

#### Decanato de Posgrado

# Trabajo de grado para optar por el título de: Maestría en Derecho Marítimo

#### Título:

"Evolución de la compraventa internacional de buques: Estado actual y perspectiva en República Dominicana, periodo 2015-2018"

Postulante:

Msc. Mirian Nelsi Domínguez.

Matricula: 2002-0008

Tutor:

Msc. Damarys Vicente de la Riva

Santo Domingo, Distrito Nacional República Dominicana Abril, 2018

#### RESUMEN

Esta investigación trata sobre la evolución de la compraventa internacional de buques estado actual y perspectiva en República Dominicana, 2015-2018, la misma trata de buscar posibles soluciones para la elaboración de nuevas leyes marítimas y una adecuación de las existentes organizándolas y vinculándolas a los convenios internacionales para aplicarlas en el derecho marítimo dominicano. Se estableció todo lo referente a los buques y los elementos y características que deben poseer para ser buques y diferenciarse de las embarcaciones, entendiéndose la imposibilidad de un mercado de importación y exportación de bugues desde República Dominicana. Decir también la importancia de los actos de comercio y los incoterms en un contrato de compraventa importando y exportando bienes. Todo lo investigado se relaciona con la realidad del presente del país y una propuesta de cómo realizar acciones que favorezcan al país. Cada tema del capítulo II se desarrolla y se establece lo que hay que hacer para desarrollar todo lo referente al derecho marítimo económico. Y como maestrante el compromiso existe y se incrementó sobre todo con el aprendizaje obtenido en entrevistas a varios comandantes de la Armada, de la Capitanía de Puertos, a navieros, entre otros.

### ÍNDICE

RESU	JMEN	ii
AGR/	ADECIMIENTOS	iii
	CATORIAS	
	ODUCCIÓN	
		v
CADI	TULO I	
_	TULO I:	
GENE	ERALIDADES DE LA COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE BUQU	ES.
1.1.	Conceptos y Antecedentes de la compraventa internacional	
1.2.	Contrato de compraventa internacional: Formación. Esencialidades	
1.3. 1.4.	El buque. Concepto. Clasificación. Tipos. Nacionalidad. Registro	
1.4.	Sociedades de clasificación. Compraventa de buques	
1.6.	Los Incoterms	
1.0.		20
CAPI	TULO II:	
_	LUCION Y PERSPECTIVA DE LA COMPRAVENTA INTERNACIONA	I DE
	UES EN REPUBLICA DOMINICANA PERIODO 2015-2018.	LDL
Dogo	DES ENTREI OBEIOR BOMINIOANA I ENIODO 2010 2010.	
2.4		
2.1.	Situación actual de la compraventa internacional de buques en el periodo 2015-2018	40
2.2.	Evolución y causas	
2.2.	Legislación aplicable.	
2.4.	Resultados encontrados con cambios y mejoras	
2.5.	Responsabilidad de las partes	
2.6.	Estado actual de la aplicación de legislaciones y convenios	
	internacionales a la compraventa internacional de buques	
	en República Dominicana	50
2.7.	Perspectiva de la compraventa internacional de buques en	
	República Dominicana	51
2.8.	Análisis y resultados de la Encuesta realizada a expertos	
	en derecho marítimo	53
CONC	CLUSIÓN	vi
	DMENDACIONES	
	IOGRAFÍA	
ANEX		

#### **AGRADECIMIENTOS**

A ti mi Dios, gracias porque nunca has apartado de ti mis plegarias Gracias mi Dios, porque nunca has apartado de mi tu bendición Reconozco que eres mi Dios y el hacedor de todo cuanto existe en mí.

A la Universidad Apec por darme la oportunidad de ser parte de ella.

Un agradecimiento especial lleno de afectos, respeto y consideración al maestro Reinaldo Fuente, por la enseñanza recibida.

Al comandante de la Armada DOMINICANA, Lic. Gerónimo Soto, profesional íntegro me aportó conocimientos desde los cursos que realicé en la Armada y ahora destacándose con tantas enseñanzas el deseo de que aprendiera.

A mi gran maestro Lic. José Alejandro Liriano, con la mayor distinción, cariño y afectos, Capitán Liriano usted continúa siendo mi gran maestro.

Agradecer al Capitan de la Armada Dominicana, Lic. Antoine Rodríguez por el tiempo que mededicó para atenderme cuando solicité su ayuda.

Un agradecimiento super especial al naviero, Lic. César Mercedes quien siempre estuvo ahí para responder mis inquietudes.,

Agradecimientos a Lludelis Epinal, nuestra coordinadora porque su objetivo se logró al finalizar esta primera maestría.

Para nuestra asesora, Damarys Vicente, gracias por su dedicación.

#### **DEDICATORIAS**

A Dios por haber llenado mi vida de ti.

A mi madre Aurora, una vez más te dedico otra investigación con amor fiel y eterno donde quiera que estés.

Siento que estás junto a mí, con un gran amor eterno, nunca te has apartado, vives dentro de mí, eres nuestro presente no nos vamos a olvidar, eres nuestra verdad y nuestra realidad.MADRE, CON UN AMOR ETERNO.

A mis hijos Pavel, Alexander y Brian les dedico este trabajo y me enorgullezco de haberos parido, porque ustedes fueron seres buscados y llegaron a mi vida y hoy somos una familia.

A mi esposo Ramiro, gracias por tu amor y comprensión, eres parte de mí. Te amo.

La dedico a todos mis familiares.

Una dedicatoria especialísima a mis compañeras de maestría y de trabajo, Patria Peña y María Terrero, siempre seguiremos siendo las profe y amigas.

Y para ese colectivo de estudiantes que siempre estuvimos juntos.

Con un homenaje póstumo a George Buttler. Caramba George.

A dos amigas de siempre Ivonne Alcántara y Altagracia Báez.

#### INTRODUCCIÓN

En República Dominicana la compraventa internacional de buques la puede realizar quien así lo desee y para ello se hace necesario la existencia de dos partes, comprador y vendedor en Estados diferentes y se realiza a través de un contrato internacional que puede ser verbal o escrito para lo que hay que tomar en cuenta la formación del mismo y que este sea internacional.

La legislación marítima dominicana no la define claro y al no tener otras leyes que hagan posible realizar este contrato, es entonces que se recurre a la aplicación de los actos de comercio. En esta investigación titulada "La compraventa internacional de buques: Estado actual y perspectiva en República Dominicana," se toman en cuenta los convenios internacionales.

En la realización de esta investigación la maestrante optó porque la estructuración de la tesis fuera de dos capítulos, de ahí que el primero trate de las generalidades sobre la compraventa internacional de buques y su clasificación incluso desde el punto de vista técnico y un segundo capítulo donde se desarrolla la investigación estableciendo las condiciones que debe tener el buque frente a una embarcación o barco a partir de un contrato de importación o de exportación para la compra de buques.

A partir de lo arriba expuesto es necesario decir la situación existente hoy día en República Dominicana relativo al derecho marítimo y en especial lo concerniente a la compraventa internacional de buques. Entonces se puede decir que la situación actual existente del derecho marítimo dominicano que se aplica es inoperante, con una legislación desactualizada sin compromiso de las partes envueltas para actualizar la legislación y sin el inicio de acciones que conlleven a la creación de leyes. Asimismo hoy día la Armada no posee un presupuesto que contribuya a la formación de marinos mercantes que puedan trabajar en diferentes barcos y buques de otras nacionalidades en el extranjero.

Realmente en el país existen leyes marítimas como son, leyes sobre medio ambiente para proteger el medio marino, también la ley sobre autoridad portuaria dominicana, entre otras, estas leyes y otras, cuando estas se aplican es de manera unilateral solamente por las instituciones a las cuales pertenece, desfavoreciendo al país en todos los aspectos y en especial desde la comercialización y no existe una conexión y vinculación con otras que utilizan y aplican otras instituciones ligadas al comercio marítimo del país,

Al aplicar estas leyes disgregadas sin contar con la participación de otras instituciones que poseen sus propias leyes, se desarrolla una vez más la falta de voluntades consensuadas del Estado con Medio Ambiente, Capitanía de Puertos, la Armada, Ministerio de Industria y Comercio, Dirección General de Impuestos Internos, Código de Comercio y el sector privado, es una forma probada de verificar la descomposición del derecho marítimo dominicano y su desorganización.

Es evidente que el país no posee un modelo de desarrollo económico definido para garantizar un mercado de exportación e importación que se realice por vía marítima que le permita competir internacionalmente, tampoco el país posee astilleros que permita fabricar embarcaciones navales de forma científica para exportar, lo que si se comprueba es la existencia de una marina mercante, y esto se da por la existencia de una flota de embarcaciones que posee República Dominicana, pero sin autonomía, también no hay reglas claras que se apliquen a inversionistas que le garantice su inversión, todo esto por la falta de apoyo nacional y sin un presupuesto, especialmente para la Armada en la formación de marinos, porque los poco que se forman es porque algunas empresas lo solicitan y lo pagan, pero sin ninguna difusión en los más media de comunicación del país.

Es importante destacar la insuficiencia de embarcaciones en el país y la insuficiencia de registros por ser registro cerrado de embarcaciones, la falta de consenso de las instituciones, tampoco el país cuenta con una marina activa, ni con una lista blanca de marinos preparados, muy al contrario si dichos marinos

son contratados es para ejercer trabajos simples sin importancia, realizando servicios simples.

La importancia de la investigación consiste de valorar las necesidades del país en todo lo que tiene que ver con el derecho marítimo y la compraventa internacional de buques, enunciando parte de la legislación que no permiten un avance económico de República Dominicana a partir de la puesta en práctica de un conjunto de leyes, reglamentos y convenios de los cuales el país no forma de los mismos. Y analizadas esas necesidades y logrando ponerlas en práctica es posible buscarle solución porque permitirán crear un comercio competitivo y registros abiertos para contribuir al desarrollo del país.

#### **CAPITULO I:**

# GENERALIDADES DE LA COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE BUQUES.

#### 1.1 Conceptos y Antecedentes de la compraventa internacional

La compraventa internacional ha sido analizada por diferentes autores que la definen. "La compraventa internacional es aquella operación bilateral en que una de las partes (vendedor) se obliga a entregar a la otra (comprador) una cosa a cambio de un precio cierto en dinero o signo que lo represente". Beato (2014).

Compraventa internacional consiste en el intercambio que se realiza de una cosa entre comprador y vendedor de diferentes Estados, a cambio de un precio.

La compraventa internacional de mercancías se rige por las normas contenidas en la Convención de las Naciones Unidas sobre esta materia. Normas que han pasado a formar parte del ordenamiento jurídico español.

Según afirma la autora Beato (2014), en cualquier transacción comercial a nivel internacional se lleva a cabo un proceso de negociación para adquirir mercancías y/o servicios en los mercados internacionales, y ese proceso se consolida con la Compraventa en el Comercio Internacional, para lo que se utiliza un contrato.

El Contrato de compraventa internacional de mercancías es el contrato celebrado entre partes cuyos centros de operaciones o establecimientos

comerciales se encuentran en países distintos. Dichas partes (vendedor y comprador) se ponen de acuerdo respecto a producto, cantidad y precio.

(Salgado, 2018, pág. 393), citando a Rojina Rafael, dice, "la compraventa es un contrato mediante el cual el vendedor cede la propiedad de un bien o buque a otra parte llamada comprador mediante el pago de un precio cierto y en dinero". Esta definición está acorde con la investigación y es asumida en todas sus partes. ((Salgado)

Para el maestrante de esta investigación, la compraventa internacional de buques, consiste en un acuerdo de voluntades contractuales bilaterales o multilaterales entre compradores y vendedores de diferentes países, con obligaciones de entrega de la cosa y pago de la misma en un plazo preestablecido.

Es importante enfatizar que la compraventa internacional de buques es un acuerdo escrito o verbal entre partes, navieros o propietarios de buques, lo que necesariamente trae consigo la realización de un contrato en el que se crean derechos y obligaciones entre las partes involucradas al momento de realizar negociaciones, asimismo, tomando en cuenta la internacionalidad de este contrato, el mismo se realiza entre partes domiciliadas en diferentes Estados, con leyes totalmente desiguales en su aplicación y contenido y donde cada Estado es parte de convenios internacionales diferentes en algunos casos, y tiene que recurrir a reglas internacionales privadas de fácil conveniencia para cada uno, y estas reglas son los incoterms.

El origen de la compraventa data desde la antigüedad en que los pueblos intercambiaban mercancías y ya en la edad media con el desarrollo del derecho marítimo aparece la compraventa internacional entre pueblos que

comercializaban, siendo los más destacados, Egipto, Marruecos, Siria, entre otros.

# 1.2 Contrato de compraventa internacional: Formación. Esencialidades.

De conformidad con aspectos importantes asumidos de este contrato, se establece una definición de este: El contrato de compraventa internacional consiste en un documento de transacción internacional por escrito, celebrado entre compradores y vendedores de diferentes países, para transportar un bien, estableciendo características, descripción, precio, cantidad, calidad, puertos de entrega del mismo.

Formación del contrato de compraventa.

En la formación de este tipo de contrato por ser una modalidad importante de transferencia de un bien (buque) se hace necesario enunciar sus elementos más importantes ya que estos no se pueden excluir de dicho contrato y estos son:

Los entes o sujetos.

Son los compradores y vendedores que tienen derechos y obligaciones que cumplir en este contrato de compraventa internacional de buques.

El objeto.

El objeto enuncia los bienes (buques) que se transfieren del vendedor al comprador.

El precio.

Este se establece en el contrato como una obligación principal.

La transferencia de la propiedad del bien.

Esto permite la entrega del bien y las obligaciones que se les adjunta tanto del vendedor y del comprador. Es por esto que hay que destacar estos elementos arriba detallados y es que el "incumplimiento de uno o algunos de estos elementos anula el contrato y esto se da cuando cause a la otra parte un perjuicio tal que la prive sustancialmente de lo que tenía derecho a esperar en virtud del contrato." (ONU, 2011)

Además, tomando en consideración el artículo 1182 del código civil dominicano, que refiere sobre el incumplimiento de uno o algún elemento, dice el código: "Quedará extinguida la obligación que consista en entregar una cosa determinada cuando ésta se perdiere o destruyere sin culpa del deudor y antes de haberse éste constituido en mora". De ahí la similitud relativa al incumplimiento de elementos que establece la convención arriba mencionada y el código también mencionado en su artículo 1182.

