E/CEPAL/R.213/Add.1
Diciembre de 1979
ORIGINAL: ESPAÑOL

C E P A L

DIVISION DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

EL TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL EN AMERICA DEL SUR

ANEXOS

Tomás Sepúlveda Whittle
Consultor

80-1-0164

INDICE

Página

Anexo I. América del Sur: Cambios de fletes y recargos de Conferencias marítimas durante los años 1976, 1977, 1978 y principios de 1979 1

Anexo II. América del Sur: Disposiciones legales sobre política naviera 17

Bolivia 19

Brasil 27

Chile 41

Colombia 51

Ecuador 61

Perú 79

Anexo III. América del Sur: Convenios bilaterales de transporte marítimo 97

Brasil 99

Chile 141

Colombia 149

Perú 152

/ANEXO I

ANEXO I

AMERICA DEL SUR: CAMBIOS DE FLETES Y RECARGOS DE CONFERENCIAS MARITIMAS DURANTE LOS AÑOS 1976, 1977, 1978 Y PRINCIPIOS DE 1979 */

*/ Comprende los cambios en fletes y recargos anunciados por las conferencias marítimas que cubren los tráficos sudamericanos, pero excluidos los anuncios hechos por las diversas líneas.

Nota: En el presente anexo se han utilizado las siguientes abreviaturas:

Comb. - recargo por aumento de precio de los combustibles
FAM - factor de ajuste monetario (incluido el recargo por devaluación)
TC - tonelada de carga
TF - tonelada-flete
UP - unidad de pago
(...) - indica que el anterior nivel de recargo no se especifica en la fuente

Fuente: Extractado de los documentos de la UNCTAD El Transporte marítimo en 1976 (TD/B/C.4/169/Rev.1), El transporte marítimo en 1977 (TD/B/C.4/178), Review of Maritime Transport, 1977 Addendum, Changes of currency adjustment factors applicable to liner freight rates announced during the year 1977 (TD/B/C.4/178/Add.1), El transporte marítimo en 1978 (TD/B/C.4/182) y Review of Maritime Transport, 1978, Addendum (TD/B/C.4/182/Add.1).

Conferencias marítimas y fecha de entrada en vigor de los cambios	Aumentos generales de fletes	Recargos: Nuevos o aumentados	Recargos: Reducidos o dejados sin efecto
1. Association of West India Transatlantic Steamship Lines (WITASS)			
Año 1976			
1º de marzo		FAM del 3 al 4% para Europa continental.	
16 de marzo			FAM del 4 al 3% para sector Hamburgo/Burdeos
1º de abril		FAM p. Reino Unido-Irlanda, del 11 al 14% en fletes pagados en £.	
1º de mayo		FAM p. Reino Unido-Irlanda, del 14 al 16% en fletes pagados en £, y del -9 al -10% en fletes pagados en dólares.	
16 de mayo		FAM p. Reino Unido-Irlanda, del 16 al 17% en fletes pagados en £.	
1º de junio		Comb., de £ 2.30 a £ 3./TC	
16 de junio		FAM p. Reino Unido-Irlanda, del 17 al 19% en fletes pagados en £ y de -10 a -12% en fletes pagados en dólares.	
1º de julio	Fletes a Panamá y Zona del Canal aumentados en 5%. Rebaja diferida aumentada en 1%	FAM p. Reino Unido-Irlanda, del 19 al 22% en fletes pagados en £.	
16 de julio			FAM p. Reino Unido-Irlanda, del 22 al 21% en fletes pagados en £.
16 de septiembre		FAM p. Reino Unido-Irlanda, del 21 al 22% en fletes pagados en £.	

Conferencias marítimas y fecha de entrada en vigor de los cambios	Aumentos generales de fletes	Recargos	
		Nuevos o aumentados	Reducidos o dejados sin efecto
(WITASS) cont.			
1º de octubre		FAM p. sector Hamburgo/ Burdeos, del 3 al 4%. FAM p. Reino Unido-Irlanda, del 22 al 23% en fletes pagados en £.	
16 de octubre		FAM p. sector Hamburgo/ Burdeos, del 4 al 5%. FAM p. Reino Unido-Irlanda, del 23 al 25% en fletes pagados en £ y de -12 a -13% en fletes pagados en dólares	
25 de octubre		Recargos por manipulación básica anteriores al embarque en Liverpool, de £ 1 a £ 1.50 por TC. Idem en Glasgow, de £ 0.40 a £ 0.60 por TC	
1º de noviembre		FAM p. Reino Unido-Irlanda, del 25 al 27% en fletes pagados en £ y de -13 a -14% en fletes pagados en dólares.	
16 de noviembre		FAM p. sector Hamburgo/ Burdeos, del 5 al 6%. FAM p. Reino Unido-Irlanda, del 27 al 29% en fletes pagados en £ y del -14 al -15% en fletes en dólares.	
1º de diciembre			FAM p. Reino Unido Irlanda, del 29 al 27% en fletes pagados en £ y de -15 a -13% en fletes en dólares.
Año 1977			
1º de enero		FAM p. Reino Unido-Irlanda, de -13 al -12% en fletes en dólares.	FAM p. Reino Unido Irlanda, del 27 al 26% en fletes en £

Conferencias marítimas y fecha de entrada en vigor de los cambios	Aumentos generales de fletes	Recargos: Nuevos o aumentados	Recargos: Reducidos o dejados sin efecto
(WITASS) cont.			
7 de febrero		Recargos portuarios y por manipulación p. Venezuela, US$ 7.60 por TC.	
16 de febrero		FAM p. Reino Unido-Irlanda, del 24 al 25% en fletes en £.	
2 de mayo		Recargos portuarios adicionales: puertos colombianos del Atlántico, US$ 1.85/UP para Colombia y US$ 1.32/UP desde Colombia.	
1° de agosto		FAM del 7% al 9%.	
1° de noviembre		FAM p. Reino Unido-Irlanda, de -11 a -10% en fletes en dólares.	
1° de diciembre		FAM p. Reino Unido-Irlanda, de -10 a -4% en fletes en dólares.	
16 de diciembre		FAM p. sector Hamburgo/Burdeos, de 9 a 10%.	
Año 1978			
1° de enero		FAM p. sector Hamburgo/Burdeos, de 10 a 12% y de -4 a -3% p. Reino Unido-Irlanda.	
16 de enero		FAM p. sector Hamburgo/Burdeos, de 12 a 13% y de -3 a -2% p. Reino Unido-Irlanda.	
16 de marzo		FAM p. sector Hamburgo/Burdeos, de 14 a 17%.	
1° de abril			FAM p. sector Hamburgo/Burdeos, de 17 a 16%.
16 de abril		FAM p. sector Hamburgo/Burdeos, de 16 a 17%.	FAM p. Reino Unido Irlanda, de -1 a -2%.

Conferencias marítimas y fecha de entrada en vigor de los cambios	Aumentos generales de fletes	Recargos	
		Nuevos o aumentados	Reducidos o dejados sin efecto
(WITASS) cont.			
16 de mayo			FAM p. sector Hamburgo/Burdeos, de 17 a 15%; p. Reino Unido-Irlanda, de -2 a -3%.
1º de junio			FAM p. sector Hamburgo/Burdeos de 15 a 14%.
1º de julio		FAM p. sector Hamburgo/Burdeos, de 14 a 15%.	
15 de julio		FAM p. sector Hamburgo/Burdeos, de 15 a 16% y p. Reino Unido-Irlanda, de -3 a -2%.	
16 de agosto		FAM p. sector Hamburgo/Burdeos, de 16 a 17% y p. Reino Unido-Irlanda, de -2 a -1%.	
1º de septiembre		FAM p. sector Hamburgo/Burdeos, de 17 a 20%.	
16 de septiembre			FAM p. sector Hamburgo/Burdeos, de 20 a 19%.
1º de octubre		FAM p. sector Hamburgo/Burdeos, de 19 a 20%.	
16 de octubre		FAM p. sector Hamburgo/Burdeos, de 20 a 22% y p. Reino Unido-Irlanda, de -1 a +1%.	
1º de noviembre		FAM p. sector Hamburgo/Burdeos, de 22 a 25% y p. Reino Unido-Irlanda, de 1 a 2%.	
4 de noviembre		FAM p. sector Hamburgo/Burdeos, de 25 a 30% y p. Reino Unido-Irlanda, de 2 a 4%.	

Conferencias marítimas y fecha de entrada en vigor de los cambios	Aumentos generales de fletes	Recargos: Nuevos o aumentados	Recargos: Reducidos o dejados sin efecto
(WITASS) cont.			
16 de noviembre			FAM p. sector Hamburgo/Burdeos, de 30 a 28% y p. Reino Unido-Irlanda, de 4 a 3%.
1º de diciembre		Comb., de US$ 6.30 a $7.00/TF	FAM p. sector Hamburgo/Burdeos, de 28 a 23% y p. Reino Unido-Irlanda, de 3 a 1%.
16 de diciembre			FAM p. sector Hamburgo/Burdeos, de 23 a 22% y p. Reino Unido-Irlanda, se cancela el 1%.
2. European South Pacific & Magellan Conference (ESPM)			
Año 1976			
1º de enero			FAM del 16 al 15% p. sector Hamburgo Burdeos y del 9 al 5% p. Italia.
5 de enero		Comb., de US$ 6.50 a $7.00 (excepto p. Italia).	
16 de enero		FAM del 15 al 16% p. sector Hamburgo/Burdeos.	
1º de marzo		FAM del 16 al 17% p. sector Hamburgo/Burdeos	
16 de abril		FAM del 16 al 17%.	
1º de junio			FAM del 17 al 16%.
16 de junio			FAM del 16 al 15% p. sector Hamburgo Burdeos; del 12 al 11% p. países escandinavos; dejado sin efecto p. España y Portugal.

Conferencias marítimas y fechas de entrada en vigor de los cambios	Aumentos generales de fletes	Recargos	
		Nuevos o aumentados	Reducidos o dejados sin efecto
(ESPM) cont.			
1º de septiembre	US$ 5.00/TC	FAM del 15 al 16% p. sector Hamburgo/Burdeos.	
16 de septiembre		FAM del 16 al 17% p. sector Hamburgo/Burdeos.	
1º de octubre		FAM del 11 al 12% p. países escandinavos.	
16 de octubre		FAM del 17 al 19% p. sector Hamburgo/Burdeos y del 12 al 14% p. países escandinavos.	
1º de noviembre		FAM del 14 al 15% p. países escandinavos.	
16 de noviembre		FAM del 19 al 20% p. sector Hamburgo/Burdeos.	
16 de diciembre		FAM del 15 al 16% p. países escandinavos.	
Año 1977			
1º de enero		Comb., de US$ 7.00 a US$ 7.50/TC.	
16 de enero		FAM del 20 al 21%. FAM del 21 al 22% p. sector Hamburgo/Burdeos, y del 17 al 18% p. países escandinavos.	
1º de febrero		Comb., de US$ 7.50 a US$ 8.00/TC.	FAM del 22 al 21% p. sector Hamburg Burdeos y de 18 a 16% p. países escandinavos.
16 de febrero			FAM del 21 al 20% p. sector Hamburg Burdeos y del 16 al 15% para países escandinavos
1º de marzo	US$ 4.00/TC	Comb., de US$ 9.30/TC a US$ 11.00/UP para Italia.	

Conferencias marítimas y fecha de entrada en vigor de los cambios	Aumentos generales de fletes	Recargos	
		Nuevos o aumentados	Reducidos o dejados sin efecto
(ESPM) cont.			
1° de abril		FAM del 20 al 21% p. sector Hamburgo/Burdeos.	
2 de mayo		Recargos portuarios adicionales: puertos colombianos del Pacífico: US$ 2.86/TC p. Colombia y US$ 1.70/TC desde Colombia.	
16 de mayo		FAM del 21 al 22% p. sector Hamburgo/Burdeos.	FAM del 15 al 13% p. países escandinavos.
1° de agosto		FAM del 22 al 24% p. sector Hamburgo/Burdeos. Comb., de US$ 8.00 a $ 8.50 (excepto p. Italia).	
16 de agosto		FAM del 24 al 25% p. sector Hamburgo/Burdeos.	
1° de septiembre			Comb., de US$ 8.5[illegible] a $ 8.00/TC. FAM del 25 al 23% p. sector Hamburg Burdeos y del 13 al 12% p. países escandinavos.
16 de septiembre			FAM del 12 al 8% p. países escandinavos.
1° de noviembre		FAM del 23 al 25% p. sector Hamburgo/Burdeos.	
16 de diciembre		FAM del 25 al 27% p. sector Hamburgo/Burdeos.	
Año 1978			
1° de enero	7%	FAM del 27 al 29% p. sector Hamburgo/Burdeos.	FAM del 12 al 10% p. países escandinavos.
16 de enero		FAM del 27 al 29% p. sector Hamburgo/Burdeos.	

Conferencias marítimas y fecha de entrada en vigor de los cambios	Aumentos generales de fletes	Recargos	
		Nuevos o aumentados	Reducidos o dejados sin efecto
(ESPM) cont.			
1º de febrero		Comb., de US$ 11.00 a $ 12.00/TF p. Italia.	
16 de febrero		FAM del 31 al 32% p. sector Hamburgo/Burdeos y del 10 al 12% p. países escandinavos.	
16 de marzo		FAM del 32 al 35% p. sector Hamburgo/Burdeos y del 12 al 14% p. países escandinavos.	
8 de mayo			FAM del 35 al 32% p. sector Hamburgo Burdeos y del 14 al 12% para países escandinavos.
1º de junio			FAM del 32 al 31% p. sector Hamburgo Burdeos y del 12 al 11% p. países escandinavos.
1º de julio			Comb., de US$ 8.0 a $ 7.50/TF excepto p. Italia.
6 de julio		FAM del 31 al 32% p. sector Hamburgo/Burdeos y del 11 al 13% p. países escandinavos.	
1º de septiembre		FAM del 32 al 35% p. sector Hamburgo/Burdeos y del 13 al 15% p. países escandinavos.	
16 de septiembre			FAM del 35 al 34% p. sector Hamburgo Burdeos. FAM del 15 al 14% p. países escandinavos.
1º de octubre		FAM del 34 al 35% p. sector Hamburgo/Burdeos.	
16 de octubre		FAM del 35 al 37% p. sector Hamburgo/Burdeos y del 14 al 15% p. países escandinavos.	

