar

Salidas semanales con un transito aproximado de dos dias puerto a puerto

### Dellaneris Mejia

Export & Business Consultant

Caribbean International Cargo

Calle Espiral #3, Urb. Fernandez, Santo Domingo, Republica Dominicana 10129

Tel: (809) 563-7428 | Fax: (809) 567-0683 | Skype: dellaneris\_mejia

Email: [export@cainca.com](mailto:export@cainca.com) | Pagina web: [www.cainca.com](http://www.cainca.com)



Members of  
Members of



Esta sección incluye en el anexo No. 7: Cotización Transporte vía Aérea

## FEDEX



### Cotizacion

Empresa  
Contacto Ainhoa Gomez  
Fecha abr-16

### Datos del Envio

Detalle contenid Rollos Plasticos  
Origen SDQ  
Destino Haiti  
Peso Físico 500KG = 1100LB  
Peso Volumetrico 25X40X48= 347.82 LB  
Valor declarado No especificado por el cliente

CURRENCY TYPE	US\$	RD \$
EXCHANGE RATE		45.73
LIST AMT	2,978.10	136,202.81
DISCOUNT	0	0
BASE CHG	2,978.10	136,202.81
SCHG/TAX	579.99	26525.73
TOTAL	6,536.19	298,931.35

Nota  
Tiempo de transito es de 4 dias laborables

DHL



## Cotización

Empresa : plasticos del caribe  
Contacto: arriwa gomez  
Fecha: Abril 2016

### Datos del Envio

Detalle del Contenido : Rollos Plasticos  
Origen: SDQ  
Destino: HAITI  
Peso Fisico : 500KG = 1100 LB  
Peso Volumetrico: 25\*40\*48" = 347.92 LB  
Valor Declarado : No especificado por el cliente

#### Cargos US\$

Frete		3,245.00
Fuel	0.00%	0.00
Extension de Responsabilidad	Securo	11.50
Otros	Overweight	
Sub-Total		\$ 3,256.50
ITbis		\$ 586.17
Total a Pagar		3,842.67
	DOP	176,196.57

#### Nota:

- \* Esta cotización es válida solo por el mes de la fecha de la misma.
- \* Los precios están expresados en Dolares y en pesos la fecha de la cotización.
- \* La TASA DE CAMBIO varia según las nuevas tasas cambiarias.
- \* Una tarifa de Seguro Puro e Puerta.
- \* No incluye seguros aduanas el cargo aduanado.
- \* Esta cotización está elaborada con tarifa especial por lo que respaldamos el contenido de la póliza al momento de hacer el envío para asegurarnos que sea la tarifa correctamente.

Rammy Diaz

DHL Dominicana S.A.  
Av. República P. 38  
Calle Luperón, DR  
Teléfono: 224 7558  
FAX: 825 1558  
PNO: 1-81-625863