Es importante señalar que la compraventa internacional pasa por diferentes etapas en su formación y son estas: Iniciación, donde las partes vinculadas al contrato acuerdan estipular las condiciones para negociar, luego aparece la negociación con oferta que puede ser aceptada o no por el comprador, luego aparece el perfeccionamiento, siempre y cuando se tenga la aceptación del comprador. Otra fase importante de la compraventa internacional es la implementación, donde aparecen los documentos comerciales con la participación de los operadores como son el bróker, importadores, exportadores.

Esencialidades del contrato de compraventa

El contrato de compraventa contiene esencialidades que lo distingue y son estas:

Descripción de los bienes.

La descripción de los bienes es una exigibilidad del comprador ya que la misma debe estar individualizada por el vendedor constituyéndose así una seguridad para el comprador de que el bien comprado está apto para la utilización que se le vaya a dar al mismo. De ahí la importancia de la descripción, porque permite verificar tamaño, colores, altura, anchura, o sea dimensiones, longitudes que en este caso debe y tiene que tener el bien comprado.

#### Precio de los bienes.

El precio es innegable que debe formar parte de este contrato, igual debe establecerse la moneda y su conversión. Asimismo, las condiciones de pago que puede ser por crédito documentario, al contado, entre otras, también para entregar el bien, por eso hay que mencionar los incoterms que son reglas internacionales asumidas por comprador y vendedor y la Cámara de Comercio Internacional.

#### Documentos.

Los documentos de transferencia se realizan a través del contrato de compraventa de ahí la necesidad de destacarlos y la obligatoriedad que los lleven los buques, además que algunos de los mismos deben ser llevados de acuerdo al tipo de buques que se transfiere, de ahí que deben ser claros y precisos para evitar reclamaciones en las negociaciones del bien entre vendedor y comprador y donde se pueda demostrar a quien pertenece la propiedad en el momento de la transferencia.

Mencionar también que se pueden utilizar cláusulas en la que el vendedor tenga consigo la propiedad del bien, hasta recibir el pago del mismo de acuerdo a las condiciones preestablecidas con el comprador, o, una cláusula extendida donde el vendedor proyecta acrecentar más su propiedad vinculándola con otra deuda del comprador con él. También hay que agregar otro requerimiento y es,

establecer el lugar que hayan establecido las partes para inspeccionar el bien que se va a transferir.

Al evaluar los contratos de compraventa de buques, hay que establecer el tipo de buques que se desea comprar sea mayor o menor, estableciendo la descripción del mismo, matrícula, llevando también certificados incluido el de propiedad, donde se expresa la voluntad entre comprador y vendedor y todo tipo de documentos como son los certificados que deben llevarse a bordo del buque, entre estos están la autorización de salida del buque, certificado de desratización, certificado de revisión, libreta de inscripción marítima, certificado internacional de vacunación, solicitud de inspección y certificado de inspección.

Añadir también el certificado de internacional de arqueo, certificado de construcción para buques de carga, certificado del equipo para buques de carga, certificado de seguridad radioeléctrica para buques de carga, certificado de exención, certificado de aptitud de para el transporte de gases licuados a granel, certificado internacional de aptitud para transporte de productos químicos peligrosos a granel, certificado internacional de francobordo (1966), libro de registro de hidrocarburos, libro de registro de carga, documento de cumplimiento, certificados médicos.

Otro documento que deben llevar los buques es el de autorización para transportar granos, certificado de seguridad para naves de gran velocidad, libro registro de sistema de vigilancia y control de descarga de hidrocarburos del último viaje en lastre, plan lucha contra incendios, libro registro de basuras, diario oficial de navegación del buque relativo a registro de pruebas y el diario de registro de inspecciones y mantenimiento de los dispositivos y medios de salvamento, certificado de contaminación por las aguas sucias, certificado de prevención de contaminación atmosférica, certificado de títulos del capitán, oficial o marinero, entre otros.

Estos documentos son importantes y deben llevarse en los buques y esto se da de acuerdo con el tipo de buques, además cuando se menciona que se toman en cuenta reglas de convenios se puede mencionar el STCW (1978), regla 12 del artículo VI, en su forma enmendada de 1995 y la sección A12 del Código de Formación.

#### 1.3 El buque. Concepto. Clasificación. Tipos. Nacionalidad. Registro.

Actualmente no existe una definición de buques unificada en los convenios internacionales, pero tampoco en el Código de Comercio de República Dominicana, siendo las más acertadas la del Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques que dice: "Buque cualquier embarcación con medios de propulsión propios destinada a la navegación marítima que se utiliza en el comercio marítimo internacional para el transporte de carga o pasajeros, o de ambos, con excepción de las embarcaciones de menos de 500 toneladas de registro bruto". Esta es la más acertada y se acerca a la definición de buque.

Para que exista una verdadera definición de buques hay que tener en cuenta si es un bien mueble o inmueble, España lo trata como un bien de carácter soberano porque donde va el buque también va la bandera y va la legislación. Pero este país tiene una ley del 2014, más actualizada que otros países en cuanto a construcción, venta, legislación de buques, entre otras.

En la definición de buque hay que aplicar estos aspectos que tiene que poseer para que el mismo adquiera la condición para la navegación y son: Flotabilidad, en esta se aplica el principio de Arquímedes y es que todo cuerpo que flota recibe un empujón de abajo hacia arriba para flotar. Solidez, con esta se busca que la estructura del casco sea tan recia que pueda resistir los esfuerzos

que realiza el buque. Es por eso que se asume lo establecido por Barbudo (1980) y es lo siguiente:

"Sobre la resistencia del agua al movimiento del buque y esa resistencia debe tenerla el buque por formación de remolinos, por los efectos de las corrientes sobre el buque, por la posición de equilibrio sobre el buque, por formación de olas superficiales por movimiento del buque". Mientras que la estanqueidad que es lo mismo que impermeabilidad se utiliza para imposibilitar que entre agua al interior del buque. Maniobrabilidad, para la navegabilidad. Resistencia al mar, resistencia al mal tiempo que se le presente. Autonomía, quiere decir que el buque puede durar un tiempo sin llegar a puerto. (ENRIQUE BARBUDO DUARTE)

**Buque** es un barco con cubierta que por su tamaño, solidez y fuerza es apropiado para navegaciones marítimas de importancia y que debe reunir las siguientes condiciones de flotabilidad, solidez, estanqueidad, maniobrabilidad, navegabilidad. (Blazek, 2017).

Destacar también que cada convenio define el buque de acuerdo a la naturaleza del mismo. El buque a partir de ser un bien jurídico registrable cuya propiedad crea derechos y obligaciones, se le puede considerar una cosa que posee individualidad propia y está acompañado de accesorios que le hacen ser esa cosa de manera integral. Al mencionar la individualidad del buque, la expresión está dirigida a la identificación del mismo: Nombre del buque, certificado de matrícula, número OMI, señal distintiva, pabellón, unidad de arqueo bruto, nacionalidad.

La estructura del mismo está diseñada para la navegación y la puesta en práctica del comercio. A partir de esto se redactan definiciones de expertos de la navegación y entre ellas se destaca a (García, 2015), quien dice: "El buque es un objeto que puede utilizarse como medio de transporte sobre el agua, y que bajo condiciones normales pueda ser comandado a voluntad por su tripulación."

Esta definición está incompleta porque sólo se refiere a tripulación que está formada por personas que prestan sus servicios en el buque y transporte que necesariamente tiene que ser por agua tratándose de buque, por lo que no se asume en esta investigación.

El reglamento internacional para prevenir abordajes, (1977), RIPA, realiza una definición de buque: "Es toda clase de embarcaciones, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento y los hidroaviones, utilizadas como medio de transporte sobre el agua".

**Buque**: "Consiste en un barco de grandes dimensiones y de porte superior a quinientas toneladas, con más de una cubierta y acondicionado para largos trayectos, que se utiliza con fines militares o comerciales". (Blazek, 2017).

"**Buque** es un barco con cubierta que por su tamaño, solidez y fuerza es apropiado para navegaciones marítimas de importancia y que debe reunir las siguientes condiciones de flotabilidad, solidez, estanqueidad, maniobrabilidad, navegabilidad". (Blazek, 2017)

Se asume esta definición, porque la misma contiene las condiciones que debe tener un buque hoy día, y todas en su conjunto permiten la navegación del buque.

Clasificación de los buques.

Estos buques se clasifican de acuerdo a las capacidades que poseen y también de acuerdo al tamaño de los mismos y son:

Los Buques Graneleros son los más adecuados para transportar cargas sólidas debido a que su diseño favorece la carga y descarga mediante grúas. En su cubierta se pueden distinguir con claridad las superficies en forma rectangular

destinadas a este fin. Este buque contiene detallado lo necesario para la navegación.

- Tipo Buque granelero
- Bandera Marshall Islands

#### Figura N0. 1 Buque granelero



https://www.fleetmon.com/vessels/calhoun\_9304576\_7960/?language=es

- IMO 9304576
- MMSI 538005194
- Señal V7BT4
- Año de construcción 2006
- Eslora 225 m

- Manga 32 m
- Calado Avg 9,1 m / ...
- Velocidad Avg/Max 9,2 kn / 15,5 kn
- Peso muerto ●●●●●
- Tonelaje bruto ●●●●●●

Figura N0.
Buque portacontenedores



Los Buques Portacontenedores, tienen como objetivo el transporte de mercancías en contenedores. Este tipo de embarcación es la más utilizada para cargamento seco en el transporte internacional.

Figura N0. 3 Buque petrolero o buque tanque



Los Petroleros o Buques Tanque están diseñados para albergar crudo, líquidos, productos químicos y gases licuados.

Figura N0. 4 Buque frigorífico



Los Buques Frigoríficos están destinados para el transporte de alimentos y mercancías perecederas.

Figura N0. 5 Buque de carga rodante



Los Buques de Carga Rodante principalmente son usados para el transporte de vehículos ya que cuentan con rampas y plataformas capaces de fijar e inmovilizar todo tipo de vehículos.

Figura N0. 6 Barco de cabotaje o buque costero



Los Barcos de Cabotaje o Buques Costeros están diseñados para navegar en aguas poco profundas.

Figura N0. 7 Ferris o transbordadores



Los Ferris o Transbordadores son utilizados para el transporte de pasajeros en trayectos cortos y en ciudades costeras. Sin embargo, los cruceros se dedican a los viajes turísticos de placer.

Figura No. 8
Barco o buque mercantes



Barcos o buques mercantes y dentro de estos aparece un tipo de buques y son los buques de carga, los de pasajeros, los de investigación y los de pesca. Asimismo, de acuerdo a sus características están: Los remolcadores, los pontones, gabarras, las dragas, las cisternas, estos barcos se utilizan para desarrollar transacciones portuarias.

Figura N0. 9 Gabarra



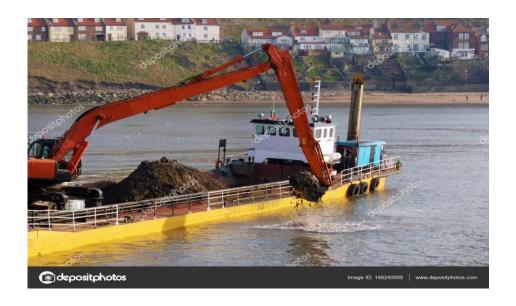
Las gabarras al ser pequeñas, las mismas carecen de mucho calado, se utilizan en el traslado al muelle de bienes transportadas por barcos que por sus longitudes no pueden atracar pegados a él, y además por embarcaciones que realizan descarga y se realizan por ambos costados.

Figura N0. 10 Remolcadores



Los remolcadores están caracterizados por su estabilidad y esta se ajusta con la fuerza de empuje y la celeridad, de ahí que unidos estos tres elementos se hace posible realizar el remolque para el atraque y desatraque de los buques en la entrada y salida de los puertos.

Figura N0. 11 Draga



Las dragas están identificadas como embarcaciones equipadas de herramientas utilizadas para limpiar despojos, basura, y otras, lo que trae como resultado que los buques puedan maniobrar y tengan un aseguramiento del calado.

Figura N0. 12 Las cisternas



Las cisternas, poseen tanques para guardar agua, así como también combustibles, provistas con equipos de bombas, mangueras, tuberías para ser utilizadas de acuerdo a las necesidades del buque.

Figura N0. 13 Rompehielos



Los rompehielos, o cuchillos de mar son embarcaciones utilizadas para romper la capa de hielo que cubre la superficie de los mares durante el invierno, también es utilizado para romper el hielo interior de los puertos, para los polos norte y sur.

Figura N0. 14 Buque -faro



Los buques-faro llevan instalado a bordo un faro, tienen la posibilidad de fondearse en lugares fijos y con una orientación determinada, próximos a zonas que representan un peligro para la navegación y en donde no se pueden hacer instalaciones permanentes para un faro.

Figura N0. 15 Barco de carga seca



Los barcos de carga seca tienen grandes escotillas y bodegas para embarcar piezas de gran volumen.

Por ser barcos de carga seca, contienen a los carboneros, caracterizados por el tamaño de sus escotillas de entrada a las bodegas, que ocupan del 60 al 70% de la cubierta.

Destacar otra clasificación de acuerdo a su tonelaje y sistema utilizado en su construcción, por sus elementos estructurales, por su tonelaje y por el tipo de servicio que realizan.

Desde el punto de vista técnico.

Buques mayores y menores: buque mayor es aquel que registra un arqueo total mayor a 10 toneladas; y buque menor es el que registra un arqueo total menor a 10 toneladas.

Por su naturaleza.

Públicos: son los afectados al servicio del poder público, por más que pertenezcan a un titular.

Privados: son los no afectados al servicio del poder público, por más que pertenezcan al Estado Nacional, provincial, municipal.

Por la finalidad de los servicios que presta.

Son los buques de comercio: de pasajeros, de carga, de pesca.

Por la navegación que efectúa.

Buques de navegación marítima, por ríos interiores.

Navegación lacustre.

Buques de cabotaje nacional

Buques destinados a la navegación y comercio internacional.

Por su tonelaje.

Buque mayor: 10 toneladas o más de arqueo total.

Buque menor: menores de 10 toneladas de arqueo total.

Buque de guerra son los que son totalmente diferentes a los arriba mencionados.

Buque de guerra, es aquél que posee características como son el armamento, protección, velocidad y autonomía con capacidad ofensiva y defensiva y además con gran movilidad.

Nacionalidad del buque.

El buque adquiere su nacionalidad cuando enarbola la bandera de un Estado, siempre que cumpla con los requisitos exigidos por el mismo, de ahí que todo buque que tenga una nacionalidad la utiliza como garantía nacida del principio de libertad de navegación, esto por la jurisdicción del Estado del pabellón.