Conferencias marítimas y fecha de entrada en vigor de los cambios	Aumentos generales de fletes	Recargos: Nuevos o aumentados	Recargos: Reducidos o dejados sin efecto
(ESPM) cont.			
1º de noviembre		FAM del 37 al 41% p. sector Hamburgo/Burdeos y del 15 al 16% p. países escandinavos.	
1º de diciembre		Comb., de US$ 7.50 a $ 8.00/TF excepto p. Italia. Comb., de US$ 8.00 a $ 9.00/TF, excepto p. Italia.	FAM del 41 al 39% p. sector Hamburgo Burdeos y del 16 al 15% p. países escandinavos.
16 de diciembre		Comb., de US$ 12.00 a $ 12.50/TF p. Italia.	FAM del 39 al 38% p. sector Hamburgo Burdeos.
Año 1979			
1º de enero	6% hacia el sur		
3. Japan/West Coast South America Freight Conference			
Año 1976			
1º de septiembre		FAM del 0.60 al 2.70%.	
Año 1977			
1º de enero	11.50%		
22 de abril		Comb., de US$ 8.40 a $ 10.10/TC.	
n.d.		FAM de 2.70 al 7%.	
Año 1978			
1º de enero	9.60%		
26 de marzo		FAM del 7 al 11%.	
1º de mayo		FAM del 11 al 14.50%.	
n.d.		FAM del 14.50 al 20%.	
11 de agosto		FAM del 20 al 25.50%.	

Conferencias marítimas y fecha de entrada en vigor de los cambios	Aumentos generales de fletes	Recargos: Nuevos o aumentados	Recargos: Reducidos o dejados sin efecto
4. Japan/Latin America Eastbound Freight Conference			
Año 1976			
1° de septiembre		FAM del 0.60 al 2.70%.	
Año 1977			
1° de enero	11.50%	FAM de 2.70 a 5.50%.	
10 de mayo		Comb., de US$ 8.40 a $ 10.10/TC.	
27 de octubre		FAM de 5.50 a 10%.	
Año 1978			
1° de enero	10.50%		
10 de abril	6% (impuesto especial p. desarrollo de la flota de Guatemala).		
1° de mayo		FAM de (...) a 20%.	
1° de octubre			FAM de 31 a 28.50 p. puertos colombianos y de 32.50 a 30% para los demás puertos.
5. Brazil/Mediterranean/ Brazil Freight Conference			
Año 1976			
1°de julio	10%		
Año 1977			
1° de enero	7% al Brasil 5% desde Brasil		

Conferencias marítimas y fecha de entrada en vigor de los cambios	Aumentos generales de fletes	Recargos: Nuevos o aumentados	Recargos: Reducidos o dejados sin efecto
(Brazil/Mediterranean) cont.			
Año 1977 (cont.)			
20 de marzo		Comb., del (...) al 13.60%.	
8 de abril		Comb., del 15.80% al 17.10% desde Brasil.	
Año 1978			
1° de marzo	8% al Brasil		
Año 1979			
1° de enero	14%		
6. Brazil/Europe/Brazil Freight Conference (Section 4)			
Año 1976			
12 de julio		Recargos por manipulación p. Liverpool y Glasgow, de £ 1.50 a £ 2.00/1000 kg.	
Año 1977			
1° de enero	12% al Brasil 9% desde Brasil		
4 de abril		Comb., del 13.60 al 15.80% p. Europa y del 10.30 al 12.50% p. Brasil.	
Año 1978			
1° de enero	5%		Comb., del 15.80 al 15% p. Europa y del 12.50 al 11.90% p. Brasil.
1° de agosto	8% desde Reino Unido-Irlanda		

Conferencias marítimas y fecha de entrada en vigor de los cambios	Aumentos generales de fletes	Recargos	
		Nuevos o aumentados	Reducidos o dejados sin efecto
(Brazil/Europe) cont.			
Año 1979			
1º de enero	4% p. el Brasil.		
7. Brazil/Far East/ Brazil Freight Conference			
Año 1977			
1º de enero	13.20%		
1º de abril		Comb., del 13 al 14.70%.	Comb., del 14.70 al 13%.
Año 1978			
1º de enero	9.60%		
15 de agosto	8.00%		
Año 1979			
1º de febrero	9.25%		
8. North of Brazil & Amazonia/Europe/N. of Brazil and Amazonia Freight Conference			
Año 1977			
1º de enero	12%		
4 de abril		Comb., de 10.60 al 12.10%.	Comb., del (...) al 10.60%.
Año 1978			
1º de enero	8% p. Europa 5% p. Brasil		
12 de enero			Comb., del 12.10 a 11.20% p. Europa y del 12.10 al 11.50 p. Brasil.

Conferencias marítimas y fecha de entrada en vigor de los cambios	Aumentos generales de fletes	Recargos: Nuevos o aumentados	Recargos: Reducidos o dejados sin efecto
(North of Brazil ...) cont.			
Año 1979			
1° de enero	12% dirección Sur 10% dirección Norte		
9. River Plate/Europe Freight Conference			
Año 1976			
1° de abril		de 6 a 12 DM/UP p. carga refrigerada.	
Año 1977			
1° de marzo	4%		
23 de mayo		Comb., del 16.67 al 17.50%.	
10. River Plate/Mediterranean/River Plate Freight Conference			
Año 1977			
1° de julio	14% dirección Sur 12% dirección Norte		Combustible incorporado en los fletes.
11. Europe/River Plate Freight Conference			
Año 1976			
12 de julio		Recargos por manipulación p. Liverpool y Glasgow de £ 1.50 a £ 2.00/1000 kg.	
Año 1977			
1° de marzo	6%		Comb., del (...) al 16.67% p. Reino Unido-Irlanda.

Conferencias marítimas y fecha de entrada en vigor de los cambios	Aumentos generales de fletes	Recargos	
		Nuevos o aumentados	Reducidos o dejados sin efecto
12. Far East/River Plate/ Far East Freight Conference			
Año 1976			
1° de octubre	12.50%		
Año 1978			
1° de febrero		Comb., de 14.10 a 18.10%.	
1° de octubre	14.00%		
13. Inter-American Freight Conference (Sections A & D)			
Año 1977			
1° de abril		Comb., de US$ 10.00 a 11.50/TC, desde Golfo de México y Costa Este de EE.UU. a puertos sudamericanos del Atlántico.	
(Section C)			
Año 1977			
1° de noviembre	10% p. Brasil		
(Section D)			
Año 1978			
1° de octubre	10.33%.		

ANEXO II *

AMERICA DEL SUR: DISPOSICIONES LEGALES SOBRE POLITICA NAVIERA

*/ Comprende las leyes y reglamentos de fomento y protección de las marinas mercantes de Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú vigentes en la actualidad.

Fuente: Extractado del documento Recopilación Legislación Transporte por Agua Países de la ALALC, Ediciones ALAMAR, Montevideo, 1978, y de los Anuarios La Marina Mercante Iberoamericana, años 1964 a 1979, Buenos Aires, editados por el Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana.

BOLIVIA

1. LEY DE RESERVA DE FLETES

Decreto Supremo Nº 08430 del 24/7/68 modificado por
Decreto Supremo Nº 11694 del 13/8/74

Gral. René Barrientos Ortuño
Presidente Constitucional de la República

Considerando:

Que es necesario dictar normas generales para la aplicación de la reserva de fletes, en las cargas de transporte marítimo, fluviales y lacustres de exportación e importación, en favor de naves nacionales;

El Consejo de Ministros, Decreta:

A partir de la fecha se ponen en vigencia las siguientes disposiciones referentes a la reserva de fletes, en las actividades de la Marina Merçante Nacional.

Artículo 1º. Todo transporte marítimo quedará reservado a las naves bolivianas en la proporción a que se refiere el artículo 9º de este Decreto.

Artículo 2º. Todo transporte fluvial y lacustre entre los diversos puertos que utilice Bolivia más los ríos y lagos de la República queda reservado, con preferencia, a naves bolivianas.

Son naves Mercantes Bolivianas las inscritas en los registros de la Marina Mercante Nacional que navegan sujetas a las Leyes de la República.

Artículo 3º. Las naves de bandera extranjera en aguas de jurisdicción nacional sólo pueden ejercer navegación y comercio internacional, previo cumplimiento y observación de disposiciones legales en vigencia.

Artículo 4º. Cabotaje fronterizo, como excepción a lo dispuesto en el artículo anterior, podrá ser ejercido por naves de bandera extranjera de acuerdo a Tratados, Convenios o Acuerdos Internacionales.

Artículo 5º. En el caso de carencia de naves para el transporte a que se refiere el artículo 2º, el Comando de la Fuerza Naval Boliviana, por intermedio de su Departamento de intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres, podrá autorizar temporalmente el cabotaje a naves extranjeras.

Artículo 6º. Para ejercer el cabotaje se requiere la autorización del Departamento de intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres.

En la resolución que se dicte sólo se determinarán las condiciones generales que debe llenar el servicio que se establezca.

Artículo 7°. Se reserva en favor de los buques o naves de bandera nacional el 50% del transporte marítimo de carga de exportación o importación, de y hacia Bolivia.

Igualmente se establece la misma reserva para las naves de bandera nacional que transportan carga de y hacia Bolivia en vías fluviales y lacustres internacionales.

Artículo 8°. El transporte de carga de origen nacional por lagos y ríos jurisdicción boliviana queda reservado solamente a las flotas mercantes bolivianas. Lacustres y Fluviales.

Artículo 9°. La reserva de carga a que se refiere el artículo anterior será computada separadamente para carga general, carga seca y líquida, que determine el Departamento de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres.

Artículo 10°. La aplicación de la reserva de carga a que se refiere el artículo 9°, no podrá significar discriminación de carga, rechazo injustificado de embarque, ni retraso en el embarque.

Tampoco podrá significar cobro de fletes superiores a los establecidos en las Conferencias Navieras de igual tráfico para cada una de las clasificaciones de carga a las vigentes en el mercado internacional de fletes, según sea el caso.

Artículo 11°. Para que las Empresas Navieras o personas naturales dedicadas a esta actividad puedan acogerse a los beneficios del presente Decreto, sus naves deberán cumplir con los siguientes requisitos.

a) Ser de propiedad de capital boliviano o de personas naturales o jurídicas domiciliadas en el país.

b) Si la nave perteneciese a una Sociedad constituida conforme a las leyes del país, el capital nacional de ésta debe ser de un 51%. Si dicho capital estuviese representado por acciones, éstas deberán ser nominativas y pertenecer en un 51% al capital boliviano. Este beneficio se extiende a las Empresas Navieras explotadoras que tengan un servicio regular.

c) Tener Capitán, Oficiales y Tripulantes bolivianos, no obstante lo anterior, el Departamento de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres podrá autorizar en forma transitoria la contratación total o parcial de personal extranjero que sea necesario mientras se capacita al personal de la Marina Mercante Nacional.

Artículo 12°. La Sociedad o Empresa a que se refiere el Artículo anterior debe estar constituida con domicilio legal, dirección y administración en el país. En los casos de las Empresas mixtas donde intervenga el Estado, el Presidente del Directorio y mayoría de los Directores, en una proporción del 51% deben ser de nacionalidad boliviana, pudiendo desempeñar los cargos de Gerencia Administrativa personas de nacionalidad extranjera pero que necesariamente deberán tener fijado su domicilio en Bolivia.

Artículo 13°. Las naves o acciones a que se refiere el artículo 11° sólo podrán transferirse a las personas naturales o jurídicas que reúnan los requisitos mencionados en dicho artículo. Estas transferencias requieren una visación previa del Departamento de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres para la verificación en todos los casos del requisito de nacionalidad boliviana, en no menos del 51%.

Artículo 14°. Sin perjuicio de lo establecido en el inc. c) del artículo 11° la dotación de cada nave mercante nacional será determinada por el Departamento de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres.

Artículo 15°. La inscripción de una nave en los Registros de la Marina Mercante Nacional, debe tener como requisito previo que la nave tenga los Certificados de Navegabilidad y Seguridad que deberán ser expedidos por el Departamento de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres y/o Compañías Clasificadoras internacionales autorizadas para el efecto. Igualmente para las naves mayores de 100 toneladas de registro neto, es requisito el que tenga además clasificación de Lloyd's Register of Shipping o de otras Sociedades Clasificadoras de igual categoría a juicio del Departamento de Intereses Marítimos Fluviales y Lacustres compatibles con el tráfico que estén destinados.

Artículo 16°. La inscripción en el Registro Comercial de buques legales en vigencia es obligatoria y se rige por las disposiciones del Código de Comercio, sujetándose a las normas establecidas por el Reglamento de Inscripción que dicte el Departamento de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres.

Artículo 17°. Los armadores nacionales o Empresas que operen en el servicio exterior están autorizados a utilizar el sistema charter en un porcentaje aproximado al 100% del tonelaje propio de la respectiva Empresa y por un período de dos años renovables si dos o más Empresas Navieras nacionales cubren determinado tráfico en forma asociada, las naves extranjeras que arrienden podrán cubrir aproximadamente el 100% del tonelaje asociado.

Artículo 18°. Las Empresas Navieras nacionales que cumplan en el futuro un servicio estable en determinado tráfico al exterior, están autorizadas a celebrar Convenios especiales de transporte de carga con Empresas extranjeras que, en el servicio regular, cubran el mismo tráfico. Estos Convenios de una duración máxima de dos años renovables, en los que se fijarán la capacidad de transporte y demás modalidades, requieren la aprobación del Poder Ejecutivo por intermedio del Comando de la Fuerza Naval Boliviana.

Artículo 19°. En los convenios a que se hace referencia en el artículo anterior, las Empresas Navieras nacionales concurrirán con su capacidad de transporte, pudiendo complementar éstas con naves extranjeras arrendadas en un porcentaje aproximado del 100% de tonelaje propio.

Artículo 20°. Las Empresas Navieras nacionales que cubran un servicio estable al exterior y que por causa de naufragios o de siniestros quedaran con naves de su propiedad fuera de servicio por tiempo considerable, podrán arrendar naves extranjeras en reemplazo de un tonelaje igual al afectado, por un período de reposición no mayor de dos años. Este tonelaje de arrendamiento es independiente de los mencionados en los artículos anteriores.

Artículo 21°. Las Empresas Navieras Nacionales, de servicio exterior que se acojan a los beneficios de reserva de carga, comunicarán al Departamento de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres sobre las naves extranjeras que utilicen como complemento de su tráfico. Corresponde al citado Departamento determinar las condiciones de uso de dichas naves.

Artículo 22°. Las naves de las Empresas Nacionales asociadas con empresas extranjeras a que se refiere el artículo 1°, así como las naves extranjeras arrendadas a que se refieren los artículos 10°, 19° y 21°, se considerarán como naves bolivianas sólo por el transporte que efectúen de la carga reservada a naves nacionales a que se refiere el artículo 15°.

Artículo 23°. Con el fin de facilitar la inmediata aplicación de la reserva de carga de exportación e importación a favor de naves nacionales, se faculta al Departamento de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres de la Fuerza Naval Boliviana a supervisar acuerdos entre las Empresas Navieras y las exportadoras e importadoras nacionales, para establecer el sistema de ejecución de reservas, teniendo en cuenta las características, costumbres, etc. de cada renglón o rubro de las exportaciones e importaciones.

El Departamento de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres, de la Fuerza Naval Boliviana, actuará como organismo rector en todos los casos que se presenten para la efectiva aplicación de la reserva de carga.

Artículo 24°. El Departamento del Comercio Exterior del Banco Central de Bolivia efectuará balances trimestrales, año calendario, de las cargas de importación, exportación y tránsito transportadas entre Bolivia y otros países.

Dichos balances deberán ser remitidos al Departamento de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres, el que en caso de ser necesario, dictará las medidas y recomendaciones que estime convenientes para la efectiva aplicación de la reserva de carga.

Artículo 25°. Todas las adquisiciones que efectúe el Estado o entidades paraestatales, sean por compra directa o licitación deben convenirse preferentemente por su valor FOB puerto de embarque para su transporte en naves de bandera nacional, salvo que no haya buques mercantes nacionales disponibles.

Artículo 26°. Las exportaciones por el Estado o entidades paraestatales deben convenirse preferentemente por su valor CIF o C&F para su transporte en naves de bandera nacional, salvo que no haya buques mercantes disponibles.

Artículo 27°. La importación de artículos alimenticios señalados como de primera necesidad que efectúe el Estado o entidades paraestatales o particulares quedan afectados a la reserva de fletes en favor de naves nacionales, salvo que no haya buques mercantes disponibles.

Artículo 28°. Las Empresas Navieras Nacionales tendrán derecho a solicitar de los exportadores e importadores Estatales, paraestatales o particulares la preferencia de carga que le corresponde de acuerdo a las disposiciones del presente Decreto cuyo control de aplicación y regulación estará a cargo del Departamento de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres de la Fuerza Naval Boliviana.

Artículo 29°. Mientras la Empresa o Empresas Navieras Nacionales se acojan a la Ley de Inversiones quedan exoneradas de todo impuesto nacional, departamental y municipal.

Quedan derogadas todas las disposiciones contrarias al presente Decreto.

Los señores Ministros de Estado en las carteras de Defensa Nacional, Economía y de Obras Públicas y Comunicaciones, quedan encargados de la ejecución y cumplimiento del presente Decreto.

Es dado en el Palacio de Gobierno de la Ciudad de La Paz, a los 24 días del mes de julio de mil novecientos sesenta y ocho años.

Fdo. Gral. René Barrientos Ortuño; Tomás Guillermo Elío; Gral. Enrique Gallardo B.; Hugo Carmona M.; Alberto Larrea H.; Gustavo Méndez P.; Jesús Lijerón R.; Miguel Bonifaz P.; Rolando Pardo R.; Marcelo Galindo de Ugarte.

BRASIL

PREFERENCIA DE CARGAS A FAVOR DE BARCOS BRASILEÑOS

Decreto-Ley 666, del 2/7/69, modificado por el Decreto-Ley 687 del 8/7/69

Artículo 1º. La Superintendencia Nacional de la Marina Mercante - SUNAMAM - en el ejercicio de su función reguladora del transporte marítimo disciplinará y controlará, mediante resoluciones que dictará, la participación de la flota mercante nacional en las líneas internacionales de navegación.

Parágrafo único: Para los efectos de este artículo, deberán predominar, en el tráfico entre el Brasil y los demás países, los armadores nacionales del país exportador e importador de las mercaderías, hasta que sea obtenida la igualdad de participación entre dichos armadores preconizada por la política brasilera de transporte marítimo internacional.

Art. 2º. Será hecho obligatoriamente en barcos de bandera brasilera, respetando el principio de reciprocidad, el transporte de mercaderías importadas por cualquier organismo de la Administración Pública Federal, Estatal y Municipal, directa o indirecta, inclusive empresas públicas y sociedades de economía mixta, así como las importadas con cualquier favor gubernamental, y además las adquiridas con financiación, total o parcial, de establecimientos oficiales de crédito, lo mismo que con financiaciones externas concedidas a organismos de la Administración Pública Federal, directa o indirectamente.

1) La Superintendencia Nacional de la Marina Mercante - SUNAMAM - podrá con la aprobación previa del Consejo Nacional de Comercio Exterior - CONCEX - extender la obligatoriedad prevista en este artículo a mercaderías nacionales exportadas.

2) La obligatoriedad prevista en este artículo se hará extensiva a las mercaderías cuyo transporte esté reglamentado en acuerdos o convenios firmados o reconocidos por las autoridades brasileñas, respetándose las condiciones fijadas en los mismos.

Art. 3º. Las cargas de importación o exportación vinculadas obligatoriamente al transporte en barcos de bandera brasilera, podrán ser liberados a favor de la bandera del país exportador o importador, ponderadamente hasta el 50% de su total, siempre que la legislación del país comprador o vendedor conceda, por lo menos, igual tratamiento en relación a los barcos de bandera brasilera.

1) En caso de absoluta falta de barcos de bandera brasilera propios o fletados para el transporte del total o de parte del porcentaje que les corresponda, deberá la misma ser liberada a favor del barco de la bandera del país exportador o importador.

2) En caso de que no haya barcos de bandera brasilera o de bandera del importador o exportador en posición para el embarque de la carga, podrá la Superintendencia Nacional de la Marina Mercante, a su exclusivo criterio, liberar el transporte a favor de barcos de tercera bandera específicamente designados.

3) Cuando la importación de mercaderías sujetas a liberación fuera hecha desde un país no atendido por buques de su bandera ni por buques de bandera brasileña, la Superintendencia Nacional de Marina Mercante efectuará la liberación previa de las cargas.

Art. 4º. Los actos del Poder Ejecutivo que persigan proteger y regular el transporte marítimo de mercaderías de y para puertos nacionales, sólo se aplicarán a Conferencias de Fletes, a Acuerdos, a distribuciones de fletes de cargas y a contratos, siempre que en estos actos participe la Companhía de Navegacao Lloyd Brasileiro, con o sin armadores a ella asociados, así como a cualquier armador brasilero previamente autorizado por la Superintendencia Nacional de la Marina Mercante para un tráfico específico.

Art. 5º. Para los fines del presente decreto-ley, considérase barco de bandera brasilera al barco fletado por empresa brasilera debidamente autorizada a funcionar en el transporte de ultramar.

Art. 6º. Entiéndese por facilidades gubernamentales los beneficios de orden fiscal, cambiario o financiero conseguidos por el Gobierno Federal.

Párrafo único. Las dudas de interpretación sobre el concepto de facilidades gubernamentales serán aclaradas por el Ministerio de Hacienda.

Art. 7º. Los órganos de la Administración Pública Federal, Estatal y Municipal directa o indirectamente y las empresas concesionarias de servicios públicos, prestarán a la SUNAMAM toda la colaboración necesaria para la ejecución de las medidas previstas en el presente decreto-ley.

Art. 8º. El presente decreto-ley entrará en vigor a partir de la fecha de su publicación, quedando derogadas todas las disposiciones en contrario.

A. Costa e Silva, Mario D. Andreazza

REORGANIZACION DEL FONDO DE MARINA MERCANTE E IMPLANTACION DEL ADICIONAL SOBRE EL FLETE PARA LA RENOVACION DE LA MARINA MERCANTE

Decreto-Ley 1142, del 30/12/70, modificado por Decreto-Ley 1311, del 11/2/74

Finalidad

Artículo 1º. El Fondo de Marina Mercante (FMM) es un fondo de naturaleza contable destinado a proveer recursos para la renovación, ampliación y recuperación de la flota mercante nacional, y para asegurar la continuidad y regularidad de producción a la industria de construcción naval en el país.

Art. 2º. El FMM está constituido por los recursos originados en:

I. El producido del Adicional al Flete para la Renovación de la Marina Mercante (AFRMM), según lo dispuesto en el presente Decreto-Ley.
II. Las partidas presupuestarias que le fueren destinadas en el Presupuesto General de la Unión.
III. Los ingresos de capital, intereses, comisiones y otros rubros resultantes de su aplicación en préstamos y operaciones financieras.
IV. Los saldos anuales determinados por la Superintendencia Nacional de la Marina Mercante (SUNAMAM) en el desempeño de sus atribuciones.
V. Las sumas resultantes de la aplicación prevista en el inciso 1 del artículo 66 de la Ley 3244, del 14 se agosto de 1957, combinado con el art. 163, del Decreto-Ley 37, del 18 de noviembre de 1966.
VI. Los recursos provenientes de empréstitos contraídos en el país o en el exterior, para los fines previstos en el presente Decreto-Ley.
VII. Los otros recursos destinados al FMM.

Parágrafo único: Todos los recursos disponibles del FMM serán depositados en el Banco do Brasil S.A., en cuenta especial, bajo la denominación del Fondo de la Marina Mercante.

Art. 3º. El AFRMM es un adicional al flete percibido por el armador de cualquier embarcación que opere en puerto nacional, de acuerdo con el conocimiento de embarque y el manifiesto de la carga, por el transporte de cualquier carga:

I. De salida de puerto nacional, en la navegación de cabotaje o interior.

II. De entrada en puerto nacional, en la navegación de ultramar,

1) El adicional será cobrado a razón de 20% sobre el flete, considerando para este efecto que flete es la remuneración del transporte marítimo de puerto a puerto, incluidos los gastos portuarios con la manipulación de la carga que figuran en el conocimiento de embarque, anteriores o posteriores a dicho transporte, así como otros gastos de cualquier naturaleza que constituyan parcelas adicionales accesorias.
2) Cuando no hubiere cobranza de flete o cuando la mercadería se destine a otro departamento de la misma empresa o propietario el AFRMM será calculado de acuerdo con los límites tarifarios fijados por la SUNAMAM, en los casos del inciso I, o por las tarifas vigentes en las líneas de ultramar, en los casos del inciso II.

3) En los casos del inciso I de este artículo, cuando el flete sea liberado, el AFRMM será calculado por los límites tarifarios fijados por la SUNAMAM.
4) En los casos del inciso II de este artículo, cuando el flete estuviera expresado en moneda extranjera, la conversión será hecha a la tasa de compra de la moneda correspondiente, fijada por las autoridades monetarias brasileñas a la fecha de entrada del barco en el puerto de descarga.
5) Están exentas del pago del AFRMM las cargas que:
   a) Sean definidas como equipaje en la legislación específica
   b) Sean transportadas en embarcaciones con menos de 400 toneladas de registro, que no integren convoy cuya capacidad exceda de dicho límite.
   c) Sean encuadrables en las disposiciones del Decreto-Ley 1016 del 21 de octubre de 1969, por el Ministro de Transportes.
   d) Estén expresamente definidas por ley como exentos del AFRMM.

Art. 4°. El producido de la recaudación del AFRMM será destinado:

I. Al FMM:
   a) El AFRMM recaudado por las empresas extranjeras de navegación.
   b) El AFRMM recaudado por los armadores o empresas nacionales de navegación, que operen barcos fletados de otras banderas.
   c) 65% del AFRMM recaudado por los armadores y empresas nacionales de navegación, operando embarcación propia o fletada de bandera nacional.

II. Al armador o empresa de navegación nacional que opera embarcación propia o fletada de bandera nacional, el restante 35% del AFRMM de que trata la línea C, del Item I de este artículo.

Art. 5°. La SUNAMAM hará revertir al armador nacional el 35% del AFRMM por él recaudado relativo al flete de la carga transportada en embarcación fletada de otra bandera, mientras ésta estuviere sustituyendo tonelaje equivalente en construcción.

Art. 6°. La SUNAMAM deberá proponer cada tres años la revisión del porcentual de recaudación del AFRMM destinado al armador nacional, de forma de ajustar su participación, de acuerdo con las variaciones de la rentabilidad de la flota nacional, tomándose como punto de partida la verificada a partir de 1968, y considerando las peculiaridades inherentes a los sectores:

i) De navegación interior
ii) De navegación de cabotaje.
iii) De navegación de ultramar.

Art. 7°. Cuando el patrimonio del FMM alcance el nivel que asegure recursos para la financiación de la formación y renovación de una flota mercante adecuada para el intercambio de mercaderías, en el país o en el comercio exterior la SUNAMAM deberá proponer la revisión del presente Decreto-Ley en lo que se refiere al adicional cobrado sobre el flete, respetándose no obstante las condiciones de participación del armador nacional en los contratos en curso de ejecución.

Administración

Art. 8°. El FMM será administrado por la SUNAMAM.

Parágrafo único: La SUNAMAM mantendrá siempre actualizada la contabilidad patrimonial del FMM, de acuerdo con las exigencias establecidas en el art. 101 de la Ley 4320, del 17 de marzo de 1964, a fin de permitir en cualquier momento la demostración del disponible líquido del FMM, su composición y los gastos realizados a título de resarcimiento de costos.

Art. 9°. La SUNAMAM podrá operar con los recursos del FMM, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 5000, del 24 de mayo de 1966, de forma de compatibilizar las variaciones de sus ingresos con los programas de inversiones futuras. Para tal fin, la SUNAMAM está autorizada a caucionar ingresos futuros, contraer empréstitos, otorgar garantías y adquirir Obligaciones Reajustables del Tesoro Nacional.

Parágrafo único: Las operaciones en el mercado exterior de capitales serán promovidas por la SUNAMAM, con la participación del Banco Central, obedeciendo a lo dispuesto en la Ley 5000, del 24 de mayo de 1966.

Art. 10°. Los préstamos concedidos con recursos del FMM serán garantizados mediante constitución de primera hipoteca u otra garantía de derecho real a favor de la SUNAMAM, y subsidiariamente garantía bancaria o cesión de derecho al producido del AFRMM, hasta el monto de la suma prestada.

1) Los bienes constitutivos de la garantía deben ser asegurados a favor de la SUNAMAM hasta la liquidación final del préstamo.
2) Dependerán de previa autorización de la SUNAMAM, bajo pena de nulidad, las siguientes operaciones sobre barcos cuyo producido en concepto de AFRMM haya sido gravado:
   I) La constitución de hipoteca a favor de terceros, y
   II) La venta de los barcos en cuestión.

Art. 11°. Los préstamos concedidos por cuenta del FMM están sujetos a cobranza de intereses y corección monetaria, de acuerdo con el mercado nacional de capitales, respetándose las normas establecidas por el Consejo Monetario Nacional y las que establezca la SUNAMAM.