Mencionar también que la nacionalidad del buque hace posible que el Estado que la otorga le imponga obligaciones porque llevan su pabellón. Asimismo, que están protegidos por el Estado de abanderamiento. Todo lo arriba mencionado una vez puesto en práctica permite una navegación y una comercialización acorde a los nuevos tiempos para la compraventa internacional de buques.

También hay que destacar que la navegación de los buques se realiza bajo el pabellón de un solo Estado, aunque con excepciones contenidas en tratados internacionales que permiten que el buque pueda navegar con dos pabellones de diferentes Estados están impedidos de utilizar sus nacionalidades contra un tercer Estado, convirtiéndose en buque sin nacionalidad.

Se puede identificar un buque con nacionalidad a través del domicilio, matriculación, pabellón, abanderamiento, del nombre, número y registro, por existir una vinculación de este con el Estado que le abandera.. Asimismo, todo Estado que otorga una nacionalidad a un buque es porque está en condiciones de otorgarle a este la libertad para navegar, esto porque está bajo su jurisdicción. Entonces, la nacionalidad se obtiene con la matriculación del buque, además del registro, los documentos que le acreditan y confirman y el recibimiento del pabellón.

Registro.

El registro de buques consiste en la inscripción que se realiza de estos y de las personas naturales o jurídicas en su condición de propietarios, armadores, navieros o arrendatarios.

El convenio de Montego Bay de 1982, en su artículo 90 referido al derecho de navegación, dice "Que todos los Estados tengan o no costas tienen el derecho de que los buques que porten su pabellón puedan navegar en alta mar." De ahí que existen registros abiertos de buques que le otorgan a los países ganancias pr el registro de buques, Bahamas es uno.

Existen requisitos aplicables a embarcaciones extranjeras para ser matriculadas en país: Carta solicitud de abanderamiento dirigida a la Capitanía de Puertos, y Autoridad Maritima ARD, asimismo, Certificado de impuestos aduanales, certificado de Aduanas de este pago. Igual debe depositar foto del barco que incluya la proa, la popa, foto del propietario y de sus datos personales.

También foto de matrícula extranjera y pago de esta, documentos de compra venta de la embarcación, descargo de la matrícula extranjera del país que la otorgó, destacar también el pago de certificado de navegabilidad y comisión de inspección y arqueo. certificado de no antecedentes. Mencionar que si la embarcación pertenece a una sociedad comercial debe presentar los estatutos constitutivos, registro mercantil, el RNC y una certificación de la DGII donde consta que está al día en el pago de los impuestos.

#### 1.4 Sociedades de clasificación. Compraventa de buques.

Procedimiento para adquirirlo. Causas que originan el abandono del buque y responsabilidades.

Las sociedades de clasificación por ser instituciones técnicas han asumido una responsabilidad cuya finalidad es brindarle asesoramiento de navegación y comercio marítimo a quienes lo soliciten en relación a la construcción, esencialidades y condiciones para la navegación del buque. Hay que recalcar que solo actúan como entes que dan asesoramiento de navegación y comercio marítimos a terceros.

Estas sociedades están especializadas porque cuentan con inspectores de buques ingenieros y arquitectos navales, inspectores de equipos marinos, cuyas funciones consisten en promover la seguridad de la vida humana en el mar, además la de los buques, siendo todavía más importante porque protegen el medio ambiente marino, y todo esto se aplica a los buques mercantes y no mercantes.

Estas sociedades de clasificación de buques tienen que cumplir con los requerimientos exigidos para la navegación de un buque y entre ellos está el certificado de seguridad de cubiertas y de máquinas, además inspección de los buques, las reglas de clasificación. Actualmente una gran cantidad de sociedades de clasificación forman parte de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) de ahí que lo que se busca es desarrollar reglas y ponerlas en práctica.

Compraventa de buques. Procedimiento para adquirirlo.

La adquisición de buque se puede realizar por donación, en pago, permuta, prescripción, abandono a favor de los aseguradores, confiscación, incautación, venta judicial, arrendamiento, abandono, construcción y compraventa. Además, se puede adquirir de acuerdo a las disposiciones de las

leyes de un país determinado según el procedimiento legal existente en el mismo. Pero, es importante que se realice un contrato por escrito entre compradores y vendedores.

Por ser la compraventa el tema principal de esta investigación se hace necesario mencionar que en la compra de una embarcación participan dos instituciones de derecho público: Registro marítimo, encargado de ventas, arrendamientos, inscribir hipotecas con una vigencia de cinco años, este registro marítimo es dependiente del Ministerio de Industria Comercio y también está la Armada de República Dominicana. Estas dos instituciones están facultadas para entregarles a los compradores cuatro documentos o certificados que ponen en condiciones a la embarcación para navegar en aguas interiores y exteriores.

Los cuatro certificados mencionados, son la matriculación que identifica la nave y que detalla todo su contenido: Nombre de la embarcación, propietario, fecha de construido. Es importante establecer el abanderamiento de la nave otorgada por el Estado porque son una extensión del territorio que la otorgó. También el certificado navegabilidad que lo otorga la Armada Dominicana; mientras que la patente de navegabilidad se otorga cuando la embarcación posee condiciones de seguridad y la comandancia de puertos adscrita a la Armada Dominicana es la encargada de otorgarla, con vigencia de un año. ....Referencia ph@phlaw.com

#### Responsabilidades.

La responsabilidad del vendedor de buques es la entrega del mismo, en el tiempo establecido y en las condiciones pactadas con el comprador, también las responsabilidades de este están establecidas en el código de comercio dominicano a partir de los artículos 631, 632 y en especial el artículo 633 y de convenios internacionales que serán desarrollados esta investigación. Relativo al comprador su principal responsabilidad es el pago de la cosa comprada.

#### 1.5 Convenios aplicables.

"Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, adoptado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de Buques" (Convenio de las Naciones Unidas, 1986). Este convenio se utilizará porque contiene definiciones, aplicación, responsabilidades, la explotación del buque entre otras.

Este convenio es muy completo para la investigación que se realiza y se asume.

Según el Convenio Solas (1974), desde el punto de vista técnico, este tiene que ver con la seguridad y protección de los buques y se constituye en un modelo que establece lo que debe tener un buque y se utiliza también sobre prevención y seguridad del buque respecto a accidentes. También se hace mención del capítulo V, regla 14 sobre dotación de los buques.

También se utiliza la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar), porque este trata la soberanía del Estado ribereño dentro del cual está el archipielágico. Y porque establece el estrecho vínculo entre el buque y la nacionalidad del mismo.

Asimismo, se utilizará la Organización Marítima Internacional (OMI) para poner en práctica la industria del transporte y sustentar la investigación.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNDUDMAR) o UNCLOS, se utilizará para determinar los límites del mar territorial donde expresa que este mar territorial no puede pasar de 12 millas, además de las normas que se aplican a todos los buques donde el derecho de paso inocente lo pueden utilizar a través del mar territorial sin importar que el Estado sea ribereño o sin litoral.

#### 1.6 Los Incoterms

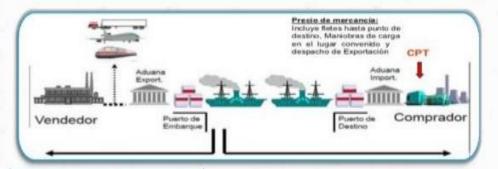
Los incoterms, son términos que contienen reglas utilizadas en un contrato de compraventa internacional que definen ciertos aspectos del mismo y que pueden determinar ciertas cuestiones tales como: Alcance del precio; momento y lugar en el que se produce la transferencia de riesgos sobre la mercancía objeto del contrato. Esos términos se utilizan a nivel internacional, también hay que mencionar la compañía aseguradora que asume responsabilidad frente al riesgo, el lugar de entrega de la mercancía; partes contratantes, paga del transporte, parte que contrata y paga el seguro, los documentos que tramita cada una de las partes, .sus derechos y obligaciones.

Las siguientes gráficas representan las características, derechos y obligaciones y riesgos de las partes de acuerdo al incoterms que se enuncia en cada gráfica.



**Fuente:** Incoterms 2010, Incoterms 2000 y Diferencias barkuscoach.com/incoterms-2010-incoterms-2000-y-diferencias

#### CPT: (CARRIER PAID TO - TRANSPORTE PAGADO HASTA)

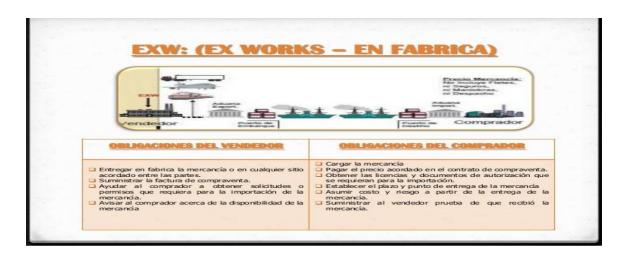


#### OBLIGACIONES DEL VENDEDOR

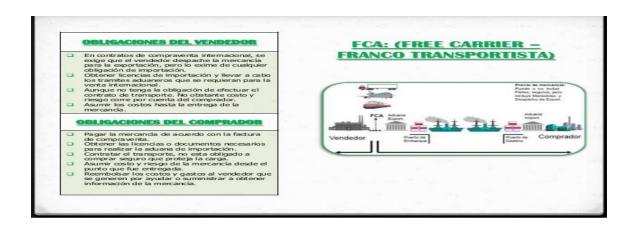
- Suministrar la mercancia y la factura comercial de acuerdo con el contrato de compraventa.
- Realizar los tramites aduaneros que se requieren para hacer la exportación.
- Entregar la mercancia poniéndolas en manos del porteador, en fecha y plazos acordados.
- Asumir todos los riesgos de perdidas o daños causados a la mercancia.
- Pagar todos los costes de la mercancia.
- Embalar correctamente la mercancia.
- Propordonar al comprador el documento de transporte.

#### OBLIGACIONES DEL COMPRADOR

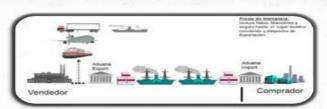
- Pagar el precio de la mercancía según lo dispuesto.
- Recibir la mercancía y hacerse cargo de esta cuando sea entregada.
- Asumir todos los riesgos de perdida o daño causados a la mercancía.
- Pagar todos los costes relativos desde el momento que esta sea entregada.
- Reembolsar los costos y gastos al vendedor que se generen por suministrar o ayudar a obtener información de la mercancia.







#### **DAP: (DELIVERED AT** PLACE - ENTREGADA **EN LUGAR)**



#### OBLIGACIONES DEL VENDEDOR

- □ Se obliga al vendedor a efectuar el despacho de exportación.
  □ Entregar la mercancia a disposición del comprador.
  □ Suministrar mercancia y factura comercial.
  □ Contratar el transporte hasta lugar de destino designado.
  □ Entregar la mercancía preparada para la descarga.
  □ Asumir perdida o daño ocasionado a la mercancia.
  □ Pagar los costos de transportes y demás gastos al hacer entrega de la mercancia.
  □ Asumir los costos aduaneros.
  □ Proporcionar al comprador prueba de que la mercancia
- ☐ Proporcionar al comprador prueba de que la mercancía es entregada.

  Soportar los costos de las operaciones de verificación.
- Embalar correctamente la mercancía.

#### **OBLIGACIONES DEL COMPRADOR**

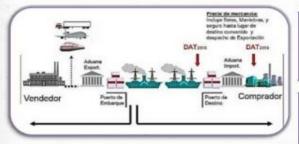
- □ Soportar el riesgo de perdida o daño de la mercancia.
  □ Pagar el precio de la mercancia según contrato.
  □ Efectuar el despacho de importación y llevar a cabo los tramites aduaneros.
  □ Hacerse cargo de la mercancia desde que la recibe.
  □ Soportar riesgos de perdida o daños desde que la recibe.
  □ Aceptar el documento prueba de entrega de la mercancia.
  □ Responder por los costos resultantes de cualquier inspección obligatoria.
  □ Suministrar los documentos e información de la

- inspección obligatoria.

  □ Suministrar los documentos e información de la mercancia.

  □ Reembolsar los costos y gastos al vendedor que se generen por suministrar ayuda o información de la mercancia.

#### AT TERMINAL - ENTR **EN TERMINAL)**



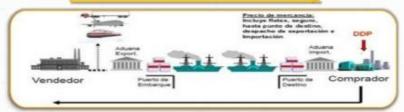
- Entregar la mercancía a disposición del comprador.
- Suministrar mercancía y factura comercial.
- Efectuar despacho de exportación.

8

- Contratar el transporte hasta puerto destino.
- Responder por costos de tramites aduaneros y demás gastos.
- □ Proporcionar al comprador prueba de que la mercancía ha sido entregada.
- Embalar correctamente la mercancia.

- ☐ Suministrar al comprador información de la mercancia.
- ☐ Soportar los costos derivados de las operaciones de verificación al momento que se entrega la mercancía.
- Reembolsar los costes y gastos al comprador.
- □ Soportar riesgos de perdida o daños de la mercancía.
- □ Pagar el precio de la mercancia según contrato.
- Efectuar el despacho de importación.
- ☐ Hacerse cargo de la mercancia desde que se recibe. Asumir los costos que se deriven luego de recibir la mercancía..
- □ Responder por los costos resultantes de cualquier inspección obligatoria previa al embarque.
- □ Suministrar documentos e información de la mercancía.
- □ Reembolsar los costos y gastos al vendedor por suministrar ayuda o dar información de la mercancía.

#### DDP: (DELIVERED DUTY PAID - ENTREGADA DERECHOS PAGADOS)



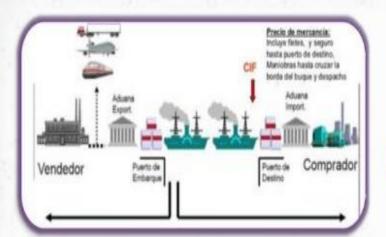
#### **OBLIGACIONES DEL VENDEDOR**

- El IVA o cualquier otro impuesto es responsabilidad del vendedor.
   Entregar la mercancia a disposición del comprador.
- Entregar la mercanda a disposición del comprador.
   Efectuar tramites aduanero de exportación e importación.
- Contratar transporte hasta el lugar destino.
- Entregar la mercancía preparada para la descarga.
- Asumir la perdida o daños ocasionados a la mercancía.
- Soportar cualquier gasto de descarga en el lugar de destino.
- Asumir los costos que se deriven de los tramites aduaneros.
- Notificar que la mercancía es entregada en lugar pactado.
- Embalar correctamente la mercancia.