1) Aunque no haya sido estipulada expresamente, la cláusula de correción monetaria se considerará implícitamente incluida en el contrato.
2) La SUNAMAM establecerá y divulgará las condiciones de la corección monetaria a que se refiere este artículo, y que permanecerán inmutables para un mismo contrato.
3) Los débitos a favor del FMM, anteriores al 31 de enero de 1967, serán actualizados a partir de sus valores monetarios a esa fecha.

Aplicación

Art. 12°. Los recursos del FMM podrán ser aplicados:

I) A la concesión de préstamos:

a) A armadores y empresas de navegación nacionales, para la construcción de barcos en astilleros nacionales, hasta el 85% del valor aprobado por la SUNAMAM.

b) A armadores y empresas de navegación nacionales, para la adquisición e instalación de equipos destinados al reequipamiento o modernización de los barcos de su propiedad, hasta el 85% del valor aprobado por la SUNAMAM.

c) A las empresas pesqueras nacionales, para la construcción de embarcaciones en astilleros nacionales hasta el 85% del valor de compra aprobado por la SUNAMAM, cuando fueren destinados al FMM recursos específicos para tal fin.

d) Para la construcción de barcos en astilleros nacionales destinados a la exportación, hasta el límite del 80% de su valor internacional, mediante las condiciones aprobadas por la SUNAMAM.

e) A armadores y empresas de navegación nacionales, para atender las necesidades financieras de las reparaciones de sus barcos en astilleros nacionales.

f) A armadores, empresas de navegación y astilleros nacionales en interés de la política de marina mercante.

II) A fondo perdido:

a) En el resarcimiento del excedente del costo nacional de construcción de barcos y sus componentes, sobre los precios internacionales.

b) En subsidios, mediante recursos transferidos al FMM con destino específico.

c) En subsidios, mediante recursos presupuestarios asignados a la SUNAMAM.

d) En instituciones dedicadas a investigaciones y servicios tecnológicos y preparación de personal especializado de interés para la marina mercante.

III) En operaciones financieras:

a) En la adquisición de Obligaciones Reajustables del Tesoro Nacional (ORTN) para atender las finalidades establecidas en el art. 9º del presente Decreto-Ley.

b) En la liquidación de compromisos con la anticipación de las aplicaciones previstas en este Decreto-Ley

1) Las aplicaciones previstas en la línea a) del inciso II de este artículo, obedecerán al programa de construcción naval aprobado por el Presidente de la República, y serán atendidas:

a) Con los recursos correspondientes al 40% del total del AFRMM atribuido a cuenta del FMM en el ejercicio anterior.

b) Con recursos del Tesoro Nacional, hasta el límite de las partidas incluidas en el Presupuesto de la Unión para esta finalidad específica.

2) Las aplicaciones previstas en la línea d) del inciso II de este artículo no deberán exceder anualmente el ingreso correspondiente a los intereses de los préstamos concedidos, así como el resultado de aplicaciones en otras transacciones financieras.

3) Los préstamos a que se refiere el inciso 10, del art. 12, siempre que eleven la responsabilidad de un solo beneficiario a más de 100 000 unidades padrón de capital (UPC), dependerán de previa aprobación del Ministerio de Transportes.

4) La SUNAMAM establecerá las condiciones en que los beneficiarios de los préstamos previstos en el inciso I) con recursos del FMM, efectivizarán las parcelas no financiadas de los contratos.

Art. 13°. El producido del AFRMM destinado al armador nacional quedará en depósito en el Banco do Brasil S.A., a su nombre, y solamente podrá ser movilizado con la autorización de la SUNAMAM en los siguientes casos:

I) En la construcción de barcos para uso propio en astillero nacional, o en el exterior cuando así lo autorice la SUNAMAM.
II) En la adquisición de equipos para el reequipamiento de barco propio.
III) En la adquisición de barcos pertenecientes a empresas nacionales, con plazo mínimo de pago de 3 y máximo de 5 años, hasta el 50% del valor atribuido al barco por la SUNAMAM.
IV) Para la reparación de barcos propios en astilleros nacionales.

Parágrafo único: La SUNAMAM dictará las normas relativas a la extinción del derecho del armador al producido del AFRMM y su transferencia al FMM, en caso de no ser utilizado en el plazo de 5 años.

Art. 14°. Los recursos a que se refieren los artículos 4° inciso II, y 5°, del presente Decreto-Ley, podrán ser movilizados por la SUNAMAM en sus operaciones, sin perjuicio del derecho de los titulares a su utilización, para las aplicaciones previstas en el artículo anterior.

Disposiciones Generales

Art. 15°. El producido del AFRMM será depositado por los armadores o sus agentes en el Banco do Brasil S.A. o sus representantes, hasta 15 días después de la salida del barco, en los casos del inciso I) del artículo 3°, o de entrada, en los casos del inciso II del mismo artículo.

1) Dentro de dicho plazo, los armadores o sus agentes, deberán presentar a la delegación o agencia de la SUNAMAM en la zona de su jurisdicción, el comprobante del depósito del AFRMM.
2) Aquel que reciba el producido del AFRMM será su fiel depositario hasta el efectivo ingreso en el Banco do Brasil S.A., o su representante autorizado, con la responsabilidad civil y criminal resultante de aquella calidad.
3) El atraso en el depósito del AFRMM autorizará su cobro judicial por parte de la SUNAMAM, en acción ejecutiva de acuerdo con el Libro IV, Título I, del Código de Procedimiento Civil, más un interés por mora del 1% mensual y una multa del 20% sobre la suma debida.
4) Para los efectos del cobro judicial de que trata el párrafo anterior, considérase líquida y cierta la deuda comprobada por el manifiesto de carga o por el conocimiento de embarque.
5) En caso de ser el transportador una repartición pública, autarquía, empresa pública o sociedad de economía mixta federal, la SUNAMAM podrá, a su criterio, cambiar el sitio para el depósito del producido del AFRMM a que se refiere este artículo.
6) El armador o su agente que libere conocimiento de embarque sin efectuar la cobranza del AFRMM responderá por su pago.
7) Los organismos regionales de la Secretaría del Ingreso Federal, no recibirán pedidos de despacho de mercaderías de cualquier naturaleza, sin que conste en los conocimientos de embarque el recibo del pago del AFRMM o la correspondiente declaración de exención, de acuerdo con el inciso 3 del art. 3°.

Art. 16°. Serán respetadas las condiciones de aplicación del AFRMM en los contratos firmados por los armadores nacionales, con intervención de la SUNAMAM, hasta el 24 de enero de 1969, inclusive en lo que hace al total de producido de la recaudación futura del AFRMM producido por los barcos a que se refieren aquellos contratos.

Art. 17°. El fletamento o subfletamento de espacio queda encuadrado en los artículos 4° y 5° del presente Decreto-Ley para los efectos de ls distribución del AFRMM.

Art. 18°. Los programas anuales de aplicación de los recursos del FMM, estarán sujetos a la aprobación del Ministro de Transportes.

Art. 19°. El presente Decreto-Ley, que deroga todas las disposiciones en contrario - especialmente la Ley 3881, del 24 de abril de 1958, el Decreto-Ley 432, del 23 de enero de 1969 y el Decreto-Ley 123, del 31 de enero de 1967 - entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación.

Emilio G. Médici, Antonio Delfim Netto, Mario David Andreazza, Joao Paulo dos Reis Velloso.

TRANSPORTE OBLIGATORIO DE CARGAS DE IMPORTACION EN BARCOS BRASILEÑOS

Comunicado CACEX 523, del 21/10/75

La Cartera de Comercio Exterior (CACEX) del Banco do Brasil, S.A., considerando la decisión del Consejo Nacional de Comercio Exterior (CONCEX), en sesión del 21.10.75, comunica públicamente que el ítem XIV - Transporte obligatorio del Comunicado CACEX 510, del 6.6.75 -pasa a regir con la siguiente redacción:

a) Sin perjuicio de lo que establece el artículo 3 del Decreto-Ley 666, del 2.7.69, modificado por el Decreto-Ley 687, del 18.7.69, se aplicará a la cláusula del transporte obligatorio en barco de bandera brasileña en las guías de importación relativas a importaciones:

a-1. realizadas por cualquier organismo de la administración pública directa o indirecta, federal, estatal o municipal, comprendiendo entre los organismos de la administración directa a las autarquías, las empresas públicas, las sociedades de economía mixta y las fundaciones instituidas por ley federal y de cuyos recursos participe la Unión Federal.

a-2. Sin cobertura cambiaria, como inversión de capital extranjero registrada en el Banco Central do Brasil.

a-3. Con refinanciación en moneda extranjera, registrada en el Banco Central do Brasil.

a-4. Con cobertura cambiaria por la utilización de financiaciones externas concedidas a órganos de la administración pública federal, directa o indirecta.

a-5. Con reducción o exención tributaria concedida a determinada empresa a través de ley o de actos específicos en razón de decisiones del Consejo de Política Aduanera (excepto las concesiones de "drawback"), del Consejo de Desarrollo Industrial (CDI), de la Superintendencia del Desarrollo del Nordeste (SUDENE) y de la Superintendencia del Desarrollo de la Amazonia (SUDAM).

a-6. Con exención o reducción de la alíuota "ad valorem":
- Prevista en las notas o ítem específicos de la Tarifa Aduanera del Brasil, estableciendo menor incidencia tributaria para los productos sin similar nacional.
- Objeto de negociaciones tarifarias de carácter multilateral o bilateral firmadas por el Brasil.
- Con base en el artículo 4 de la Ley 3244, del 14.8.57, con la nueva redacción dada por el artículo 7 del Decreto-Ley 63, del 21.11.66.

b) En las hipótesis mencionadas en los incisos a-3 y a-4 de este ítem, podrá ser prevista en la cláusula la división de cargas con barcos del país en que está situado el establecimiento oficial de crédito que haya concedido la financiación en moneda extranjera, siempre que esa condición conste específicamente en los contratos aceptados por las autoridades brasileñas y registrados en el Banco Central do Brasil.

c) La liberación de la carga será de la responsabilidad de la SUNAMAM que hará declaración por escrito comprobatoria de la imposibilidad de embarque en navío de bandera brasileña.

d) Respetadas las atribuciones de la SUNAMAM en la ejecución y control de los acuerdos internacionales de transporte firmados por el Brasil, no será aplicada la cláusula de transporte obligatorio en barco de bandera brasileña en las guías de importación relativas a las operaciones que se indican a continuación, siempre que no estén comprendidas entre las mencionadas en la letra a) del presente ítem:

d-1. De mercaderías libres de alícuota "ad valorem" específicamente prevista en la Tarifa Aduanera.

d-2. Con exención o reducción de alícuota "ad valorem" al amparo de lo dispuesto en el Decreto 68.904, del 12.7.71, que reglamenta la concesión de "draw back".

Benedicto Fonseca Moreira, Francisco de Assis Martins Costa.

EL TRANSPORTE MARITIMO DE CARGAS DEL COMERCIO EXTERIOR BRASILEÑO

Resolución SUNAMAM 5.246, del 6.4.77

Artículo 1º. El transporte marítimo de mercaderías de exportación y de importación brasileña será hecho, como norma general, por el mismo barco, desde el puerto de origen hasta el puerto de destino.

Art. 2º. El transbordo de las mercaderías mencionadas en el artículo anterior solamente será permitido:

a) En el transporte de cargas comprendidas por las Conferencias de Fletes: cuando en las reglas de tarifas de las Conferencias, aprobadas por la SUNAMAM, estuvieren explícitos los casos de necesidad de transbordos.

b) En el transporte de mercaderías no comprendidas por Conferencias de Fletes: cuando fuere previamente autorizado por la SUNAMAM, que estudiará cada caso separadamente.

Art. 3º. Las Conferencias de Fletes que se consideren encuadradas en el inciso a) del artículo 2º, deberán, en el plazo de 30 días, enviar para apreciación de la SUNAMAM, debidamente justificados, los casos en que, en su área, sea considerado el necesario transbordo.

Art. 4º. Al armador que infrinja lo establecido en la presente Resolución, le serán aplicadas las multas previstas en la legislación en vigor.

Art. 5º. Para los efectos de la presente Resolución, independientemente de la terminología usada en los idiomas extranjeros, la operación de transbordo se caracteriza cuando el barco que entrega la mercadería en el puerto de destino no es el mismo que la recibió en el puerto de origen.

Art. 6º. La presente Resolución entrará en vigor cinco días después de la fecha de su publicación en el Diario Oficial de la Unión.

CHILE

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Subsecretaría de Transportes

LEY DE FOMENTO A LA MARINA MERCANTE

Núm. 3059 - Santiago 21 de Diciembre de 1979 - Visto: Lo dispuesto en los decretos leyes Nos. 1 y 128, de 1973; 527, de 1974; y 991, de 1975, y

Considerando:

Que la condición geográfica y posición relativa del territorio de Chile respecto de los mercados internacionales imponen la necesidad de contar con un sistema de transporte de carga que asegure su adecuado desarrollo;

Que la vía marítima constituye el principal medio para servir a dicha realidad geográfica;

Que Chile requiere, por tanto, disponer de una Marina Mercante que le asegure un servicio eficiente tanto en el interior como hacia el exterior.

La Junta de Gobierno de la República de Chile ha acordado dictar el siguiente

Decreto Ley:

TITULO I

Disposiciones Generales

Artículo 1° - La inspección y supervigilancia de la Marina Mercante serán ejercidas por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, del Ministerio de Defensa Nacional, en cuanto a los aspectos técnicos y a las atribuciones que las leyes le confieren y por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en los aspectos comerciales.

Las disposiciones del presente decreto ley se aplicarán, a falta de indicación expresa, a las empresas navieras, comprendidas las de remolcadores, las de lanchaje y las de muellaje nacionales.

Artículo 2° - Las disposiciones del presente decreto ley se aplicarán también, en todo aquello que le corresponda, a los astilleros y maestranzas que efectúen construcción o reparación del material a flote.

El Servicio de Impuestos Internos, previo informe de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, determinará en cada caso la proporción en que dichas franquicias se aplicarán a las empresas de astilleros o de maestranzas nacionales.

TITULO II

De las Reservas de Carga

Artículo 3º - El cabotaje, entendiéndose por tal el transporte marítimo, fluvial y lacustre de carga entre los puertos del litoral y en los ríos y lagos cuyo origen y destino final sea un puerto de la República, queda reservado a las naves chilenas.

No obstante lo anterior, los volúmenes de carga superiores a 5 000 toneladas podrán ser licitados con la publicidad y anticipación debidas por los usuarios, con participación de navieros extranjeros, previa autorización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Dicha autorización podrá ser apelada ante la Comisión mencionada en el artículo siguiente por los usuarios a quienes se les deniegue y por los armadores chilenos cuando se conceda. Además, cuando se trate de un volumen de carga inferior a 5 000 toneladas, los usuarios podrán cotizar en forma simple y privada, fletes con participación de navieros extranjeros para la realización del transporte del cabotaje; estas últimas cotizaciones deberán comunicarse a la Autoridad Marítima correspondiente, quien la registrará en un libro especial que llevará para este efecto. En todos los casos a que se refiere este inciso, deberá darse preferencia a los navieros chilenos que se encontraren en igualdad de condiciones con los extranjeros.

Sin perjuicio de lo establecido en los incisos anteriores, la Autoridad Marítima Local correspondiente podrá excluir a una o más naves extranjeras del comercio de cabotaje, cuando a su juicio existieren razones suficientes para así disponerlo. En todo caso el armador u operador de la nave podrá solicitar la reconsideración de esta medida por la vía telegráfica, al Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, siendo apelable la resolución de este último ante la Comisión señalada en el inciso 5º del artículo siguiente:

Artículo 4º - Declarase que el Estado de Chile propenderá a apoyar a las empresas navieras chilenas para obtener acceso a los mercados mundiales del transporte marítimo. El acceso que tengan naves extranjeras al transporte de cargas de importación y exportación que el país genera, se obtendrá sobre la base y en la proporción al acceso que se dé a las naves chilenas en las cargas que se generen en los países de origen de dichas naves.

Para los fines anteriores, el transporte marítimo de las cargas de importación y exportación queda reservado en un 50% a las naves mercantes chilenas.

Sin embargo, cuando algún país imponga a las naves chilenas reservas de carga en un porcentaje superior o inferior al 50% de la carga que origine, el porcentaje de reserva de carga que se aplicará en Chile a las naves provenientes de tal país se entenderá elevado o reducido al que ese país aplique a las naves chilenas sin perjuicio de lo que se previene en el inciso final de este artículo.

Para los efectos anteriores se considerarán separadamente los fletes de las cargas general, líquida, frigorizada, a granel y las demás que se determinen en el reglamento.

Una Comisión integrada por el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, por un representante del Ministerio de Relaciones Exteriores, por un representante del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, y por un representante del Ministro Director de la Oficina de Planificación Nacional, y presidida por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, podrá rebajar, por razones de interés nacional, dichos porcentajes, así como excluir parcial o totalmente del tráfico de carga que origina el país, a naves pertenecientes a países que en cualquier forma o bajo cualquier pretexto, limiten artificialmente el acceso a su carga por parte de naves chilenas. La referida Comisión podrá ejercer esta facultad siempre que esta acción se estime necesaria y útil para obtener dicho acceso para las naves chilenas.

Para que opere la reserva de carga otorgada a las naves chilenas será necesario que las tarifas que cobren no sean superiores a las del mercado o a la mejor oferta que tenga el usuario, así como también que el servicio requerido sea prestado dentro del plazo que determine el reglamento, atendida la naturaleza de la carga y teniendo en especial consideración el fomento de la Marina Mercante y el de las exportaciones chilenas.

Artículo 5° - Todas las empresas navieras chilenas tendrán igual derecho a participar en los tráficos, tanto de cabotaje como de servicio exterior.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la Comisión señalada en el artículo anterior, velarán porque a ninguna empresa naviera chilena se le impida el acceso a las líneas regulares que se establezcan, entendiéndose por tales las que respondiendo a una necesidad de mercado, ofrezcan regularidad, eficiencia y seguridad en el transporte marítimo exterior o de cabotaje.

Artículo 6° - Para los efectos de la reserva de carga establecida en esta ley, se reputan como chilenas las naves extranjeras fletadas y operadas por las empresas navieras chilenas, hasta en un 50% de sus tonelajes propios. Para tal objeto, se considerarán como de tonelaje propio, además de las naves chilenas de la respectiva empresa, las arrendadas con promesas de compra y las que estén en construcción.

TITULO III

Normas Tributarias, Subsidios y Franquicias

Artículo 7° - Las empresas navieras comprendidas entre éstas las de lanchaje, muellaje y de remolcadores, que efectúen transporte de carga y pasajeros desde el exterior hacia Chile y viceversa, gozarán respecto de estas operaciones del mismo tratamiento indicado en el artículo 36 del decreto ley N° 825, de 1974.

Artículo 8° - Las empresas de Astilleros y Maestranzas Navales estarán exentas del Impuesto al Valor Agregado por la venta de bienes y prestación de servicios que efectúen a naves y artefactos navales de cualquier índole que no efectúen cabotaje, sólo en el caso que los propietarios de dichas naves y artefactos no puedan impetrar el beneficio establecido en el artículo 7°.

Artículo 9° - El Tesorero General de la República recibirá en pago del Impuesto al Valor Agregado generado en la importación o en los contratos de arrendamiento y fletamento de naves destinadas al transporte de carga o de pasajeros, pagarés o letras de cambio por el monto total de dicho impuesto, siempre que él no sea de un monto inferior a 65 unidades tributarias mensuales.

Los referidos documentos no devengarán intereses ni reajustes y su fecha de vencimiento se fijará en el último día del plazo para declarar y pagar el Impuesto al Valor Agregado correspondiente al sexto período tributario del citado impuesto, siguiente a la liquidación de la póliza respectiva.

Al vencimiento del pagaré o letra, el importador podrá imputar los remanentes de crédito fiscal del Impuesto al Valor Agregado, incluido el originado por el pago a que se refiere el inciso anterior, a la cancelación de la referida letra o pagaré. El remanente que pudiera producirse a favor del contribuyente podrá imputarse al pago de cualquier clase de impueto fiscal, incluso de retención, y a los derechos, tasas y demás gravámenes que se perciban por intermedio de las Aduanas, u optar porque le sea reembolsado por la Tesorería General de la República.

Facúltase al Tesorero General de la República para reglamentar las modalidades del pago a que se refiere el presente artículo.

Artículo 10° - Estarán exentos del impuesto adicional establecido en la Ley de la Renta los pagos y abonos en cuenta efectuados por las empresas de astilleros y las empresas navieras, incluidas las de remolcadores, las de lanchaje y de muellaje nacionales, en virtud de asesorías técnicas, servicios prestados en el exterior, intereses o cualquier otro rubro que diga relación con las actividades comprendidas dentro de su giro principal, hechas en favor de personas no domiciliadas ni residentes en el país. Estos pagos y abonos deberán contar con la autorización previa del Ministerio de Hacienda, en conformidad al reglamento.

Artículo 11° - Todas las exenciones de impuestos, contribuciones, gravámenes o derechos establecidos en la ley N° 16528, de Estímulo a las Exportaciones, y las disposiciones pertinentes del decreto supremo N° 1270 de 1966, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que se encontraren vigentes a la fecha de promulgación del presente decreto ley, son aplicables a las empresas navieras en lo que respecta a su transporte internacional.

Artículo 12° - Las empresas navieras, comprendidas las de remolcadores, las de lanchaje y las de muellaje nacionales que hubieren comprado naves, lanchas u otros materiales a flote durante la vigencia del artículo 8° de la Ley 12041, podrán seguir destinando sus utilidades al Fondo Especial de Adquisiciones, acogidas a la franquicia que contempla dicha disposición, hasta cubrir las sumas adeudadas o pagadas por esas compras. No podrán destinarse a la formación de este Fondo las utilidades de las empresas mencionadas que no provengan directamente de su giro naviero.

Asimismo, las empresas navieras a que se refiere el inciso primero de este artículo que hubiere celebrado antes del 14 de diciembre de 1979, contratos de arrendamiento con promesa de u opción de compra, vigentes a la fecha de publicación del presente decreto ley, y que se encuentren a esta misma fecha debidamente registrados en el Banco Central de Chile, de conformidad al artículo 4° transitorio del decreto ley N° 466 de 1974, gozarán de las mismas franquicias señaladas en el inciso anterior, respecto de las sumas que paguen por concepto de arrendamiento de naves y saldos de precios que procedieren, y siempre que la compra se perfeccione dentro de un plazo de seis meses a contar de la publicación de este decreto ley.

Las empresas navieras indicadas en los incisos anteriores que no hayan invertido el total de las sumas acumuladas en el Fondo Especial de Adquisiciones podrán destinar el saldo existente al 31 de diciembre de 1979 a efectuar las adquisiciones que autoriza el artículo 8° de la Ley N° 12041. Los impuestos que correspondan a las sumas del Fondo que no se hayan invertido dentro del plazo de cinco años se enterarán en arcas fiscales de acuerdo a lo dispuesto en el inciso 7° del artículo 8° de la referida Ley N° 12041.

En todo caso, si las empresas resolvieren no destinar el saldo de dicho Fondo, en los términos indicados en el inciso anterior, deberán pagar los impuestos correspondientes, con sus reajustes pero sin recargo alguno, siempre y cuando lo hagan antes del 1° de enero de 1981.

Para estos fines, dichas empresas deberán seguir mostrando en sus balances el Fondo Especial de Adquisiciones del artículo 8° de la Ley N° 12041, y llevando la referida cuenta auxiliar de contabilidad, a la cual deberán seguir debitando los pagos que sigan haciendo por los conceptos indicados en los incisos anteriores.

Durante el año 1979 las empresas a que se refiere este artículo seguirán acogidas a las disposiciones del artículo 8° de la Ley N° 12041.

Artículo 13° - Para todos los efectos de la Ley sobre Impuesto a la Renta establecida en el decreto Ley N° 824, de 1974, y sus modificaciones, el cabotaje realizado en Chile por personas sin domicilio ni residencia en el país se considerará actividad desarrollada en él y, en consecuencia, las rentas que se devenguen por dicho concepto se estimarán que son de fuente chilena.

Artículo 14° - Si el Estado exige cubrir tráficos especiales, adquirir buques de determinadas características o construir determinada infraestructura, y las empresas navieras voluntariamente no estuvieran dispuestas a hacerlo, deberá procederse a la licitación de un subsidio para ser adjudicado a aquellas empresas navieras que se comprometan a cumplir el fin perseguido. En su defecto, el Estado indemnizará a la compañía afectada.

Tanto el subsidio como la indemnización a que se refiere el inciso precedente deberán ser financiados con cargo al presupuesto del Ministerio que corresponda.

Artículo 15° - Los capitanes, oficiales y tripulantes de las naves mercantes continuarán gozando de las franquicias que otorga el artículo 16° de la Ley 16763.

TITULO IV

Disposiciones Especiales y Vigencia

Artículo 16° - Las naves nacionales que se hayan adquirido en uso de las franquicias dispuestas por el artículo 8° de la Ley 12041, que por el presente decreto ley se deroga, o en uso de las franquicias dispuestas por el artículo 12° de este decreto ley, no podrán enajenarse al extranjero sin autorización del Presidente de la República en la forma y monto que determine el Reglamento.

Tampoco podrán enajenarse a extranjeros sin dicha autorización, derechos, cuotas o acciones en sociedades de personas, comunidades de personas, comunidades o sociedades anónimas propietarias de naves nacionales que se encuentren en la situación descrita en el inciso anterior, cuando mediante dicha enajenación la persona jurídica o nave, en su caso, pierda la nacionalidad chilena.

Las infracciones maliciosas o culpables a estas disposiciones serán penadas con una multa equivalente al valor de estimación de la nave que haga la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, sin perjuicio de la nulidad del contrato y de la responsabilidad criminal que corresponda al administrador y directores de la empresa responsable, quienes serán castigados por la justicia ordinaria, de conformidad a los artículos 467 y siguientes del Código Penal.

Artículo 17° - Las demás infracciones al presente decreto ley que se refieran a una nave determinada serán sancionadas por la mencionada Dirección con una multa de uno a cincuenta pesos oro por tonelada de registro grueso.

Artículo 18° - El embarque que se efectúe contraviniendo la reserva de carga establecida en los artículos 3° y 4° del presente decreto ley, será sancionado con una multa hasta del 100% del valor del flete de la mercancía, multa que será de cargo del infractor y que se aplicará por la Autoridad Marítima respectiva en la forma que determine el reglamento.

La multa establecida en el inciso precedente podrá hacerse efectiva indistintamente en contra de los usuarios, fletadores o de sus representantes en Chile, o armador o su agente en el país, sin perjuicio del derecho de repetición que pueda corresponder.

La multa referida en el inciso primero se aplicará también a los que, contratado el servicio no embarquen la carga, y a quienes una vez pactado un precio, no lo respeten. El pago de la multa no eximirá al responsable de indemnizar al afectado.

Artículo 19° - Derógánse la Ley N° 12041, según su texto definitivo fijado por el decreto supremo N° 333, de 1978, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el decreto ley 466, y toda otra norma legal o reglamentaria que resulte contradictoria o incompatible con los preceptos del presente decreto ley, sin perjuicio de las excepciones que establece este mismo decreto ley. No obstante, las disposiciones del decreto ley N° 2222, de 1978, primarán sobre las de este decreto ley si hubiere oposición de unas y otras.

Artículo 20° - No obstante lo dispuesto en el artículo 46 del decreto con fuerza de ley N° 327, de 1960, y en cualquiera otra disposición en contrario, los derechos y tarifas que la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante puede cobrar por los servicios que preste

y actuaciones que realice, serán aplicables a todos los buques, cualquiera que sea su propietario o quien los administre y opere.

Artículo 21° - El Presidente de la República en el plazo de sesenta días contados desde la publicación del presente decreto ley, dictará el reglamento complementario correspondiente.

Artículo 22° - El presente decreto ley regirá sesenta días después de su publicación en el Diario Oficial.

No obstante, el artículo 6° regirá a contar del 11 de junio de 1979, y las disposiciones del Título III a contar del 1° de enero del mismo año. Las empresas que hayan pagado tributo de aquellos exceptuados en dicho Título, podrán imputarlo a cualquier impuesto que adeuden que se devengue en favor del Fisco, o impetrar su devolución directamente a Tesorería General de la República, la que deberá efectuar el reembolso dentro de los treinta días siguientes a la fecha que le sean solicitados.

Regístrese en la Contraloría General de la República, publíquese en el Diario Oficial e insértese en la Recopilación Oficial de dicha Contraloría.
AUGUSTO PINOCHET UGARTE, General de Ejército, Presidente de la República.
JOSE T. MERINO CASTRO, Almirante, Comandante en Jefe de la Armada.
CESAR MENDOZA DURAN, General Director de Carabineros.
FERNANDO MATTHEI AUBEL, General del Aire, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea.