#### **OBLIGACIONES DEL COMPRADOR**

- Soportar cualquier perdida o daño de la mercancía.
- Pagar el precio de la mercancia según contrato.
- Ayudar al vendedor en la consecución de las licencias de importación o otra documentación.
- Hacerse cargo de la mercancia desde que la recibe.
- Soportar riesgo de perdida o daño desde que la recibe.
- Asumir los costos que se deriven luego de recibir la mercancía.
- Aceptar el documento prueba de entrega de mercancía.
- Suministrar los documentos e información de la mercancía.

# FAS: (FREE ALONG SIDE SHIP – FRANCO AL COSTADO DEL BUQUE) | Pagar precio de la mercancia según contrato. | Pagar precio de la mercancia según contrato. | Pagar cualcular de la mercancia de la mercancia ha sido entregada. | Notificar que la mercancia ha sido entregada. | Pagar cualcular costo que se derive entregada contrato. | Pagar cualcular costo que se derive entregada. | Pagar cualcular costo que se derive entregada. | Pagar precio de la mercancia según contrato. | Pagar precio de la mercancia según contrato de la mercancia según contra



# CIF: (COST, **SEGURO Y FLE**

#### Suministrar la factura comercial. Obtener la licencia de exportación.

DEL VENDEDOR

**DBILIGACIONES** 

- Efectuar el despacho de la exportación.
- ☐ Contratar el transporte desde el punto de entrega acordado.
- Asegurar la mercancía contra riesgo y perdida.
- Proporcionar el seguro o póliza al comprador.
- Entregar la mercancía a bordo del buque.
- ☐ Asumir perdida o daños ocasionados a la mercancia.
- Responder por todos los costos relativos a la mercancia.
- Entregar al comprador documento de transporte.
- Pagar cualquier costo que se derive por inspección.
- ☐ Suministrar al comprador cualquier información sobre la mercancía.
- ☐ Reembolsar los costes y gastos al comprador que se genere por ayudar a suministrar o dar información sobre la mercancía.

- Pagar el precio de la mercancía según contrato.
- Realizar todos los tramites e importación de la mercancia y su transporte.
- Asumir los riesgos y daños de la mercancía cuando sea entregada.
- Responder por todos los costos y gastos de la mercanda desde que se entrega.
- Tomar los gastos que se deriven mientras la mercancia esta en transito.
- Asumir los costos de descarque, gabarra y muellaje.
- Asumir los costos de inspección previa al embarque.
- Reembolsar los costos y gastos al vendedor que se generen por suministrar o ayudar a obtener información de la mercancía.
- Suministrar los documentos e información de la mercancia.

# OBLIGACIONES DEL COMRPADOR

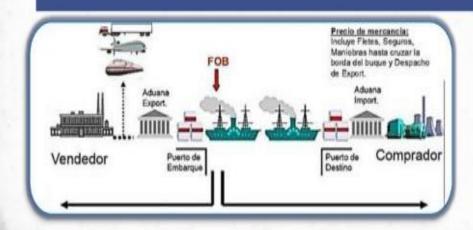
### FOB: (FREED ON BOARD - FRANCO A BORDO)

#### OBLIGACIONES DEL VENDEDOR

#### OBLIGACIONES DEL COMPRADOR

- Suministrar factura comercial.
- Obtener licencia de exportación.
- Efectuar el despacho de la mercancia.
- □ Entregar la mercancía a bordo del buque elegido por el
- Asumir los riesgos de perdida o daño de la mercancia.
- Responder por costos relativos a la mercancía.
- Notificar que la mercancía ha sido entregada.
- ☐ Pagar cualquier costo que se derive por inspección.
- Suministrar al comprador información de la mercancia.
- generen.

- Pagar el precio de la mercancia según contrato.
- ☐ Realizar todos los tramites de importación de la mercancía y transporte y asumir requerimiento aduaneros en el país destino.
- Contratar transporte desde el puerto de embarque.
- ☐ Asumir riesgos y daños de la mercancia cuando sea
- Notificar al vendedor el nombre del buque y el punto de carga.
- Asumir costos de inspección previa a embarque.
- ☐ Reembolsar los costes y gastos al comprador que se
  ☐ Suministrar los documentos e información de la mercancia.

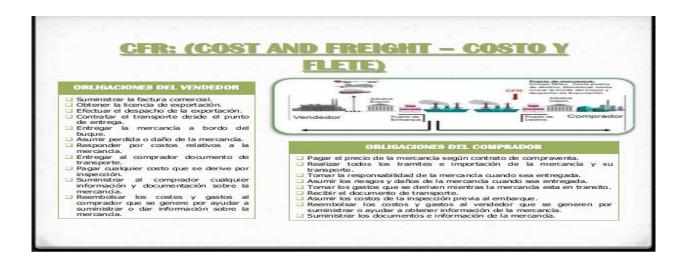


#### QUE ES EL CONTRATO DE COMPRA VENTA INTERNACIONAL?

- Es un texto impreso con las condiciones generales de venta, el cual regula las obligaciones del vendedor y el comprador (Empresas). Además este contrato es celebrado entre partes domiciliadas en mercandias que serán transportadas a otro territorio teniendo como contraprestación el pago de un precio.

- Nombre y dirección de las partes.
  Producto, normas y características.
  Cantidad, embalaje, etiquetado y marcas.
  Valor total del contrato.
  Condiciones de entrega.
  Descuentos y comisiones.
  Impuestos y aranceles.







#### **OBLIGACIONES DE LAS PARTES**

- Obligaciones del Vendedor.
- Obligaciones del Comprador.
- Transmisión del riesgo.
- Caso fortuito y fuerza mayor.
- Efectos de la resolución del contrato.
- Conservación de las mercancías.



#### **ESTRUCTURA DE COMPRAVENTA** INTERNACIONAL



#### **CONTRATO DE COMPRA VENTA** INTERNACIONAL

#### **CONVENCION DE VIENA 1980**

- ☐ La organización de las Naciones Unidas ONU, con el propósito de establecer reglas comunes para la compra venta internacional propuso una reglamentación general el cual son las reglas de la convención de las Naciones Unidas sobre los contratos de compra venta internacional de mercandia dadas en Viena el 11 de Abril de 1980.
- La convención de Viena se refirió a la compra venta internacional de bienes entre partes que tengan sus establecimientos en estados diferentes, sin tener en cuenta las nacionalidades de las partes, solo se tiene en cuenta el carácter comercial del contrato.
- La convención de Viena consta en total de 101 artículos divididos en partes, capítulos y secciones

#### PRINCIPALES REGLAS DE LA CONVENCION DE VIENA DE 1980

- INTERPRETACION:

- FORMA DEL CONTRATO:

  Se consagra la regia en donde el contrato de compra venta internacional no esta sujeto a ningún requisito formal.
- PERFECCIONAMIENTO DEL CONTRATO:
  Regula lo concerniente a la oferta, la revocación de la oferta por el oferente, la aceptación, el retiro del mismo, por el destinatario y perfeccionamiento del contrato

# VENTURE

El Joint Venture es una definición utilizado en el mundo de los negocios para describir al acción de juntarse o asociarse dos o más empresas para la consecución de un proyecto común. Es el resultado de un compromiso entre dos o más sociedades, cuya finalidad es realizar operaciones complementarias en un negocio determinado.

# PRANQUICIA

□ La franquicia es un tipo de contrato utilizado en el comercio mediante el cual una parte llamada franquiciador cede a otra llamada franquiciado la licencia de una marca para su explotación comercial así como los métodos, procedimientos y tecnología a cambio de pagos periódicos.



#### CARACTERISTICAS DEL CONTRATO DE COMPRA VENTA INTERNACIONAL

#### LA OFERTA:

se requiere que el exportador se contacte con el importador enviándole catálogos, muestras y una carta oferta o factura proforma en la cual se detallen los precios, las características de las mercaderías, las condiciones de embalaje, las modalidades de venta, etc.

#### ACEPTACION:

Esto significa que, dependiendo de las características de la oferta o las prácticas o usos establecidas entre las partes, el destinatario podrá indicar su asentimiento mediante la ejecución de un acto relativo a la expedición de las mercaderías o al pago de su precio.

#### CONSTANCIA POR EXCRITO

De acuerdo a lo establecido en la Convención de Viena, el contrato de compraventa internacional es un contrato consensual, es decir, se perfecciona por el sólo consentimiento de las partes. En consecuencia, el contrato de compraventa internacional no requiere, para los efectos de su celebración o su prueba, constar por escrito, ni está sujeto a ningún otro requisito de forma. Puede probarse por cualquier medio, incluso por testigos.





# DNTRATO DE

consiste en la adquisición de créditos provenientes de ventas de bienes muebles acerca de una empresa inmobiliaria, de prestación de servicios o de realización de obras, otorgando anticipos sobre sus créditos, asumiendo o no sus riesgos. I Por medio del contrato de factoraje un comerciante o fabricante cede una factura u otro documento de crédito a una empresa de factoraje a cambio de un [[anticipo financiero] total o parcial. La empresa de factoraje deduce del importe del crédito comprado, la comisión, el interés y otros gastos.

# CONTRATO DE

El contrato de leasing o también conocido como arrendamiento financiero es una forma de financiar la compra de activos fijos normalmente que tienen un gran coste.

□ El arrendamiento es un contrato por el cual una de las partes, el arrendador, cede el derecho de utilizar un determinado bien por un periodo de tiempo a la otra parte, el arrendatario, el cual tendrá que pagar por la cesión de ese derecho de uso una cantidad fijada periódicamente.

#### CAPITULO II:

#### EVOLUCION Y PERSPECTIVA DE LA COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE BUQUES EN REPUBLICA DOMINICANA PERIODO 2015-2018.

## 2.1 Situación actual de la compraventa internacional de buques en el periodo 2015-2018

Antes de profundizar lo referente a la situación actual de la compraventa internacional de buques en República Dominicana, se hace necesario mencionar países asiático, europeos y latinos que han tenido éxitos en sus modelos económicos a través de la compraventa internacional de buques, al hacer una breve comparación con uno de los países que se mencionarán al inicio de esta investigación y otros latinoamericanos, se busca tratar de lograr un acercamiento a uno de ellos y conocer la realidad y condiciones que posee para alcanzar un resultado de excelencia en su desarrollo y mencionar la posición de República Dominicana hoy día.

Es conocido en la actualidad, que países como Singapur, Holanda, Suecia, Noruega, han tenido un desarrollo extraordinario en el derecho marítimo y es por eso que estos países sirven como modelo a seguir por el éxito alcanzado en el intercambio marítimo internacional. Los modelos marítimos económicos utilizados por los países arriba mencionados se han fortalecido por poseer los mejores puertos del mundo, siendo el puerto de Singapur el segundo puerto más grande del mundo.

Decir también que este pequeño país posee una magnífica ubicación geográfica con un régimen político estable, con grandes industrias, con incentivos a la inversión extranjera directa a través de reducciones fiscales, con un gran avance tecnológico, además que es un centro de embalaje de productos electrónicos, lo que le hace competir con países industrializados con mayor demografía pero que se igualan en producción, capacidad y calidad.

A partir de una comparación entre Singapur y República Dominicana en el 2015, se tiene que Singapur recibió 17 millones de turistas, con fines de educación, salud, placer, negocios, convenciones, entre otras. Y decir también, que la inversión en calidad y eficiencia que este país ha realizado con los astilleros es digna de mencionar porque su especialidad consiste en construir plataforma para utilizarse en aguas profundas. Al realizar la comparación entre República Dominicana y Singapur es notoria la diferencia existente, porque todo lo mencionado como ventaja positiva para Singapur aparece como insuficiencia y carencia en República Dominicana, mientras Singapur recibe visita de turistas elevadas, República Dominicana apenas llegó a 1.5 millones de visitas lo que constituye una merma para la industria del turismo, situación está que ubica al país muy por debajo de Singapur.

Asimismo, hay algo importante que merece gran atención y seguimiento en el país y es que la Dirección General de Aduanas se encarga de cobrar altos aranceles para el registro de buques, motivando así que éstos se registren en otros países que tienen registro abierto y un ejemplo de esto es Panamá, mientras que en Singapur existe el registro abierto e igualmente se motiva a la inversión directa con reducciones fiscales, dando como resultado mejor productividad y mayor ingreso per-cápita.

Al valorar los puertos de Singapur dentro los cuales existe el Puerto de Singapur al que se le considera el segundo más grande del mundo, no menos importantes son todos los demás puertos de ese país, ya que pueden ser utilizados para buques en aguas profundas y con una gran tecnología utilizada por los mismos y aunque en República Dominicana tenemos aguas profundas no contamos con tecnología apropiada, ni grandes puertos para buques.

Es muy importante mencionar a América Latina con países que tienen un desarrollo en derecho marítimo como son: Brasil, Argentina, Colombia, Perú,

estos poseen grandes astilleros para la construcción naval, todos estos países mencionados tienen grandes industria navales y al ser comparados con República Dominicana, se determina que el país no posee astilleros que construyan buques, sino pequeñas embarcaciones, tampoco existen escuelas que capaciten a los constructores de ahí que no existe un mercado de intercambio comercial de buques que contenga las características de la compraventa internacional de buques. También hay que destacar que el país cuenta con recursos naturales.

Actualmente, República Dominicana no tiene una legislación marítima definida y organizada que pueda utilizarse en derecho marítimo y esto ocurre porque las leyes marítimas que se tienen están añejas y dispersas, donde cada institución tiene sus propias normas o reglas y las aplicas de acuerdo a su mejor conveniencia, asimismo, existen leyes que deberían vincularse con otras y las instituciones trabajar en conjunto para el logro de sus fines y esto podría funcionar si se pone en práctica acuerdos de voluntades del Estado y sectores privados para que pueda implementarse.

Es por eso que ante la desorganización de leyes existente que obligatoriamente necesitan reformas y vinculación con convenios internacionales que favorezcan al país, además con un código marítimo del año 2014 que no ha sido promulgado aún, y que ya en el 2018 no se está consciente que pasará con éste, y para la maestrante lo que se espera es que se introduzcan reformas a lo planteado en este código sin promulgar.

Por lo ante expuesto es así que ante tanta carencia de una legislación marítima unificada en República Dominicana, es posible asumir los actos de comercio para poder realizar transacciones a través de la compraventa internacional de embarcaciones relativo a pequeños barcos, como son remolcadores, gabarras, dragas, entre otros, que si se podrían fabricar y exportar

a otros países, a islas del Caribe cercana al país ahí se tiene a Bahamas, Santa Lucía, Jamaica creando con esto un mercado de venta de embarcaciones.

Respecto a la aplicación de las leyes marítimas que tiene el país no se aplican es como si no existieran, tampoco se tiene una definición de buque, solo se sabe dónde se dirige el buque y la bandera que posee.