Lo que transcribo para su conocimiento. Mario Duvauchelle Rodríguez, Capitán de Navío JT, Secretario de Legislación de la Junta de Gobierno.

COLOMBIA

REGIMEN DE PROMOCION DE CARGAS

Decreto Legislativo 994 de 6/5/66

Artículo 1°. Autorízase al Gobierno para que periódicamente, teniendo en cuenta la conveniencia de fomentar la marina mercante nacional y flota auxiliar de la Armada Nacional y su estado de desarrollo, fije el porcentaje de carga de importación y exportación reservada a los buques de bandera colombiana.

Art. 2°. Se considera buque de bandera colombiana el que reúna las siguientes condiciones:

a) Que esté matriculado en el país y su título de propiedad sea registrado conforme a la legislación colombiana.

b) En cuanto al personal, el capitán, los oficiales y como mínimo el 80% del resto de la tripulación, deberán ser colombianos, habilitados por autoridad competente, debiéndose usar obligatoriamente el castellano en las órdenes de mando verbales y escritas y del servicio del buque, y en las anotaciones, libros o documentos exigidos. La Dirección de Marina Mercante Colombiana autorizará a los armadores la contratación de personal extranjero, cuando en el país no lo hubiere capacitado e idóneo en número suficiente.

c) Si el propietario fuere una persona natural, deberá ser colombiano, y si se trata de co-propiedad, más de la mitad del valor del buque deberá pertenecer a colombianos.

d) Si se trata de una sociedad de capitales, ella deberá estar constituida conforme a las leyes colombianas y tener en el país su sede real y efectiva, debiendo el Gerente y los dos tercios por lo menos de los directores administradores, ser colombianos y la mayoría del capital pertenecer a personas naturales o jurídicas colombianas.

No se podrá autorizar el uso de la bandera colombiana a los buques que no cumplan con los requisitos establecidos en el presente artículo.

Art. 3°. Buques cargueros de servicio público marítimo son aquellos destinados al transporte por mar de mercaderías de cualquier embarcador o usuario que desee ocupar sus bodegas, que sirvan el tráfico de importación y exportación del país en forma regular, eficaz y continua, y cuyos itinerarios se publican periódicamente.

Art. 4°. La marina mercante nacional formará parte de la Reserva Naval de la República, y en este carácter, el Gobierno podrá convenir con las compañías navieras las condiciones particulares que deberán reunir las naves desde el punto de vista de la defensa nacional.

El Gobierno podrá llamar al servicio del Estado a cualesquiera naves colombianas con su oficialidad y tripulación, en caso de guerra exterior o conmoción interna, y quedarán sometidas a las disposiciones legales y reglamentarias de la Armada Nacional. Esta procurará que el personal de la dotación con que recibe la nave conserve su trabajo a bordo y tomará las medidas para que los trabajadores desplazados de la unidad no queden cesantes.

Art. 5°. Los empresarios de transporte marítimo no podrán ser agentes de aduana por sí ni por interpuesta persona. Tampoco podrán ser socios o copartícipes en organizaciones cuyo objeto social sea el agenciamiento de aduanas.

Art. 6°. La reglamentación del presente Decreto se dictará dentro de los 60 días siguientes a la fecha de su publicación en el Diario Oficial.

Art. 7°. Este decreto rige desde su sanción.

Guillermo León Valencia, Pedro Gomez Valderrama, Luis Humberto Salamanca, Francisco Posada de la Peña, José Mejía Salazar, Gabriel Rebeiz Pizarro, Carlos Alberto Olano, Juan Jacobo Muñoz, Aníbal Lopez Trujillo, Carlos Gustavo Arrieta, Daniel Arango Jaramillo, Alfredo Riascos Labarcés, Tomás Castrillón Muñoz.

REGLAMENTACION DEL DECRETO LEGISLATIVO 994/66

Decreto 1208, del 21/7/69

Capítulo I. Reserva de la Carga

Artículo 1º. Para los efectos del art. 1 del Decreto Legislativo 994 de 1966, resérvase a los buques o naves de bandera colombiana, que reúnan los requisitos del art. 2 del mismo Decreto Legislativo, el transporte de por lo menos 50% de la carga general de importación y exportación que se movilice por rutas en las cuales se preste servicio por dichos buques o naves.

El Gobierno, previo estudio de la capacidad y especialidad de los buques o naves a que se refiere este artículo, adelantado por el Ministerio de Desarrollo Económico con la asesoría de la Dirección de Marina Mercante y un representante de los armadores colombianos fijará para los mismos una reserva no mayor del 50% en el tranposrte de la carga a granel, carga líquida y carga refrigerada de importación y exportación.

La reserva fijada por el presente artículo se aplicará sin perjuicio de los compromisos adquiridos por el Gobierno en los acuerdos sobre empréstito externo.

Art. 2º. Las cargas reservadas se podrán incluir en los acuerdos de transporte que celebren armadores colombianos con empresas marítimas extranjeras, con el fin de ampliar, integrar o racionalizar los servicios y reducir sus costos.

Los armadores latinoamericanos inscritos en la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), podrán participar en el transporte de la carga reservada en igualdad de condiciones con la bandera nacional, siempre que en el país respectivo se otorgue igual o equivalente trato a los buques colombianos.

Art. 3º. Se entiende por Armador colombiano la persona natural o jurídica que explota buques de bandera colombiana que reúna los requisitos del art. 2 del Decreto Legislativo 994 de 1966.

Art. 4º. Los buques pertenecientes a empresas de transporte público marítimo formadas por accionistas de dos o más países de los que integran la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) y en las cuales la mayoría del capital, por lo menos pertenezca a armadores colombianos, serán considerados como de bandera colombiana para los efectos del art. 1 del decreto que se reglamenta, siempre que se reúnan las siguientes condiciones:

a) Que los buques y naves matriculados en puertos del país accionista y conforme a la legislación de éste se trate de unidades genuinamente nacionales del país de su bandera.
b) Que exista reciprocidad de tratamiento.

Art. 5º. Por no movilizar carga quedan expresamente excluidos de las disposiciones contenidas en este Decreto los barcos dedicados a la industria pesquera nacional.

Capítulo II. Matrícula

Art. 6°. La matrícula de un buque o nave consiste en su inscripción en la correspondiente lista de Registro Marítimo que se lleva en todas las Capitanías de Puerto y en la Dirección de Marina Mercante.

Art. 7°. Los registros de los buques se extienden con base en los documentos que obren en los expedientes de matrícula o abanderamiento, según sea el caso, en los que suministran los Peritos Inspectores y los complementarios que presente el Armador, con arreglo a los requisitos que la Dirección de la Marina Mercante determine.

Art. 8°. La inscripción de los buques o naves se hará en los correspondientes registros previo el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Elevar a la Dirección de Marina Mercante, por conducto de la respectiva Capitanía de Puerto, una solicitud firmada por el dueño o por su representante legal, en la que se consignen las características generales y dimensiones del buque o nave.
b) Acreditar debidamente la propiedad.
c) Comprobar con certificación de la Dirección de Marina Mercante, que se reúnan las condiciones fijadas en el literal b) del art. 2 del decreto que se reglamenta.
d) Cuando el Armador sea una sociedad de capitales deberá acreditar mediante certificación expedida por la Superintendencia de Sociedades, que se reúnen las condiciones señaladas en el literal d) del art. 2° del decreto que se reglamenta.
e) Presentación del certificado de Arqueo.
f) Presentación del certificado de reconocimiento por parte de la sanidad portuaria que acredite el cumplimiento de las disposiciones establecidas por las leyes y reglamentos sanitarios del país.
g) Declaración juramentada sobre el servicio a que va a destinar el buque o nave y de que no será dedicado a ninguno otro sin autorización expresa y escrita de la Dirección de Marina Mercante.
h) Prestación de la caución para el buen uso del pabellón nacional, la cual será fijada por Resolución motivada de la Dirección de Marina Mercante.

Parágrafo: Entiéndese por buen uso del pabellón nacional el cumplimiento de la constitución, leyes y demás disposiciones obligatorias que rigen en el país.

Art. 9°. A toda embarcación que sea matriculada se le debe expedir por la Capitanía de Puerto el correspondiente Certificado de Matrícula que es el documento que acredita su nacionalidad colombiana, de conformidad con el art. 2° del decreto que se reglamenta. Este certificado se expedirá de acuerdo con el modelo aprobado por la Dirección de Marina Mercante.

Art. 10°. Mientras los dueños o sus representantes legales ajustan la documentación de sus buques o naves a lo prescrito en este decreto, la Dirección de Marina Mercante Colombiana podrá conceder permisos de Operación por un tiempo no mayor de 6 meses a cada buque o nave.

Capítulo III. Abanderamiento

Art. 11°. Se entiende por abanderamiento la formalidad legal a que debe someterse un buque o nave adquiridos en el exterior para enarbolar la bandera colombiana.

Art. 12°. Pueden abanderarse en Colombia los buques o naves de las siguientes procedencias:

a) Los construidos dentro o fuera del país cuya clasificación, según Certificados al día de una de las más conocidas sociedades clasificadoras (Lloyd's Register of Shipping, Bureau Veritas, British Corporation, Germanisher Lloyd's, American Bureau of Shipping) sea la más alta y su edad no sea superior a 10 años.
b) Los adquiridos en el exterior que reúnan las condiciones fijadas en el literal anterior.
c) Buques que por causa de temporal u otro accidente fortuito naufraguen en las costas, playas o aguas territoriales colombianas y sean adquiridos en remate público por personas naturales o jurídicas colombianas.
d) Los buques aprehendidos al enemigo o que procedan de tráfico ilícito adquiridos en remate público.
e) Los buques hallados en el mar sin gente y sin que pueda averiguarse su nacionalidad, adquiridos en remate público.

Art. 13°. Para abanderar un buque construido o adquirido en el exterior, se iniciarán las diligencias en el Consulado de Colombia del puerto extranjero de procedencia. Para este efecto, el adquirente o su representante legal deberá presentar al Cónsul un escrito en el que se haga constar el puerto colombiano donde se va a matricular el buque o nave y acompañar los siguientes documentos:

a) Título de propiedad de acuerdo con las leyes del respectivo país, refrendado por el Cónsul colombiano, quien dejará constancia de que tal documento es el que corresponde a la comprobación de la propiedad de la nave. Este título legalmente traducido al castellano, se protocolizará en una de las Notarías del puerto de Matrícula y se registrará conforme a la ley.
b) Certificado de arqueo y de línea de máxima carga.
c) Certificado de registro de hipotecas de puerto de matrícula anterior, visado por el Cónsul de Colombia en el que conste la existencia o no de hipotecas que lo graven, o su inclusión en la escritura de adquisición.
d) Certificado de cancelación de matrícula en el país de la bandera.

Art. 14°. El expediente con los expresados documentos debe ser remitido por el Consulado a la Dirección de Marina Mercante, junto con la copia del pasavante que se le expida al buque para su viaje a Colombia.

Art. 15°. La Dirección de Marina Mercante debe remitir el expediente a la Capitanía de Puerto donde ha de matricularse el buque, para que se agreguen al mismo los siguientes documentos:

1. Los determinados en los ordinales c) y d) del art. 7 del presente Decreto.
2. Certificado de reconocimiento sanitario expedido por la autoridad sanitaria del puerto.

Art. 16°. Cuando el contrato de compraventa se celebre en Colombia, o la construcción se realice en el país, debe otorgarse con arreglo a los preceptos que señalen las leyes del país y el adquirente o su representante legal debe presentar ante la Dirección de Marina Mercante la correspondiente escritura debidamente registrada.

Art. 17°. Cumplidos los requisitos anteriores se hará la correspondiente inscripción en los libros de la Capitanía de Puerto, con lo cual se considera debidamente abanderado el buque. El expediente se debe remitir a la Dirección de Marina Mercante para su aprobación definitiva.

Art. 18°. Cuando se trate de abanderamiento de buques adquiridos para el Estado, el expediente debe constar de los siguientes documentos:

a) Copia de la disposición por la cual se autoriza la adquisición del buque y constancia sobre el objeto a que se destina y nombre de la entidad a cuyo cargo queda la nave.
b) Presentación de la escritura de compraventa.
c) Los documentos relativos a inspección, arqueo y línea de máxima carga, como para los buques ordinarios.

Art. 19°. El pasavante a que se refiere el artículo 48 del Decreto Legislativo N° 3183 de 1952, es el documento expedido por el Cónsul de Colombia en el puerto extranjero en el que se adquiere el buque, con el objeto de colocarlo provisionalmente bajo el amparo de la bandera colombiana, hasta el momento de ser definitivamente abanderado. Este pasavante no le sirve al buque para regresar al exterior pero lo autoriza por 90 días prorrogables por causa justificada, a solicitud del dueño, o de su representante legal, para navegar libremente. La Dirección de Marina Mercante podrá ampliar este plazo por medio de resolución motivada.

Capítulo IV. Patente de Navegación

Art. 20°. La Patente de Navegación es el documento mediante el cual el Estado, por conducto de la Dirección de Marina Mercante, autoriza a un buque o nave matriculada en el país, para navegar con bandera colombiana.

Art. 21°. Bajo ningún pretexto puede un buque emprender viaje sin llevar la Patente de Navegación expedida de acuerdo con lo exigido por este decreto.

Art. 22°. La Patente tiene una validez de 5 años y es inherente al buque mientras continúe bajo la bandera colombiana y no sufra alteraciones o se dedique a otras clases de navegación para la cual haya sido previamente autorizado.

Art. 23°. Para obtener la Patente de Navegación debe el dueño o su representante legal elevar la correspondiente solicitud en papel sellado a la Dirección de Marina Mercante por conducto de la Capitanía de Puerto donde el buque ha sido matriculado, incluyendo la información sobre sus especificaciones de acuerdo con los documentos que obren en el expediente sobre registro de matrícula.

Art. 24°. En caso de pérdida de una Patente de Navegación, la Capitanía de Puerto debe perfeccionar un informativo, después de lo cual el dueño o su representante legal puede solicitar la expedición de una nueva, pagando los derechos a que haya lugar.

Art. 25°. Cualquier buque o nave de bandera colombiana que sea sorprendido haciendo comercio ilícito perderá automáticamente su Patente de Navegación, sin perjucio de las sanciones que le resultaren de la investigación que adelanten las autoridades competentes.

A solicitud del Administrador de Aduanas del respectivo Distrito la Dirección de Marina Mercante podrá autorizar zarpes a las embarcaciones a que se refiere este artículo, siempre y cuando se utilicen con fines de mantenimiento del orden público, o para la persecución del contrabando y que la dotación de la embarcación sea nombrada por la Armada Nacional o Dirección General de Aduanas.

Capítulo V. De los empresarios y agentes marítimos

Art. 26°. Para los efectos del art. 5 del Decreto Legislativo 994 de 1966, defínese como:

a) Empresario de transporte marítimo es la persona natural o jurídica que se dedica, mediante una remuneración, al transporte de pasajeros o carga o de pasajeros y carga por los mares, aguas interiores y ríos internacionales en buques o naves de su propiedad, o que no siéndolo se encuentran al servicio de la empresa bajo su administración, control y responsabilidad.
b) Agente marítimo es la persona natural o jurídica que tiene a su cargo las gestiones de carácter administrativo y de carácter comercial relacionadas con la llegada,o permanencia y salida de una nave, y que representa al armador o empresario en lo relativo a las operaciones de cargue y descargue de pasajeros y de mercaderías y en todas las gestiones y responsabilidades consecuenciales frente a las autoridades y a los usuarios del servicio.

Art. 27°. Los actuales empresarios de transporte marítimo y los agentes marítimos, o quienes en el futuro soliciten licencia como tales, deberán presentar a la Dirección de Marina Mercante una declaración juramentada ante Juez competente sobre las actividades a que se dedican, de acuerdo con el cuestionario especial que fije la Dirección de Marina Mercante.

Art. 28°. Los empresarios de transporte marítimo no podrán ser Agentes de Aduana por sí ni por interpuesta persona.

Tampoco podrán ser socios o copartícipes en organizaciones cuyo objeto social sea el agenciamiento de aduanas.

Art. 29°. Los empresarios de transporte marítimo así como las firmas civiles o comerciales de que hagan parte en cualquier forma, que en la actualidad tengan agencia de aduana, deberán poner fin a una de las dos actividades 6 meses después de la publicación de este decreto en el Diario Oficial.

La Contravención a esta disposición conlleva la cancelación de las licencias para ejercer estas actividades.

Art. 30°. Este decreto rige desde la fecha de su publicación.

Carlos Lleras Restrepo, Gerardo Ayerbe Chaux, Hernando Gómez Otálora,

EL TRANSPORTE MARITIMO DE CARGAS PARA ORGANISMOS OFICIALES

Decreto 943, del 17/5/73

Considerando; que es necesario dar aplicación a las normas sobre reserva de carga de que trata el Decreto 1208 de 1969, en relación con la compra de bienes por parte de organismos que integran la Rama Ejecutiva del Poder Público, las empresas industriales y comerciales del Estado y las sociedades de economía mixta sujetas al régimen de las empresas industriales y comerciales del Estado.

Artículo 1º. En toda importación que implique el transporte marítimo de bienes, deberá observarse estrictamente lo dispuesto en el Decreto 1208 de 1969. En consecuencia, en los pliegos de cargos por licitaciones internacionales que abran los organismos que integran la Rama Ejecutiva del Poder Público, las empresas industriales y comerciales del Estado y las Sociedades de economía mixta sujetas al régimen de las empresas industriales y comerciales del Estado, se hará conocer el derecho de participación que tienen los buques de bandera nacional, de acuerdo con la cual por lo menos el 50% de tales bienes deberá ser transportado en buques de bandera colombiana o en buques de bandera extranjera al servicio de empresas colombianas.

Art. 2º. Para que pueda efectuarse el transporte en buques de bandera extranjera al servicio de empresas colombianas, deberá hacerse constar tal condición por medio de un certificado expedido por la Dirección General Marítima y Portuaria, en el cual conste que se ha dado cumplimiento a los requisitos exigidos por el Decreto Ley 2349 de 1971.

Art. 3º. En el caso en que ninguna empresa nacional preste servicio entre el puerto de cargue de los bienes y los puertos colombianos, la Dirección General Marítima y Portuaria podrá autorizar el transporte en buques de bandera extranjera, previa certificación de las empresas colombianas de transporte marítimo internacional, en el sentido de que no están en capacidad de efectuarlo.

Art. 4º. De conformidad con las normas legales vigentes, las empresas extranjeras asociadas a empresas colombianas, podrán participar en el transporte de las cargas reservadas, para lo cual deberán presentar una certificación de la Dirección General Marítima y Portuaria, en la cual conste que la asociación ha sido debidamente aprobada por la mencionada entidad.

Art. 5º. Este Decreto rige a partir de la fecha de su expedición.

Misael Pastrana Borrero, Hernando Currea Cubides, Enrique Zurek Mesa.

ECUADOR

RESERVA DE CARGAS

Dec. 523, del 28/9/70

Modificado por el Dec. 417 del 31/5/72

Considerando: Que es deber del Estado proteger y estimular el desarrollo de la marina mercante nacional, asegurándole una participación adecuada en el transporte de la carga que genera el comercio exterior ecuatoriano, con miras a garantizar el curso normal de las exportaciones y dinamizar el sector externo de su economía.

Que la marina mercante ecuatoriana debe considerarse como parte sustancia de la Reserva Naval Nacional.

Que es indispensable determinar las condiciones bajo las cuales se considerará una nave como nacional.

Que la política naviera nacional debe contemplar los objetivos y medidas establecidos en el Convenio de Transporte por Agua de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), suscrito por el Ecuador el 20 de diciembre de 1966 y ratificado el 3 de mayo de 1969.

Artículo 1°. Establécese la Reserva de Carga de importación y exportación para las naves o embarcaciones de bandera ecuatoriana, a fin de fomentar la creación e incremento de la marina mercante nacional y empresas navieras estatales.

Art. 2°. La reserva de carga a que se refiere el artículo anterior será computada por porcentaje, por la clasificación de carga, tráfico y existencia de bodega disponible.

La Reserva de Carga de Hidrocarburos, por ser éste un elemento estratégico, será asignada exclusivamente a empresas navieras estatales o mixtas, en las cuales el Estado tenga una participación del 51% por lo menos del capital. Los porcentajes correspondientes serán establecidos en el Reglamento de la presente ley.

Art. 3°. La reserva de carga a que se refiere el Art. 1° se establecerá atendiendo al principio de reciprocidad y a los establecidos en los convenios de transporte por agua de los que el Ecuador sea parte.

Art. 4°. El ejercicio del decreto de reserva de carga a que se refiere el Art. 1° no podrá significar discriminación de carga, rechazo injustificado de embarque, ni retrasos de éste, cobros de fletes mayores que los estipulados en las Conferencias navieras de igual tráfico y clasificación o diferentes de las que estuvieren vigentes en el mercado internacional de fletes.

Art. 5°. La marina mercante nacional constituye parte del poder marítimo de la Nación, y para este fin, el Gobierno podrá convenir y coordinar con las empresas navieras las características particulares que deberán tener las diferentes naves para los propósitos de la defensa y seguridad nacionales.

Art. 6°. Se considerará buque o nave de bandera nacional la que reúna las siguientes condiciones:

a) Que se encuentre matriculada en la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, de acuerdo a las leyes y reglamentos vigentes.

b) Que en cuanto a personal, oficiales y tripulación, cumplan las disposiciones establecidas en las leyes y reglamentos que regulan esta materia bajo el control de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral.

c) Que si perteneciere a una persona natural, deberá ser de nacionalidad ecuatoriana y tener su domicilio principal y la base real y efectiva de la empresa en el país.

d) Que si perteneciese a una sociedad de personas, ésta deberá estar constituida de acuerdo con las leyes ecuatorianas, más del 50% de su capital deberá ser de propiedad de personas de nacionalidad ecuatoriana y la sociedad deberá tener en el país tanto su domicilio principal como su sede real y efectiva.

e) Que en caso de pertenecer a una sociedad de capitales, ésta debe estar constituida conforme a las leyes ecuatorianas y tener en el país su domicilio principal y la sede real y efectiva; deberán ser ecuatorianos el Presidente, Gerente y la mayoría de los directores y administradores y más del 50% de su capital deberá pertenecer a personas naturales o jurídicas ecuatorianas, con domicilio y sede real y efectiva en el Ecuador; y

f) Que en caso de ser propiedad de varias personas naturales o jurídicas, el sistema de copropiedad deberá estar constituido según las leyes ecuatorianas y más del 50% del valor de la copropiedad pertenecer a personas naturales o jurídicas ecuatorianas, con domicilio y sede real y efectiva en el país.

Art. 7°. Se considerarán buques o naves de servicio público para el tráfico marítimo o fluvial, aquellas destinadas al transporte de mercaderías de exportación e importación, que además operen eficientemente en forma regular o continua, así como aquellas que por su especialización estén o no sujetas a determinado itinerario.

Art. 8°. Los armadores nacionales que operen en el transporte marítimo y fluvial de carga quedan autorizados a utilizar el sistema "charter", de acuerdo al porcentaje y tiempo que se señale en el reglamento de la presente ley.

Art. 9°. La reserva de carga establecida por esta ley podrá regularse y extenderse a favor de naves pertenencientes a empresas de dos o más países de las cuales el Ecuador forma parte y que además se cumpla con los siguientes requisitos:

a) Que el Gobierno Nacional, directamente o por intermedio de algunas de sus entidades, haya invertido capital para la formación de empresas de transporte marítimo internacional, en las cuales participen naves de bandera ecuatoriana; y que la participación de dicho capital signifique inversión favorable a los intereses nacionales para la extensión de la reserva de carga.

b) Que el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos haya emitido su resolución favorable correspondiente.

c) Que exista reciprocidad en las leyes marítimas de reserva de carga del o de los países a los cuales pertenezca la empresa.

Art. 10. Las cargas reservadas se podrán incluir en los acuerdos de transporte que celebren armadores ecuatorianos con empresas marítimas extranjeras, dentro de su especialidad, con el fin de ampliar, integrar o racionalizar los servicios y reducir sus costos; los acuerdos negociados para efectos de la reserva de carga sólo entrarán en vigencia después de haber sido aprobados por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos.

Art. 11. La Armada Nacional, a través de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, organismo naval de aplicación de la política naviera y portuaria nacionales determinadas por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, en el ejercicio de su función reguladora de transporte marítimo, disciplinará y controlará la participación de los buques o naves mercantes nacionales en las líneas internacionales de navegación.

Art. 12. Los organismos de la administración pública prestarán a la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral toda la colaboración necesaria para la ejecución de las medidas previstas en la presente ley.

Art. 13. El Departamento de Cambios del Banco Central del Ecuador elaborará estadísticas trimestrales, año calendario, de la carga y flete de importación y exportación, transportada entre Ecuador y otros países. Dichas estadísticas serán remitidas a la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, para la aplicación del derecho de reserva de carga por este organismo naval.

Art. 14. Las sanciones para el caso de incumplimiento a las disposiciones de la presente ley, serán establecidas en su reglamento e impuestas por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral.

Art. 15. La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral elaborará el Reglamento para la aplicación de la presente ley dentro de los 90 días subsiguientes a su vigencia; y lo elevará para su aprobación por el Poder Ejecutivo. En dicho reglamento se determinarán los porcentajes de la reserva de carga a que se refiere el Art. 1°.

Art. 16. Las disposiciones de la presente ley prevalecerán sobre todas las normas legales, tanto especiales o generales que se le opongan, y regirán a partir de la fecha o publicación en el Registro Oficial.

J.M. Velasco Ibarra.

REGLAMENTO DE LA RESERVA DE CARGAS

Ley 100, del 21/1/72

Modificada por el Dec. 416 del 31/5/72

Considerando: Que de conformidad con lo dispuesto en el Art. 15, del Decreto Nº 523 del 28 de setiembre de 1970, publicado en el Registro Oficial Nº 73, del 2 de octubre del mismo año, corresponde al Gobierno Nacional reglamentar la aplicación de la Ley de Reserva de Carga para Buques o Naves de Bandera Ecuatoriana, y

En uso de las atribuciones de que se halla investido, expide el siguiente:

Artículo 1º. Resérvase para su transporte por agua y para los buques de bandera ecuatoriana los siguientes porcentajes de la carga de importación y/o exportación:

a) Carga general 30%
b) Carga refrigerada, enfriada o congelada 20%
c) Carga a granel sólida o líquida (excluyendo petróleo) 30%

Art. 2º. El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, previo informe de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, podrá ampliar la clasificación señalada en el Artículo 1º o clasificar cualquier tipo de carga especializada dentro de las categorías allí señaladas, según lo estime conveniente.

Art. 3º. Resérvase para TRANSNAVE, Empresa Naviera Estatal, dependiente de la Armada Nacional, el derecho de transporte de un porcentaje mínimo del 50% del total de Hidrocarburos que se importen y/o exporten del país. Los fletes correspondientes serán establecidos mediante contratos de carga entre TRANSNAVE y las Compañías Nacionales y/o Extranjeras.

En estos contratos se establecerán rutas de transporte correspondiente al mercado natural del petróleo nacional con tarifa a precios competitivos; en todo caso deberán salvaguardar los intereses nacionales al mismo tiempo que fijar programas preferenciales de entrega de carga, en tiempo y cantidad.

Art. 4º. La totalidad de las cargas de importación y/o exportación de propiedad del Estado, organismos y empresas estatales, entidades de derecho público o instituciones de derecho privado con finalidad social o pública, así como la carga perteneciente a empresas mixtas en las cuales la participación del Estado, por sí mismo o por intermedio de sus organismos financieros, sea superior al 50% de su capital, deberán obligatoriamente ser transportadas en naves de empresas navieras nacionales o las que la Ley de Reserva de Cargas y este Reglamento, considere como tales.

Art. 5°. La obligatoriedad para el transporte de las cargas a que se refieren los Artículos 1° y 4°, se cumplirá cuando concurran los siguientes factores:

a) Que la carga tenga su salida natural en zona geográfica que disponga de puerto servido en forma oportuna ya sea por servicio de itinerario regular o servicios ocasionales.

b) Que los buques transportadores sean adecuados para el transporte a efectuarse y con la capacidad de bodegas necesarias.

c) Que existiendo líneas o servicio nacional o de buques favorecidos por la Ley de Reserva de Carga, no haya buque en posición para transportar la carga y que signifique una espera máxima para mercaderías no susceptibles de deterioro, de quince días para la importación y de 10 días para la exportación y no superior a 48 horas si corresponde a mercaderías perecederas como fruta y carga refrigerada de estas características.

d) Sin perjuicio de lo establecido en forma general en el literal b) se concederá preferencia para el transporte de carga general de importación cuyas características sean apropiadas para cámaras refrigeradas, a los buques con capacidad frigorizada total, de bandera nacional o considerado como tal de acuerdo a la Ley de Reserva de Carga y el presente Reglamento.