Al asumir los actos de comercio en esta investigación, es porque se establecen para empresas de construcción de buques, así como también la compra, venta, reventa de buques, pequeñas embarcaciones para la navegación en aguas interiores y exteriores y para contratos concernientes al comercio marítimo, además para todos los compromisos de la gente del mar, entiéndase capitán, armadores entre otras.

Existen otros actos de comercio que pueden ser utilizados son: Todas las expediciones marítimas; toda compra o venta de aparejos, pertrechos y vituallas para las embarcaciones; todo fletamento, empréstito o préstamo a la gruesa; todos los seguros y otros contratos concernientes al comercio marítimo; todos los acuerdos y convenciones por salarios y sueldos de la tripulación; todos los compromisos de la gente de mar, para el servicio de los buques mercantes.

A partir de la aplicación de los actos de comercio en el país se puede deducir que República Dominicana puede aplicar la compraventa internacional porque estos actos contienen todo lo relativo a la compraventa de buques y en el caso del país la compraventa de cualquier embarcación, barcos, lanchas si traspasan la frontera para un comercio exterior para transferencia de un bien marítimo se le considera como internacional.

Aunque no se mencione en los actos de comercio, existe un contrato que se puede utilizar para ésta investigación a partir de la puesta en práctica de estos actos, originándose a la sazón un contrato de importación o de exportación o ambos a la vez; pero existe una dicotomía, un dilema y es que República Dominicana no construye buques, tampoco posee un mercado con capacidad para poner en práctica una competencia con países asiáticos, o de América Latina para realizar un mercado de compra y venta de barcos y de buques; pero, hoy día, el país sólo está en condiciones de construir embarcaciones pequeñas embarcaciones.

Al originarse un contrato de importación, el mismo no sería provechoso para República Dominicana y esto se demuestra en un informe sobre economía, escrito por Amilcar Nivar en el periódico El Nacional, 15 de abril, 2018, página 22, donde expresa que las importaciones de República Dominicana fueron de US\$7,579 millones, de productos como azúcar, productos agropecuarios, sin incluir embarcaciones, lanchas, barcos, buques, lo que demuestra que las exportaciones están por debajo de las importaciones.

Hoy día no se establece de manera clara y precisa las condiciones que debe tener un buque para ser considerado como tal, tampoco se establecen los elementos que le identifiquen como buque, como son la resistencia al mar, autonomía, maniobrabilidad, estanqueidad que hacen posible la existencia del buque, y con esto le va a diferenciar de un barco, una lancha. En algunos países europeos como España, consideran al buque como un bien de carácter soberano, porque donde va el buque va la bandera, o sea porque hay una autoridad de un territorio, tampoco existe una definición diciendo si es mueble o inmueble y no es notoria la diferencia entre buque y barco.

Aunque el país cuenta con una bandera por derecho, hay que decir que esto se da cuando una persona tiene varias embarcaciones, que pueden ser desde una lancha hasta un buque mercante, que lo convierte en una naviera, o empresa naviera.

Merece especial atención la empresa naviera y navieros que de hecho existen en República Dominicana con la existencia de personas que poseen buques y por esta razón se convierten en navieros, entonces existe una empresa naviera. Esto se aplica en República Dominicana, y hay que partir de lo siguiente, y es que existen navieras porque el naviero actúa como propietario de buques.

Además, porque posee varios buques, también porque el poder ejecutivo le otorga una patente a un naviero, patente que al ser un documento que se le concede al buque le confiere una autorización para su utilización y ponerlo en condición para navegar, de ahí que el naviero al estar patentado posee varios buques y transporta cargas de cualquier parte del mundo, y actúa como bróker que cobra por la carga, contratando a quien mejor le convenga para el transporte del embarque de la misma.

A partir de lo aquí planteado por el maestrante, es posible decir que se comprueba la existencia de empresas navieras, y navieros como tal en República Dominicana, de ahí la existencia de empresas marítimas o navieras que funcionan y realizan actividades marítimas, situación que se confirma y se aplica actualmente en el país.

También, es importante mencionar algunas actividades que realizan las navieras y es que los buques que poseen lo utilizan para importar y exportar, de igual manera utilizan los cruceros con visita de turistas y una muestra de esto es que durante los meses de enero a diciembre del año 2017 se incrementaron las

visitas de turistas al país en un millón y medio, entrando por diferentes puertos de la nación, situación está que favorece a la economía nacional.

Merece resaltar que en el 2018 con la apertura de rutas marítimas hubo un incremento de turistas por Amber Cove de Puerto Plata, también ese incremento y fue notorio por el Puerto de La Romana, todo esto trae como consecuencia un impulso del turismo y a la economía en ese periodo. (Bávaro)

Las navieras utilizan buques propios y otras veces arrendados para explotarlos a través de la importación con contenedores llegados por diferentes puertos como son: Caucedo., Haina Oriental también Puerto Plata el puerto de Santo Domingo. Pero el dato proporcionado primero habla de turistas que llegaron al país, pero cuando muestra estas cifras de llegada de contenedores no explica lo que contenían dichos contenedores y no explica la normativa legal utilizada para esta importación.

cuadro No. 1

PUERTO	ENERO	FEBRERO	MARZO	TOTAL	%
CAUCEDO	12,069	10,428	11,572	34,069	55.8%
HAINA ORIENTAL	7,522	7,376	9,408	24,306	39.8%
PUERTO PLATA	328	422	470	1,220	2.0%
SANTO DOMINGO	397	497	577	1,471	2.4%
TOTAL	20,316	18,723	22,027	61,066	100.0%
%	33.27%	30.66%	36.07%	100.00%	

Fuente: De la Rosa, Rosabe; periodo El Dinero, Rep. Dom., 14-4-2018

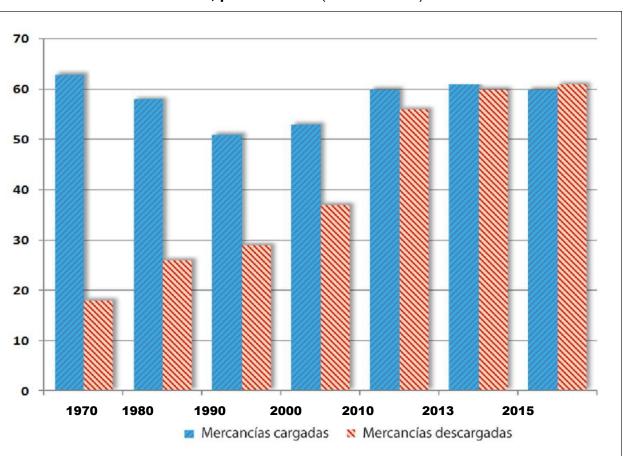
Enfatizar que en República Dominicana no se construyen buques, por lo tanto se carece de una industria nacional, y es así que de manera negativa aparece la intervención de aduanas con el cobro de aranceles elevados a buques extranjeros, la consecuencia de ese cobro elevado de aranceles, es que impiden el desarrollo marítimo en el país porque no existe competencia que se pueda

aplicar para competir con esos buques extranjeros por la falta de producción nacional de estos.

La compraventa internacional de buques en países como Holanda, Singapur, Suecia, Noruega ha tenido un desarrollo extraordinario, es por eso que estos países sirven como modelo a seguir por el éxito alcanzado en el intercambio marítimo internacional. Los modelos marítimos económicos utilizados por los países arriba mencionados se han fortalecido por los esquemas económicos que han aplicado y por un sistema organizacional y administrativo que poseen y por la capacidad de los astilleros en la construcción naval.

Grafica No. 1

Porciento participación de los países en desarrollo en el comercio marítimo, por volumen (En toneladas).



Fuente: El Transporte Marítimo 2015 (UNCTAD).

#### 2.2 Evolución y causas

Las causas que determinan la evolución o no de la compraventa internacional de buques en República Dominicana hay que buscarla a partir del sistema de leyes marítimo inaplicables que no se utilizan porque no tienen vinculación con la compra venta internacional de buques, y porque en el país no hay buques para exportar; asimismo, porque no existe un mercado de construcción de embarcaciones para vender nacional e internacionalmente, también por el poco registro de barcos que impide beneficiar a los marinos dominicanos y extranjeros que se registrarían en el país, logrando empleos, asimismo el país no cuenta con un registro abierto que proporcione entrada de dineros y ganancias.

En el país apenas se fabrican embarcaciones de botes, embarcaciones menores de 100 pies para abajo, como catamaranes, vale decir que los remolcadores no se fabrican aquí, pero para el registro no existe objeción alguna.

En definitiva, nada de esto se ha realizado, entonces no hay con quien competir, tampoco recibir beneficios, por lo que no existe evolución. Al hacer una reflexión de esta situación y conociendo la trayectoria de Aduanas en el cobro de aranceles hay que admitir que esta institución es el mayor obstáculo para el registro de embarcaciones y buques y esto se origina a partir de su intervención, imponiendo cuotas elevadas a ser pagadas como aranceles para registro de embarcaciones extranjeras.

Es justo mencionar también que hoy día existen instituciones que emiten documentos provisionales y definitivos, también otras que tienen que ver con el medio ambiente marino y que junto a Aduana y la Armada. deben trabajar en conjunto para que haya un registro abierto que proporciones un desarrollo sostenible con el incremento de acciones, encaminadas a que avance el derecho marítimo y todas sus dependencias en el país.

#### 2.3 Legislación aplicable.

Los actos de comercio que forman parte del código de comercio dominicano, mencionan y establecen la compra venta de embarcaciones que navegan por aguas interiores y exteriores aplicables a inmuebles.en este caso los buques, barcos y todo tipo de embarcacioes.

#### 2.4 Resultados encontrados con cambios y mejoras

Entre los cambios y mejoras está el reconocimiento de Estado archipielágico del país para abrir negociaciones Se establece la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de 200mn esto a partir de la línea de base. Asimismo, Se han firmado acuerdos internacionales, en 1978 y 1979 se firman los tratados sobre delimitación de áreas marinas y submarinas entre la República Dominicana, Colombia y Venezuela, respectivamente. Esto indica que ya está delimitada la mayor parte de las fronteras marítimas en el sur de República Dominicana y que se puede utilizar el mar para grandes negociaciones a través del transporte marítimo.

Asimismo, existe una ampliación de su espacio de mar territorial que garanticen las ventajas económicas, esto por la soberanía del mar y los recursos naturales. También se amplía la zona de pesca.

#### 2.5 Responsabilidad de las partes

Las partes que intervienen en la compraventa internacional tienen derechos y obligaciones a través de la puesta en práctica de normas o reglas que contienen los contratos de actos de comercio.

Las partes comprometidas en que el vendedor tiene entregar en un plazo y el comprador recibir la embarcación y pagar el precio.

Las responsabilidades de las partes aparecen escritas y de acuerdo a los incoterms que ellos determinen es lo que se va a aplicar.

2.6 Estado actual de la aplicación de legislaciones y convenios internacionales a la compraventa internacional de buques en República Dominicana.

El estado actual de aplicación de leyes marítimas y convenios internacionales necesita de una propuesta en la que se investigue si hay personas que desean comprar buques, u otras que deseen venderlos, oferta y demanda a partir de personas particulares, trayendo como resultado la existencia de una etapa de desarrollo a partir de utilizar pequeños barcos y se utilicen para transporte interno y para transportar mercancías a países adyacentes.

Los astilleros dominicanos que construyen embarcaciones lo hacen de pequeñas dimensiones, pero no construyen buques y las embarcaciones pueden venderlas y el propietario realizar travesías con mercancías hacia países cercanos, lo que trae consigo que haya un abaratamiento de los costos, y para proyectar esto es posible realizar talleres de elaboración de embarcaciones con expertos que van a transmitir sus conocimientos, de igual manera ya con el conocimiento adquirido establecer dedicarse a la reparación de embarcaciones pensando en el futuro y a partir de esas experiencias sacarle el mayor provecho económico para el país.

Destacar que el futuro propietario de una o varias embarcaciones se hace asistir de un inspector capacitado para inspeccionar la embarcación antes de adquirirla, debe llenar un formulario otorgado por la empresa, que las anclas funcionen, y probar el casco siendo lo mejor utilizar un dique seco para observarlo e inspeccionarlo mejor que si se hiciera en el mar, o sea que todo funciones porque la embarcación tiene bodega, seguridad, maquinaria y si cumple con todo esto y se constata ya está preparado para la navegabilidad.

Continuando con la inspección de embarcaciones y buques hay que mencionar aquellos que hacen escala por primera vez en un puerto del Estado miembro.

# 2.7 Perspectiva de la compraventa internacional de buques en República Dominicana.

Ese sistema de leyes de República Dominicana, perdidas en diferentes textos no justifica el poco desarrollo del derecho marítimo dominicano, porque lo que ha faltado es instaurar ese sistema actualizado de normas las cuales hay que readecuar para lograr un progreso, y así iniciar la venta de embarcaciones que no pasen de 100 pies de eslora para luego lograr un acercamiento a otros tipos de barcos actualizando al país en su legislación marítima con reglas nuevas y más que nada para invertir en comunicaciones, con una pretensión que consiste en buscar las necesidades existentes en el derecho marítimo dominicano para comenzar a buscarle soluciones.

Desde una perspectiva objetiva es posible hacer una joint venture marítima en el país con inversionistas nacionales e internacionales porque previamente ha sido posible constatar lo que se posee y las estrategias para lograr el cambio que podría ser una asociación con los inversionistas, con reglas y principios para que la misma funciones y para hacerlo se aplica el capital de los inversionistas, o ya

como asociación marítima con grandes proyecciones se puede solicitar préstamos y así el país tendría menos personas desempleadas.

Con esta propuesta de la creación de la joint venture se podría incentivar a producción de piña, aguacate, y cualquier otro tipo de frutas para la travesía interna y para la exportación, por ejemplo, para llevar mercancías a Haiti, como huevo y otros donde varios socios envíen diferentes tipos de mercancías juntas y entregarlas en ese país a través de una sola embarcación.

La consecuencia sería adquirir nuevos socios, nuevas inversiones y pueden surgir otras ideas en la medidas que se avance, porque también se puede hacer una flota de embarcaciones aunando esfuerzos con la Armada y medio ambiente, pero trabajando juntos donde se manifieste el Estado y la población civil, porque hasta ahora no se ha realizado nada en común y donde Aduanas ponga de su parte junto a otras instituciones y lograr el mayor registro abierto del Caribe, valorando los convenios que aportan para realizar lo expresado. Es por eso que se debe arrastrar el presente para llegar al futuro.

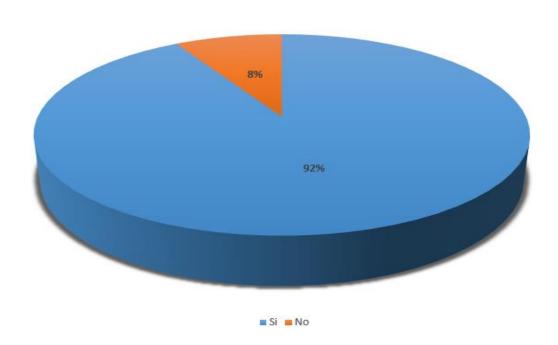
Así el país se inserta en negociaciones con otros Estados con menos barreras para el comercio marítimo de embarcaciones, que por su tamaño y tonelaje puedan fabricarse aquí pagando bajos aranceles.

### 2.8 Análisis y resultados de la Encuesta realizada a expertos en derecho marítimo

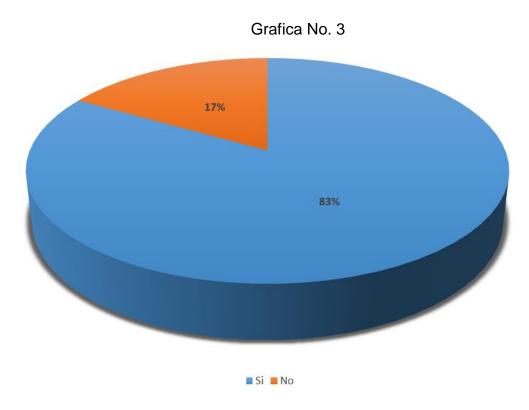
El maestrante como forma de obtener opiniones de doce expertos en derecho marítimo aplicó una encuesta a doce profesionales del área. El cuestionario aplicado contiene diez preguntas, sobre las cuales se obtuvieron los siguientes resultados.

Al cuestionársele si tenían conocimiento de que República Dominica podrían construirse embarcaciones de 100 pies. Sobre lo cual el 92% de los cuestionados contestaron que, si era posible este tipo de fabricación, en cambio el restante 8% asegura que no es viable ni existe la capacidad.

Grafica No. 2

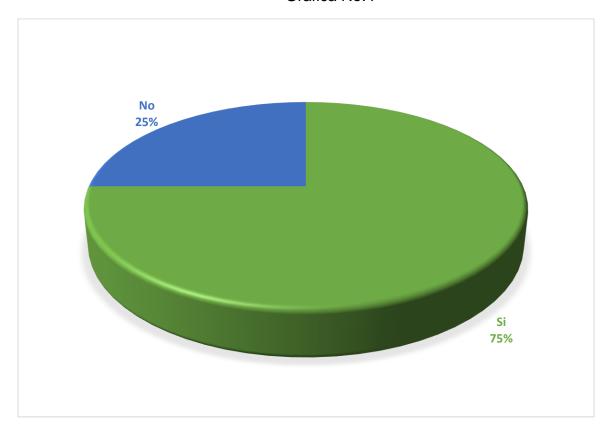


Con relación a las funciones de la capitanía de puestos se le pregunto si consideraban que esta tenía capacidad para ejercer sus funciones. Sobre e particular el 17%, o sea, dos profesionales aseguraron que la capitanía no estaba en capacidad de ejercer eficientemente las funciones asignadas de acuerdo a legislación vigente. En cambio, los restantes diez si consideran que existe la capacidad.



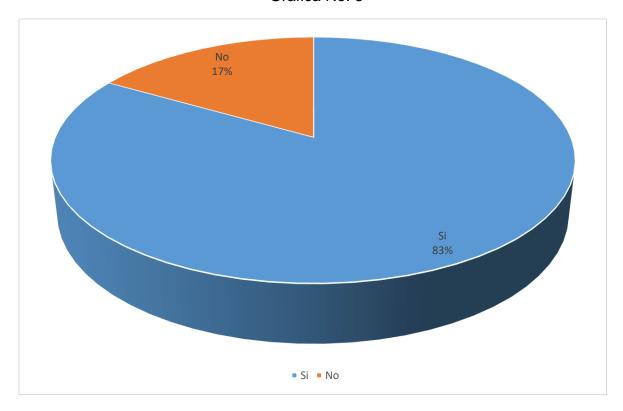
Con relación a os conocimiento sobre la diferencia existente entre un barco y un buque, de los entrevistados solo tres contestaron afirmativamente, mientras nueve si conocen con exactitud las principales diferencias

Grafica No.4



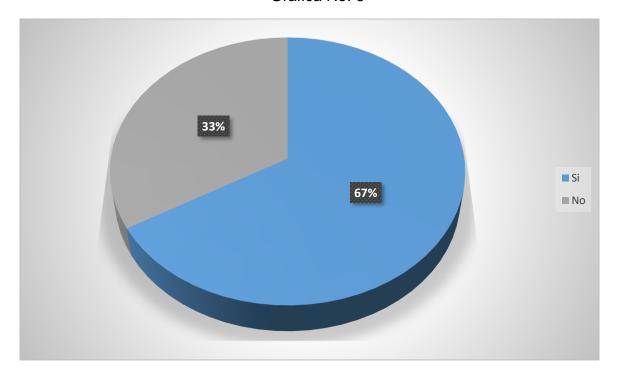
La Dirección General de Aduanas tiene un sistema para el registro de barcos, cuyo proceso debe agotar cada embarcación que ingrese al territorio nacional. El 17% de los entrevistaron manifestaron no conocer a ciencia cierta cual es el rol que le toca jugar a Aduana en este aspecto. 10 de los 12 profesionales aseguran conocer el rol de esta institución estatal al momento de registrar un barco.

Grafica No. 5



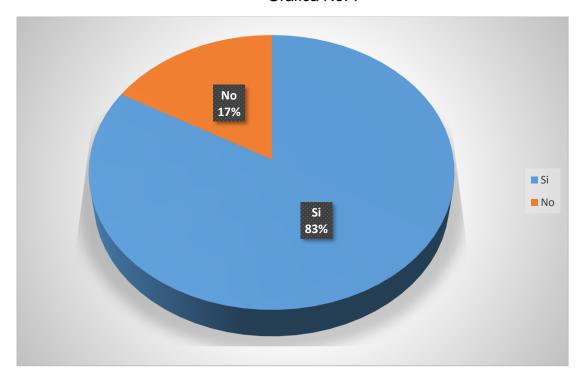
Como en la mayoría de los países cuenta con una marina mercante organizada, quisimos preguntarles que tenían conocimiento que en la Armada Dominicana existiese una marina mercante. El 67% de los profesionales contactados contestaron saber de la existente en la Armada Dominicana de una Marina Mercante organizada, que opera dentro de los cánones de las leyes vigentes en el país.

Grafica No. 6



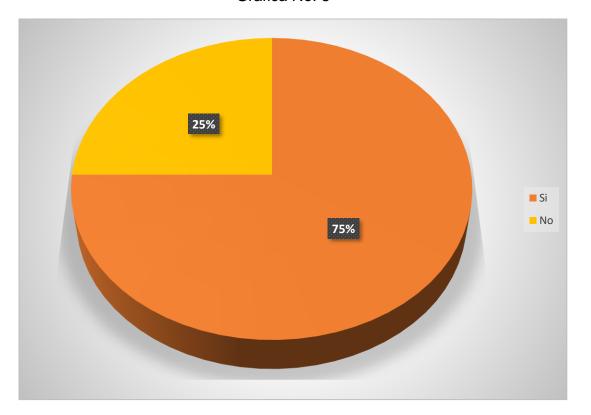
Sobre si los profesionales entrevistados conocen los programas de formación que mantiene la Armada Dominicana, el 83% tiene conocimientos básicos de estos programas, algunos por haber participado y otros por informaciones periódicas que reciben de la institución. Solo el 17% dijo no conocer ningunos de los programas desarrollados.

Grafica No. 7



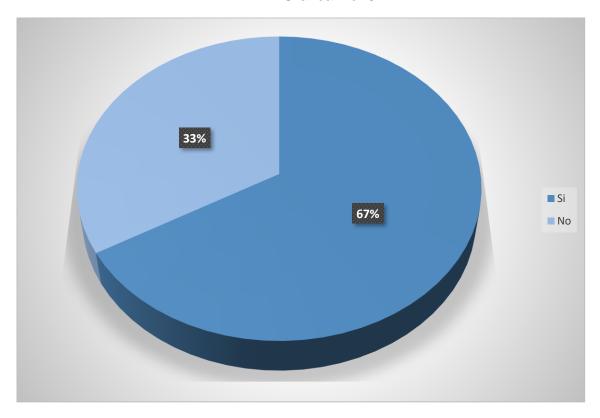
Sobre la pregunta si conocían a se que se refiere cuando se habla de un Estado ribereño, el 75% de los encuestados dijo conocer el termino, solo el 25% (3 profesionales) no conocen lo que es un Estado ribereño.

Grafica No. 8



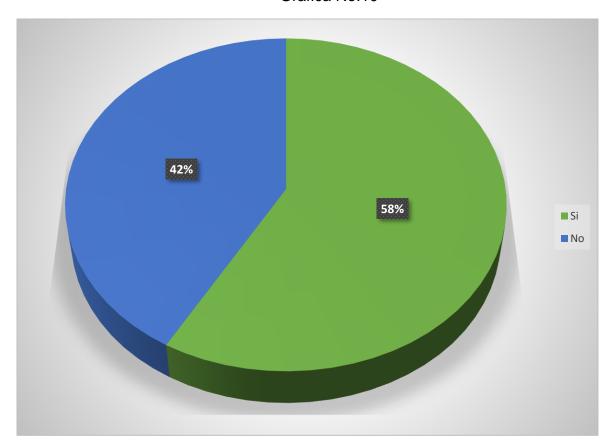
Se quiso saber la profundidad del conocimiento de la actividad de compraventa de buques a nivel nacional e internacional, al formularle a pregunta de si sabía o no, el 77% contesto que tenía conocimiento. Sobre el articular no se profundizo el nivel de conocimiento, dado que a intención era saber si estos abogados especializados en derecho marítimo manejaban el tema.

Grafica No. 9



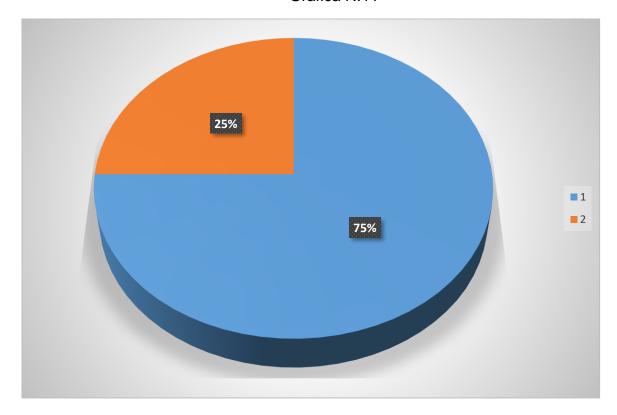
El sistema de inspección de un buque y/o barco conlleva un procedimiento establecido por las propias autoridades. A los entrevistados se e pregunto que si sabían o tenían conocimiento de este procedimiento, a lo que el 58% respondió afirmativo, sin embargo el 42% dijo no conocerlo para inspeccionar un buque.

Grafica No.10



Tanto a los buques y barcos se le debe entregar un certificado al pasar el proceso de registración establecidos en las normas vigentes. Se quiso cuestionar sobre si ellos conocían este procedimiento de rutinario en materia marítima. Solo el 25% no tenía los conocimientos sobre esta materia, en cambio la gran mayoría de ellos (75%) tiene conocimiento pleno.

Grafica N.11



Tanto a los buques y barcos se le debe entregar un certificado al pasar el proceso de registración establecidos en las normas vigentes. Se quiso cuestionar sobre si ellos conocían este procedimiento de rutinario en materia marítima. Solo el 25% no tenía los conocimientos sobre esta materia, en cambio la gran mayoría de ellos (75%) tiene conocimiento pleno de cuáles son los certificados que deben entregara los buques que han sido registrados.

#### CONCLUSIONES

Dándole cumplimiento a la finalización del trabajo de investigación relativo a la Evolución de la compraventa internacional de buques: Estado actual y perspectiva en República Dominicana, 2015-2018, se pudo comprobar que República Dominicana no está en condiciones todavía de tener un comercio de buques, porque no los construye, sino que la construcción nacional es de embarcaciones pequeñas con 19.5 pies de eslora y esas embarcaciones carecen de las dimensiones de un buque, tampoco estas embarcaciones construidas en el país poseen las características del buque con una solidez que le permitan enfrentarse al mal tiempo, o una maniobrabilidad que le permita navegar en aguas profundas, con una autonomía que le permita llegar a puerto luego de un largo tiempo.

Tomando en consideración la compraventa internacional de buques, el país solo lo registra cuando sus propietarios lo solicitan y la importación se aplica a aquellos que de manera personal los importa, relativo a la exportación tampoco existe ese mercado de buques en el país porque no se fabrican aquí.

Es muy importante decir que actualmente el país no tiene una política marítima que desarrolle el derecho marítimo con leyes marítimas que se puedan aplicar y donde cada sector tiene su cuota de responsabilidad pública donde el Estado no tiene voluntad de progreso marítimo y una responsabilidad privada con un sector de gran poder económico con navieras que tienen cargas y contratan buques para transportarlas, tampoco existen garantías para la inversión en el país y los convenios marítimos internacionales en su mayor parte el país no forma parte de ellos, no es parte signataria.

Existe un convenio de Naciones Unidas sobre registro de buques que es el único que se enmarca a lo comercial y a lo técnico que se puede aplicar en la actividad comercial del país, siempre con un gravamen de Aduanas, aunque el buque no se construya aquí.

Al realizar una comparación con otros países como Singapur, se pudo colegir que República Dominicana no ocupa ningún lugar que determine que tiene una posición de avance en derecho marítimo, porque incluso el registro que realiza es cerrado y no se verificó en esta investigación el estrecho vínculo del buque y su nacionalidad.

En la clasificación de los buques que se mencionó para esta investigación se encontró que hoy día existe un procedimiento que consiste en que los buques hidrocarburo deben depositar en los bancos extranjeros una cantidad de dinero (fianza) por daños al medio ambiente con desecho y contaminación.

#### **RECOMENDACIONES**

- Elaborar nuevas normas y reglas marítimas y readecuar las existentes que contenga principios que se puedan aplicar en el país e internacionalmente para armonizar estrategias en la comercialización marítima.
- Establecer una estructura logística que viabilice las transacciones privadas y pública relacionada con la compraventa de buque.
- Crear un Consejo Marítimo Nacional que genere políticas para aplicarlas con una dirección adecuada en el transporte marítimo, y a través de este se puedan formar abogados marítimos, capacitándolos para ocupar posiciones de dirección en instituciones estatales y privadas.
- Reducir el pago de gravamen existente en Aduanas para que sea más bajo para el registro de embarcaciones.

#### **BIBLIOGRAFIA**

- (Salgado, 2. p. (s.f.).
- AUTOR EDITOR CÁDIZ, 1. (s.f.). Editorial: ENRIQUE BARBUDO DUARTE .
- Bávaro, P. C. (s.f.). Punta Cana Bávaro online puntacana-bavaro.com > Hoteles > Estadísticas.
- Beato, N. (2014, Abril 4). Consejo Superior de Cámaras de Comercio. Obtenido de https://proad.csd.gob.es/presentacion/entidades-colaboradoras/item/570-consejo-superior-de-camaras-de-comercio
- Blazek, R. (2017, Septiembre 15). Wikipedia. Obtenido de https://es.wikipedia.org/wiki/Buque
- Convenio de las Naciones Unidas, O. (1986, Marzo 13). unctad. Obtenido de http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/tdrsconf23 es.pdf
- Editorial: Enrique Barbudo Duarte Autor Editor Cádiz, 1. (s.f.).
- Editorial: Enrique Barbudo Duarte Autor Editor Cádiz, 1. (s.f.).
- García. (2015). Transporting. Obtenido de https://timepx.blogspot.com/2016/05/tipos-de-buques-estamos-casi-alfinal.html
- Nane, M. (2016, Mayo 13). Transporting. Obtenido de https://timepx.blogspot.com/2016/05/tipos-de-buques-estamos-casi-alfinal.html
- ONU. (2011). UNCITRAL. Obtenido de https://www.uncitral.org/pdf/spanish/texts/sales/cisg/V1057000-CISG-s.pdf ph@phlaw.com. (s.f.).
- Salgado, J. (2018). Manual de Derecho Marítimo. México. D.F.: Editorial Académica Española.
- Solas. (1974). INOCAR. Obtenido de www.inocar.mil.ec/web/images/...a/.../A.\_Convenio\_internacional\_solas\_1 974.pdf
- Viena. (1980). UNCITRAL. Obtenido de http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral\_texts/sale\_goods/1980CISG\_st atus.html

#### **Fuentes Documentales**

- Lic. Cesar Chamochumbi Chávez, INCOTERM 2010, Comercio Internacional
- Arturo Salazar Robles, Términos Internacionales de Comercio, México.
- Dirección Inteligencia Comercial PROCEMER, Términos Internacionales de Comercio, 2010.
- Sara Sacristin, Los INCOTERMS, 2010, Negocio Internacional, SENA, 2013
- Curso Operativo del Come, Contrato de Compra Venta Internacional, Comercio Exterior, 2009

#### Web grafía

- https://www.fleetmon.com/vessels/calhoun\_9304576\_7960/?language=es
- En cachéUpload Photo. Latest Event oooooo All Events. Risk Rating No risk assessment yet. Request Risk Report. Tipo Buque granelero FleetMon Buque granelero Icon; Bandera Marshall Islands Flag of Marshall Islands; IMO 9304576; MMSI 538005194; Señal V7BT4; Año de construcción 2006. Eslora 225 m; Manga 32 m ...
- https://www.fleetmon.com/vessels/calhoun\_9304576\_7960/?language=es
  - En cachéUpload Photo. Latest Event ooooo All Events. Risk Rating No risk assessment yet. Request Risk Report. Tipo Buque granelero FleetMon Buque granelero Icon; Bandera Marshall Islands Flag of Marshall Islands; IMO 9304576; MMSI 538005194; Señal V7BT4; Año de construcción 2006. Eslora 225 m; Manga 32 m ...
- CLEMENTE, J.J.; González-Vidosa, F.; Yepes, V.; Alcalá, J.; Martí, J.V. (2010). Temas de procedimientos de construcción. Equipos de dragado. Editorial de la Universitat Politècnica de València. Ref. 2010.4038.
- Referencia Titulo Y Fuente Rd Batio Record En Llegada De Cruceros 2017 Y Direccion De Cruceros Del Ministerio De Turismo (Mitur)



# Decanato de Posgrado

# Anteproyecto del trabajo para optar por el título de: Maestría en Derecho Marítimo 2015-2018

#### Título:

"Evolución de la compraventa internacional de buques: Estado actual y perspectiva en República Dominicana, periodo 2015.218"

Postulante:

Dra. Mirian Nelsi Domínguez

Matricula: 2002-0008

Tutor:

Msc. Damarys Vicente de la Riva

Santo Domingo, Distrito Nacional República Dominicana

Abril, 2018

#### INTRODUCCIÓN

Requerimientos económicos mundiales, una vez analizados, buscan crear mercados nacionales e internacionales que permitan la compraventa internacional, para impulsar mercados marítimos en diferentes países, en especial, países en vía de desarrollo, y asimismo, generar estrategias para su evolución y desarrollo en la producción de buques que satisfaga la demanda a partir de la importación y exportación de éstos.

Al aplicar estas estrategias se busca lograr desarrollar las leyes, reglamentos, artículos del código de comercio y cualquier otra ya existente; asimismo, crear nuevas leyes, normas o reglas marítimas con un propósito primordial: El funcionamiento de un mercado marítimo bilateral o multilateral de República Dominicana con múltiples países del mundo.

De ahí la elaboración y aplicación de convenios internacionales entre países signatarios que hacen posible desplegar acciones que conlleven a la regulación mencionada anteriormente y elabore artículos conexos al comercio marítimo vinculados entre sí.

Tomando en consideración aspectos económicos de República Dominicana a partir de la conformación de un mercado marítimo, se puede colegir la existencia de requerimientos para formar expertos en la construcción de buques, capaces, competidores, que puedan asumir obligaciones, compromisos y vayan más allá de los riesgos sin temor a la competencia frente a otros países constructores de buques.

En República Dominicana, el derecho marítimo se regula por el código de comercio dominicano, a partir de los artículos 190 y siguientes, que inicia conceptualizando las naves y demás embarcaciones. Ley No. 66-07 y su Reglamento, que declara la República Dominicana como Estado archipielagico.

Además, la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos del Mar de 1982, especifica los espacios marítimos; Autoridad nacional de asuntos marítimos (Anamar), encargada de representar interna y externamente al Estado dominicano en lo relativo al mar, usos y derechos; Anteproyecto de ley que crea el código marítimo de República Dominicana; Ley 305. sobre bienes de dominio público marítimo terrestre o costas pertenecen al Estado Dominicano y, por tanto, son inalienables, imprescriptibles.

En el análisis de las leyes anteriormente señaladas y estas que se hace mención: Ley 64-00. Sobre Medio Ambiente y Recursos Naturales. Ley Nº 186, establece el mar territorial de la República Dominicana. Ley 70 de 1970, sobre Autoridad portuaria dominicana, ¿que se busca con la aplicación de esta legislación?, Lo que se busca es una impronta a través de la aplicación de herramientas que tributen para la construcción, producción y desarrollo de buques o naves que promueva e impulse el comercio marítimo a través de la compraventa internacional de buques.

# JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

#### Justificación teórica

La investigación sobre la Evolución de la compraventa internacional de buques: Estado actual y perspectiva en República Dominicana, trata de demonstrar su importancia, con la creación de un mercado que represente un desarrollo en el proceso económico del país, con una visión hacia un enfoque mundial y que involucre al Estado y al sector privado.

Actualmente, la compraventa internacional de buques está caracterizada por un mercado competitivo de los entes que lo conforman, dando como resultado un desarrollo en la fabricación de buques en los países que intervienen en la explotación de los mismos; y este aprovechamiento es notorio en países industrializados con un mercado de compraventa internacional mundial.

Existen países asiáticos que poseen grandes astilleros con un mercado fijo y preciso no sólo para la construcción y rendimiento de buques sino también para su exportación; Corea del Sur y Japón poseen un gran mercado marítimo internacional fortalecido, que 'va en aumento por la capacidad de sus instalaciones, (Ortega, 1984).

El autor antes mencionado, establece la rivalidad de los astilleros de estos países con los astilleros europeos que desde el 1980 su mercado presenta debilidades frente a los mercados asiáticos. De ahí que la existencia de un mercado competitivo marítimo se comporta con un incremento de la economía del país que lo realice.

En República Dominicana se evidencia la necesidad de producción de leyes, reglamentos, decretos, resoluciones, entre otros, y actualización de las

creadas, que se vinculen a los convenios internacionales para lograr resultados positivos en la conformación de un mercado que permita la compraventa internacional de buques que proporcione un desarrollo, dando como resultados esperados, inversiones nacionales y extranjeras, creación de empleos con mejorías en el ingreso, mejor nivel de vida, además un acrecentamiento de la actividad comercial.

A partir de esto surge la necesidad de investigar sobre la Evolución de la compraventa internacional de buques: Estado actual y perspectiva en República Dominicana, periodo 2015 - 2018, por la importancia que reviste el mismo, por los resultados de nuevos conocimientos que se esperan obtener y además porque la tesis está esbozada como una garantía para la implementar la compraventa internacional de buques y porque no se había tratado anteriormente en República Dominicana, y además representa un avance para el conocimiento en derecho marítimo y por la prosperidad que representa en la práctica especializada para los astilleros.

# Justificación metodológica

En el desarrollo del tema de esta investigación se va a evaluar el fortalecimiento y aplicación de normas que forman parte del derecho marítimo y convenios marítimos internacionales de los cuales República Dominicana es parte signataria.

A partir de la investigación, se aspira a aportar hacia una perspectiva evolutiva del derecho marítimo en República Dominicana, explicando la aplicación de la legislación. Se utilizan técnicas y métodos, encuestas, entrevistas como guías para determinar cómo ha funcionado el mercado en el derecho marítimo hasta hoy día, y así validarlo. Asimismo, la utilidad de los incoterms en la compraventa internacional de buques.

## Justificación práctica

República Dominicana, geográficamente tiene una ubicación estratégica, haciendo viable el transporte de cualquier tipo de mercancías, por ejemplo con Panamá que con la apertura de nuevas esclusas hace posible un comercio más rápido y eficaz con nuestro país. Por esto es posible que República Dominicana actualice las leyes marítimas que posee, sus reglamentos, decretos, o cualquier otra, creando una legislación actualizada.

Teddy Heinsen, presidente de la Asociación de navieros de República Dominicana, expuso: "Que la ampliación del canal de Panamá ofrecerá mayor oportunidad de ingresos adicionales para el comercio marítimo, siempre que se creen centros logísticos para embarcaciones de gran tamaño."

Dijo además, "Que con los grandes volúmenes internacionales de carga, los fletes locales podrían beneficiarse de reducciones del costo para un mejor posicionamiento del país en el comercio internacional, porque creará una posibilidad diferente de negocios en términos logísticos y de distribución de carga en el Caribe con ventajas competitivas sobre otros puertos con barcos grandes que no pueden entrar a puertos pequeños".

Estas declaraciones demuestran que República Dominicana está en un lugar por debajo de mercados internacionales de la compraventa internacional de mercancías, y se manifiesta en transacciones marítimas que realizan los navieros que no cuentan con grandes puertos para recibir a barcos grandes. De ahí los impedimentos y dificultades que restringen la entrada de República Dominicana a ese mercado marítimo internacional, grande y competitivo.

Para mejorar esta realidad económica nacional e impulsar un mercado de compraventa internacional de buques en República Dominicana, se necesita de regulaciones legales en la legislación nacional, que garantice permanencia y seguridad, para lograr resultados a partir de cómo ha evolucionado el mismo en los último 4 años. Entonces existe una necesidad de modificación de la legislación para lograr resultados con su aplicación.

Asimismo, el país al ser parte signataria de convenios internacionales que aportan al derecho marítimo, puede adherirse y formar parte de ese mercado internacional, capaz de producir bienes y mercancías para exportar y poner en práctica la compraventa internacional vinculando al Estado y a sectores privados.

Es posible colocar a República Dominicana dentro del mercado marítimo internacional, a partir de la puesta en práctica de voluntades, formando entes humanos, capacitándolos para la construcción de todo tipo de nave marítima; con la participación de navieras interesadas en avances económicos del país, con ship bróker que sean verdaderos vendedores con el conocimiento necesario, habilidades, destrezas y experiencia en la compraventa de buques construidos en el país trayendo como resultado un aumento en la economía nacional y un aumento del conocimiento.

#### PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Las leyes marítimas nacionales y el código de comercio dominicano poseen discordancias con convenios internacionales referidos al derecho marítimo y a la compraventa internacional de buques, imposibilitando la inclusión del país en ese mercado, y estas discordancia se refieren a que el código de comercio dominicano establece privilegio en orden jerárquico; alquileres de almacenes para depósito; responsabilidades de las partes, como son el armador, consignatario, que establece este código de comercio y la responsabilidades que establece la compraventa internacional relativo al comprador y vendedor.

Entonces, se hace necesario conocer estas discordancias mencionadas y otras que a través de la investigación científica permitan llegar a un análisis más profundo, por lo que se comprueba la insuficiencia y poco desarrollo de leyes, reglamentos y artículos del código de comercio para aplicarlas y formar un comercio competitivo en la compraventa internacional de buques.

Enfatizar la disgregación de leyes y normas marítimas que deben revisarse, con el propósito de derogar algunas y adecuar otras a las necesidades y a los convenios internacionales, para facilitar la realización de operaciones comerciales internacionales; esto porque República Dominicana posee las ventajas de ser un Estado ribereño y archipielagico; además de la flora y la fauna del país.

Tomando en consideración a países como Japón, Singapur, y en América Latina a Colombia, Chile, Argentina, caracterizados por poseer grandes astilleros para construir y reparar buques de diferentes tipos, con marina mercante, flotas, con registro de buques y un desarrollo marítimo que se evidencia, e incluso incluye a Bolivia que sin tener mar, realiza registros de buques, asimismo, haciendo una comparación entre estos países y República Dominicana se constata que:

En República Dominicana faltan una marina mercante, flotas de barcos, y actualizar su sistema de leyes, también faltan procedimientos para registrar buques, entonces, constatadas estas carencias e insuficiencias existentes, y la necesidad urgente de desarrollo y evolución de la legislación para proyectar la compraventa internacional de buques que permitan exportar realizando actividades constantes, es necesario actualizar la legislación, proporcionándole al país una internacionalización y desarrollo poniendo de manifiesto voluntades de las autoridades estatales y el sector privado.

También subrayar que existen operadoras de puertos, algunos son administrados de manera privada; y el país cuenta con el puerto multimodal Caucedo, catalogado el más moderno de la región y con grúas flotantes. Asimismo el país cuenta con recursos marítimos y su ubicación está en el centro de la cruz donde se origina un movimiento de transporte mundial.

Hoy día, hay que destacar que existe la necesidad de desarrollar la compraventa internacional de buques, y República Dominicana debe ponerse acorde a los nuevos tiempos de avance en tecnología, con mercados competitivos y la libre competencia e insertarse en el comercio mundial. Lo expresado permite efectuar la investigación sobre el problema planteado, porque muestra la situación actual consistente en una deficiencia en el mercado de la compraventa internacional de buques en República Dominicana. De acuerdo a lo expresado se plantea como problema de investigación:

¿Cuál es la evolución del mercado de compraventa internacional de buques en República Dominicana en el periodo 2015 - 2018??

# **OBJETIVO GENERAL(S) Y ESPECÍFICOS DE LA INVESTIGACION**

#### **OBJETIVO GENERAL**

Analizar la evolución del mercado de compraventa internacional de buques en República Dominicana.

#### BJETIVOS ESPECÍFICOS

- Analizar la evolución de la compraventa internacional de buques en República Dominicana en el periodo 2015 2018.
- -Valorar las disposiciones existentes que tributan para la mejora y adecuación de leyes y convenios vinculados a este mercado.
- -Revisar convenios internacionales relacionados con la compraventa internacional de buques que aportan al avance del derecho marítimo.
- -Identificar disposiciones de la legislación dominicana con el mercado marítimo de buques que permitan reformar este mercado.

#### MARCO TEORICO REFERENCIAL

El análisis del proceso de origen y desarrollo del derecho marítimo hasta hoy día, hace necesario indagar la existencia de este derecho, porque en la época de la edad antigua: "En que los pueblos egipcios, fenicios, asirios y caldeos utilizaban el transporte marítimo y fluvial para realizar comercio", Heródoto, era mediterránea, hasta el 850 a...C., y es así que inicia la navegación de vela, a vapor y por propulsión nuclear.

Luego en la baja edad media se fortalecen los astilleros de Pisa, Génova y Venecia y en ciudades con navegación fluvial. En el Reino Unido en 1512 y 1513, se construyeron astilleros en Woolwich y Depfford a orillas del rio Támesis. También aparece el consulado del mar, institución jurídica mercantil que actuaba como árbitro en industria y navegación.

Francia, fue pionera en la creación de normas marítimas a través de la ordenanza de la marina del año 1691 en el reinado de Luis XIV. Además la puesta en práctica de tratados y convenios internacionales, en especial el de 1913 sobre el establecimiento de la Patrulla Internacional de Iceberg, y de la Convención Internacional para la Seguridad Marítima, sobre construcción de buques, trajo como resultado la existencia de una reglamentación marítima con aplicación mundial, lo cual es notorio y probado.

En el 2010, hubo un aumento del mercado de construcción y compraventa de buques, con una evolución de los astilleros, incluidos países en vía de desarrollo que buscan alternativas y propuestas para estar acorde con el proceso de globalización que le favorezca. República Dominicana insertada en este proceso busca entrar en el mismo, y se esfuerza en formar parte de convenios internacionales y reglamentos, con una adecuación y creación de leyes como lo han hecho otros países.

#### MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

**Derecho Marítimo.** Consiste en el conjunto de normas y principios que regulan los hechos, sujetos, objetos y relaciones jurídicas derivadas de la navegación.

**Buque.** Es un barco con cubierta que por su tamaño, solidez y fuerza es apropiado para navegaciones marítimas de importancia, caracterizado por la flotabilidad, solidez o resistencia, estanqueidad, estabilidad, y navegabilidad (velocidad y evolución).

**Barco.** Es una embarcación con el fondo cóncavo y con cubierta, en especial la de gran o medio tonelaje.

**Compraventa**. Es un contrato consensual, bilateral, oneroso y típico en virtud del cual una de las partes (vendedor) se obliga a dar algo en favor de la otra (comprador) a cambio de un precio en dinero.

**Compraventa internacional.** Es una operación internacional y bilateral que se realiza entre vendedores y compradores de diferentes Estados, en que el (vendedor) se obliga a entregar a la otra (comprador) una cosa a cambio de un precio cierto en dinero o signo que lo represente.

**Naviera.** Persona jurídica que utilizando buques mercantes propios o arrendados, se dedica a la explotación de los mismos, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.

**Naviero**. Es un empresario marítimo que explota un buque por su cuenta y riesgo, independientemente de ser o no el propietario de la nave.

**Convenio internacional.** Es un acuerdo de voluntades suscrito entre instituciones de diferentes países en el que se establecen los términos o bases de cooperación interinstitucional y las obligaciones y compromisos de las partes.

**Puerto.** Lugar resguardado del viento a la orilla del mar o de un río donde las embarcaciones pueden detenerse y permanecer seguras, que dispone de instalaciones para hacer reparaciones o realizar operaciones de embarque y desembarque.

**Shi-broker.** Persona física que actúa como intermediario, facilitando el contacto entre dos partes en la negociación de un contrato a cambio de una comisión.

**Armador.** Es aquel naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad una embarcación de su propiedad o bajo su posesión, con objeto de asumir su gestión náutica y operación.

**Consignatario.** Persona, entidad o empresa a quien se consigna una mercancía; en especial la que en los puertos representa al armador de un buque para tratar los asuntos administrativos relacionados con su carga y pasaje.

**Impuesto.** Cantidad de dinero que hay que pagar a la Administración para contribuir a la hacienda pública.

**Tripulación.** Conjunto de personas que se encargan de conducir o manejar un barco, un avión o una nave espacial, o que prestan servicio en ellos.

**Arqueo.** Es el modo de medir el tamaño de los buques a partir de su volumen

**Embarcación.** Construcción capaz de flotar, de ser dirigida por el hombre y propulsada por el viento u otro procedimiento; designa especialmente las de poco tonelaje.

**Contrato.** Acuerdo, generalmente escrito, por el que dos o más partes se comprometen recíprocamente a respetar y cumplir una serie de condiciones.

Responsabilidad civil es la obligación de resarcir que surge como consecuencia del daño provocado por un incumplimiento contractual (responsabilidad contractual) o de reparar el daño que ha causado a otro con el que no existía un vínculo previo (responsabilidad extracontractual).

**Venta.** Consiste en la acción y efecto de vender (traspasar la propiedad de algo a otra persona tras el pago de un precio convenido). El término se usa tanto para nombrar a la operación en sí misma como a la cantidad de cosas que se venden.

**Arrendamiento.** Contrato por el que una de las partes cede a la otra el uso temporal de una cosa, mueble o inmueble, por cierta cantidad de dinero.

**Abanderamiento de buques:** Acto que otorga el derecho a enarbolar el pabellón del país de matriculación. Todos los buques matriculados en el Registro de Buques y Empresas Navieras estarán abanderados en el país.

contrato de construcción naval: Consiste en que una parte encarga a otra la construcción de un buque, a cambio de un precio. Los materiales podrán ser aportados, en todo o en parte, por cualquiera de los contratantes.

**Transatlántico**. Se trata de barcos que cruzan el océano Atlántico y son naves mayores que pueden navegar varios días o semanas sin parar en la costa.

**Crucero**. Se trata de barcos que pueden hacer pequeños viajes y son de mediano tamaño.

**Ferry (transbordador)**. Es un barco que enlaza dos puntos transportando pasajeros o también puede transportar vehículos.

**Buque mercante.** Es un buque de carga es un tipo de nave o barco utilizado para transportar mercancías, bienes y materiales desde un puerto a otro. Otros nombres por el que se conoce a este tipo de embarcación son barco de carga, barco de cabotaje o sencillamente carguero, o buque mercante.

**Exportación.** Es el envío de un producto o servicio a un país extranjero con fines comerciales.

**Importación.** Es el transporte legítimo de bienes y servicios del extranjero los cuales son adquiridos por un país para distribuirlos en el interior de este.

**Empleo.** Trabajo que se realiza a cambio de un salario

**Desguace. Acto y el resultado de** desarmar, deshacer, cortar o arruinar algo.

# **MARCO ESPACIAL**

La investigación se realizará en República Dominicana, en los diferentes, puertos, en la Armada dominicana, (ARD), Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Dirección General de Aduanas, Dirección General de Impuestos Internos, Autoridad portuaria.

#### **MARCO TEMPORAL**

La investigación se realizará tomando en cuenta el periodo 2015 – 2018.

# DISEÑO METODOLOGICOS DE LA INVESTIGACION

## Los tipo(s) de investigación

Tipos de investigación, métodos y técnicas a utilizar son:

**Exploratoria,** porque permiten un sondeo más preciso del mercado que involucra la compraventa internacional de buques, también las razones que impiden que República Dominicana forme parte de ese mercado.

**Descriptivo**, porque establece comportamientos concretos para investigación y va a describir si ha existido compraventa de buques en el 2015 hasta el primer trimestre del 2018.

# Los métodos de investigación serán:

**Deductivo.** Permite investigar lo general y particular de la compraventa internacional.

**Analítico.** Se busca analizar los resultados de la investigación, separando los elementos encontrados y seleccionando los principales hallazgos en la legislación que regula el tema tratado.

**Comparativo.** Este método permitirá efectuar comparaciones entre legislaciones nacionales con otras extranjeras desde 2015 hasta 2018.

**Síntesis.** Va a permitir agrupar todos los elementos de la investigación para concluir.

**Empírico.** Se utilizará en la recogida de datos para llegar para llegar a una conclusión.

#### Las fuentes documentales

#### **Fuentes primarias.**

Expertos en la materia, navieros, directores de puertos, ejecutivos ministeriales, navieros

**Fuentes secundarias.** Se utilizarán libros, revistas, periódicos, leyes, reglamentos, convenios internacionales, informaciones en prontuario, página web, blogs, analizar informaciones de la compraventa internacional de buques en el 2018.

# Las técnicas de investigación

- Encuestas. Se utilizará para saber si existe un mercado de compraventa de buques en República Dominicana que satisfagan las demandas de la sociedad.
- Entrevistas. Se utilizará para entrevistar a navieros, comandantes y otros, que den informaciones precisas sobre la compraventa internacional de buques.

\_

 Revisión de documentos. Se utilizarán documentos relacionados con la compraventa internacional de buques, convenios, la navegación, entre otros. INDICE DE CONTENIDO

RESUMEN

**DEDICATORIAS** 

**AGRADECIMIENTOS** 

INTRODUCCION

CAPITULO I: GENERALIDADES DE LA COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE BUQUES.

- 1.1 Conceptos y Antecedentes de la compraventa internacional
- 1.2 Contrato de compraventa internacional: Formación. Esencialidades
- 1.3 El buque. Concepto. Clasificación. Tipos. Nacionalidad. Registro.
- 1.4 Sociedades de clasificación. Compraventa de buques. Procedimiento para adquirirlo. Causas que originan el abandono del buque y responsabilidades.
- 1.5 Convenios aplicables
- 1.6 Incoterms 2010. Aplicación.

CAPITULO II: EVOLUCION Y PERSPECTIVA DE LA COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE BUQUES EN REPUBLICA DOMINICANA PERIODO 2015-2018.

- 2.1 Situación actual de la compraventa internacional de buques en el periodo 2015-2018
- 2.2 Evolución y causas
- 2.3 Legislación aplicable
- 2.4 Resultados encontrados con cambios y mejoras
- 2.5 Responsabilidad de las partes

- 2.6 Estado actual de la aplicación de legislaciones y convenios internacionales a la compraventa internacional de buques en República Dominicana
- 2.7 Perspectiva de la compraventa internacional de buques en República Dominicana.

**CONCLUSIONES** 

**RECOMENDACIONES** 

**BIBLIOGRAFIA** 

**ANEXOS** 

#### **BIBLIOGRAFIA**

- Anteproyecto de código marítimo dominicano, 2014
- Arroyo Martínez, I. (2004). Legislación Marítima y Fuentes
   Complementarias. Editorial Tecnos, Madrid.
- Arroyo Martínez, I. (2005). Compendio de Derecho Marítimo. Editorial Tecnos, Madrid.
- Código Civil de República Dominicana
- Código de Comercio de República Dominicana
- Constitución de la República Dominicana, 2010
- Clemente, J.J.; González-Vidosa, F.; Yepes, V.; Alcalá, J.; Martí, J.V. (2010). Temas de procedimientos de construcción. Equipos de dragado.
   Editorial de la Universitat Politécnica de València. Ref. 2010.4038
- Enciclopedia Marítima 2005. (2004) Proyectos y Producciones Editoriales
   Cyan, S.A., Madrid.
- Fariñas, Francisco Derecho y Legislación Marítima, Barcelona, Bosch, casa editorial,
- Ley monetaria y financiera de República Dominicana, 183-02
- Liriano José, Apuntes y catedra sobre derecho marítimo, 2016, Rep. Dom.
- Manual de derecho comercial, Cuarta edición, 2016
- Ortega, 1984, periódico El País
- Organización Marítima Internacional (OMI)
- Ruiz Sora, J.M. (1997). Manual de derecho del transporte marítimo.
   Editorial Marcial Pons, Madrid. "El negocio marítimo: una visión práctica del fletamento por viaje". <a href="https://www.udc.es/iuem.doc/2/2008/46"><u>www.udc.es/iuem.doc/2/2008/46</u></a>
- Salgado y Salgado, José Eusebio, 2012.
- Schulyreich, Tejeda Héctor. Derecho de la navegación marítima, Fluvial y aérea, Buenos Aires, Cooperadora de Ciencias Sociales, 1963

# Anexo II.

# **ENCUESTA**

1 ¿Usted conoce si una embarcación de 100 pies se puede fabricar en
República Dominicana?
Si
no
2 ¿Usted conoce si la Capitanía de Puertos tiene capacidad para ejercer
sus funciones?
Si
No
3 ¿Conoce cuáles son las diferencias entre un barco y un buque?
Si
No
4 ¿Usted conoce el rol de Aduanas en el registro de un barco?
Si
No
5 ¿Sabe usted si la Armada Dominicana tiene una marina mercante?
Si
No

6 ¿Usted conoce los programas de formación de la Armada Dominicana?
Si
No
7 ¿Usted sabe que es un Estado ribereño?
Si
No
8 ¿Usted conoce que es una compraventa de buques?
Si
No
9- ¿Usted sabe cuál es el procedimiento para inspeccionar un buque?
Si
No
10- ¿Usted conoce cuáles son los certificados que se le entregan a un
buque que ha sido registrado?
Si
No