Art. 6°. Las obligaciones previstas en el Art. 4° sobre obligatoriedad de transporte de cargas, se aplicarán asimismo a aquellas cuyo transporte se encuentre supeditado a convenios o acuerdos sobre distribución mancomunada de fletes o cargas o de tráfico aprobados por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos.

Art. 7°. La compra de mercaderías de importación por parte del Estado y las entidades señaladas en el Art. 4° del presente Reglamento deberá ser convenida obligatoriamente bajo las condiciones F.A.S. o F.O.B., para los efectos del transporte de ella en buques de bandera nacional o considerados como tales por la Ley de Reserva de Carga y este Reglamento.

Para los fines indicados las instituciones y organismos que se especifican en dicho artículo deberán así establecerlo en las licitaciones de importación correspondiente, pudiendo incluir las alternativas C.I.F. o C. & F., sólo como dato ilustrativo.

Las exportaciones se procurará efectuarlas en la condición C. & F.

En las cargas financiadas con créditos otorgados por Instituciones Oficiales extranjeras consignadas a las Instituciones y Organismos señalados en el Art. 4° del presente Reglamento, deberá darse cumplimiento a las disposiciones pertinentes de este Decreto, debiendo por lo tanto, efectuarse su transporte en buques de empresas navieras nacionales. No obstante lo anterior, dicho transporte podrá limitarse hasta el 50% de la carga, en casos que así lo exija el crédito otorgado.

Art. 8°. Las cargas de importación y exportación reservadas en su totalidad mediante la disposición del Art. 4° para ser transportadas obligatoriamente en buques de bandera nacional, podrán ser transferidas a favor de buques de bandera del país comprador o exportador en un 50%, siempre que exista reciprocidad de tratamiento en el respectivo país comprador o vendedor.

Art. 9°. La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, previa solicitud de una empresa naviera transportadora, podrá liberar el transporte de cargas reservadas, otorgándolo a buques de tercera bandera, cuando no exista servicio o buque ecuatoriano o servicio de buque perteneciente al país comprador, importador o exportador, o cuando existiendo servicio o buque de cualquiera de ellos, no se cumpla con los plazos de espera indicados en el literal c), del Art. 5° pudiendo, además, si a su criterio fuere conveniente, conceder autorización global por período determinado cuando se trate de transporte de cargas homogéneas y por cargamentos completos.

La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral podrá liberar el transporte de cargas reservadas a petición de empresas que necesiten en forma urgente la importación de materiales necesarios para no paralizar su actividad industrial.

Art. 10. La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, podrá otorgar otras excepciones además de las estipuladas en los artículos 8° y 9°, cuando las empresas navieras nacionales declaren no disponer de espacios en bodegas para transportar determinadas cargas que se encuentren listas para embarque.

Art. 11. La comprobación de los plazos máximos de espera, a que se refiere el Art. 5° literal c), se hará mediante certificados que, a solicitud escrita de parte interesada, deberá emitir la empresa naviera nacional respectiva, la cual estará obligada a dejar constancia escrita de la recepción y fecha de presentación de la mencionada solicitud.

En caso de que la empresa naviera nacional no cumpliera con su obligación de otorgar los certificados mencionados en el párrafo anterior, quedará sujeta a multas cuya cuantía y aplicación serán determinadas por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral.

Art. 12. Los porcentajes de reserva de carga determinados en el Art. 1° de este Reglamento, serán periódicamente revisados y ajustados por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos a pedido de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, hasta obtener gradualmente una capacidad de transporte por empresas navieras nacionales que permitan una igualdad de participación y predominio con las demás líneas o servicios extranjeros de navegación que efectúen el intercambio de mercaderías de comercio exterior del país. En todo caso la reserva de carga y los porcentajes determinados en el Presente Reglamento en sus Artículos 1° y 4°., o los que se determinen en el futuro de acuerdo al inciso primero de este Artículo, no podrán significar una reserva para buques de armadores y/o empresas navieras nacionales, que exceda el 50% del total de las cargas/fletes de importación y/o exportación.

Art. 13. Se reserva exclusivamente para buques de bandera ecuatoriana el transporte de cabotaje marítimo y fluvial de pasajeros, cargas y valijas postales entre los diversos puertos o lugares del territorio nacional que generen dicho transporte.

Para ejercer el cabotaje de pasajeros, cargas y valijas postales se requiere autorización del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, la que será considerada previa solicitud por escrito del interesado, presentada a la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, e informe de este Organismo, el cual deberá establecer los requisitos necesarios de la solicitud.

Art. 14. En caso de existir carencia o insuficiencia momentánea de buques o embarcaciones para el transporte requerido en el artículo presente, la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral podrá autorizar temporalmente el transporte de pasajeros, carga y valijas postales de cabotaje en buques o embarcaciones extranjeras, previo el análisis de cada caso específico.

La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral solicitará en cada oportunidad un informe de la "Asociación de Navieros Nacionales", entidad que debe establecerse, en el sentido de si existe o no buque o embarcación nacional que pueda efectuar oportunamente el transporte solicitado. La Asociación deberá dar respuesta dentro del plazo de 24 horas y la falta de ella será considerada como contestación negativa.

Art. 15. El Gobierno adoptará las medidas necesarias y el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos controlará para que las condiciones estipuladas en los literales e) y f) del Art. 6° de la Ley de Reserva de Carga no se desvirtúe a través de la acción de Sociedades extranjeras de Capital.

En las sociedades de capital, la mayoría absoluta de las acciones a la cual corresponda la mayoría absoluta de votos computables deberán ser nominativas y pertenecer en propiedad a ciudadanos ecuatorianos con domicilio en el territorio de la República. La transferencia de estas acciones podrá efectuarse con la inscripción del endoso de las mismas en la Superintendencia de Compañías, la cual comunicará a la Dirección de la Marina Mercante, dentro de los 15 días de inscrita la transferencia, los detalles de la inscripción.

Art. 16. Se considerará buque de bandera nacional aquel que reúna las condiciones establecidas en el Art. 6° de la Ley de Reserva de Carga y asimismo y sólo para los efectos del transporte de dicha reserva, las naves extranjeras fletadas o arrendadas por Armador o Empresa naviera nacional que cumpla con los requisitos que establece el presente Reglamento.

Art. 17. Las naves adquiridas con financiamiento parcial o total de algún organismo financiero estatal o del Fondo de Fomento de la Marina Mercante, que será creado por disposición legal, no podrán ser gravadas con hipotecas, ni enajenadas a personas naturales o jurídicas extranjeras sin la autorización previa de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral.

Las hipotecas y enajenación de las demás naves deberán ser comunicadas oportunamente a la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, para su inscripción o baja en el Registro de Embarcaciones de la Marina Mercante Nacional según corresponda, y después de verificar que el respectivo armador se encuentra sin obligaciones pendientes con relación a las Leyes y Reglamentos que rigen la actividad del transporte marítimo y fluvial.

Art. 18. Se considerarán también buques de servicio público, los siguientes destinados al transporte marítimo y fluvial de mercaderías de exportación o importación, como lo establece y define el Art. 7° de la Ley de Reserva de Cargas:

a) Buques pertenecientes a la Flota Auxiliar de la Armada, que pudieran ser destinados temporalmente al transporte de mercaderías de importación y/o exportación.

b) Buques extranjeros fletados o arrendados por empresas navieras nacionales privadas o estatales, ya sea que estas últimas estén o no administradas por la Armada Nacional, para complementar sus necesidades de transporte y cuyo contrato de arrendamiento o fletamento haya sido debidamente autorizado y aprobado por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, o la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, según corresponda.

Art. 19. Los Armadores y/o empresas navieras nacionales, privadas o estatales, de acuerdo a lo establecido en el Art. 8° de la Ley de Reserva de Carga, estarán autorizados para fletar o arrendar buques extranjeros en los siguientes casos:

a) Insuficiencia temporal de bodegas para el transporte marítimo y fluvial del comercio exterior del país;
b) Reemplazo de naves accidentadas cuyas reparaciones afecten al itinerario y servicio de una línea determinada;
c) Pérdida total o total constructiva de una nave;
d) Iniciación en forma experimental de nuevos tráficos, y
e) Otros no contemplados en esta enunciación y que a juicio de la Dirección de la Marina Mercante se justifique para la economía del país.

La determinación de las condiciones referentes al tonelaje, período de tiempo y características generales y especiales de una nave arrendada o fletada, será efectuada a petición de los armadores y/o empresas navieras nacionales por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral cuando se trate de fletamentos o arrendamientos que no excedan el 100% del tonelaje en actividad o capacidad propios de la respectiva empresa.

Corresponderá al Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos autorizar y determinar las condiciones de fletamento o arrendamiento, cuando la petición de los armadores y/o empresas navieras nacionales exceda del 100% señalado en el párrafo anterior.

La formalización y aprobación final de un contrato de arrendamiento o fletamento ya autorizado por el Consejo en forma general, será efectuado por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral.

Art. 20. Para el cumplimiento de lo dispuesto en el Art. 9° de la Ley de Reserva de Carga, se requerirá:

1. Que en la entidad gubernamental o estatal ecuatoriana que haya realizado la inversión de que trata el mismo Artículo del Decreto mencionado declara:

a) Si el aporte ecuatoriano para la formación de la empresa se cubrió con dinero de dicha entidad gubernamental o estatal.
b) El nombre de los buques matriculados en la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, de acuerdo a las Leyes y Reglamentos vigentes.
c) Si existe reciprocidad en las leyes marítimas de reserva de carga del o de los países a los cuales pertenezca la empresa.

2. Que el Consejo de la Marina Mercante y Puertos emita resoluciones favorables en base a que:

a) La inversión de la entidad gubernamental o estatal sea favorable a los intereses del comercio exterior ecuatoriano.
b) Que el servicio a prestarse en el trafico marítimo internacional por empresas navieras en las cuales el Ecuador tenga participación y que sean de propiedad de empresas navieras nacionales en dos o más países, incluido entre ellos el Ecuador, no signifique obstáculo al desarrollo de las empresas navieras nacionales cuyos buques cumplan con los requisitos establecidos en la Ley de Reserva de Carga y el presente Reglamento.

El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos emitirá la resolución correspondiente en la cual deberá establecerse el porcentaje y condiciones de la extensión de la reserva de carga y período de tiempo por el cual regirá, sin perjuicio que si a su vencimiento no existieran objeciones por parte del Consejo se entenderá renovada por otro período igual de tiempo en condiciones similares.

Art. 21. Los buques pertenecientes a empresas navieras binacionales o multinacionales de las cuales el Ecuador forme parte, que sin reunir los requisitos contemplados en los Artículos 6° y 9° de la Ley de Reserva de Carga, sean matriculados en el Registro de Embarcaciones de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, con la autorización previa del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, se considerarán como buques de bandera nacional.

Art. 22. Los buques extranjeros cuyo arriendo o fletamiento ha sido autorizado a las empresas navieras nacionales en virtud de las disposiciones pertinentes de la Ley de Reserva de Carga y de este Reglamento, serán considerados buques de bandera ecuatoriana sólo para los efectos de acceso a la reserva de carga establecida en la citada Ley y este Reglamento.

Art. 23. Los buques extranjeros fletados o armados por empresas navieras estatales o por las empresas señaladas en el Art. 3° de este Reglamento, tendrán, además de la extensión de la reserva de carga establecida en el Artículo anterior, igual tratamiento que los buques de bandera ecuatoriana en:

a) Pago de impuestos, tasas o gravámenes señalados en las leyes nacionales.

b) Las concesiones y privilegios que tuvieren en materia tributaria.

Art. 24. Las cargas reservadas a los buques de bandera ecuatoriana de acuerdo a la Ley y sus Reglamentos, se podrán incluir en los acuerdos de transporte que celebren armadores y/o empresas navieras ecuatorianas con empresas navieras extranjeras, dentro de la especialidad de sus servicios, en los términos del Art. 10 de la Ley de Reserva de Carga y con tal fin, se entiende como armador y/o empresa naviera ecuatoriana la persona natural o jurídica que sea propietaria y explote buques de bandera ecuatoriana de conformidad con tal Ley y sus Reglamentos. Los acuerdos que se negocien tendrán una vigencia máxima de dos años para efectos de la reserva de carga, pudiendo ser renovados previa la aprobación del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, y una vez fijadas la capacidad de transporte, frecuencia de servicio, y demás modalidades pertinentes.

Art. 25. En los acuerdos o convenios de fletes, reparto de utilidades, tráfico, etc., a que se hace referencia en el Artículo precedente, las empresas navieras nacionales concurrirán con su capacidad de transporte, complementada con la capacidad de los buques arrendados o fletados, autorizados en virtud de las disposiciones del Artículo 19 de este Reglamento.

Los convenios así autorizados no significarán exclusividad para la empresa naviera nacional asociada, debiendo respetarse dentro de una ordenación lógica la libre competencia de otras empresas navieras nacionales que sirvan en el mismo tráfico.

Art. 26. El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, regulará, cuando fuere necesario, la participación de los buques nacionales en los tráficos de comercio interno y exterior del país, así como en todos los demás casos que se presenten para la efectiva aplicación de la Reserva de Carga y teniendo en consideración la necesidad de la ordenación del transporte marítimo para un mejor y más efectivo servicio a los importadores y exportadores en condiciones de precios razonables.

Art. 27. El transporte marítimo y fluvial de la carga, ya sea de importación o de exportación entre Ecuador y los países atendidos o que se atiendan en el futuro por Armadores y/o empresas navieras nacionales, determinado por la Ley de Reserva de Carga y el presente Reglamento, deberá ser computado separadamente por clase de carga en conformidad con lo que estipule el Artículo 1° y 2° de este Reglamento.

Para hacer la reserva que establece la Ley y su Reglamento, la carga de importación, será considerada separadamente de la carga de exportación y dentro de ésta la carga general, carga frigorífica, carga a granel sólida y carga a granel líquida, por tráficos; países zonas o puertos de origen y destino, según fuere el caso.

Si se tratara de países con puertos que den a distintos mares o a naciones mediterráneas, se aplicará un criterio de distribución tendiente a garantizar el cumplimiento de las disposiciones de la Ley de Reserva de Carga y de este Reglamento sobre Reserva de Transporte de cargas para buques nacionales.

Art. 28. El embarque que se efectúe contraviniendo la distribución de cargas en función de los fletes que ellas generan dispuestas por la autoridad competente en cumplimiento del Artículo precedente, será sancionado por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral en la primera vez con una multa equivalente al valor del flete total de la mercadería y la segunda ocasión con una multa igual al 10% del valor FOB de la mercadería, multas que serán de cargo del infractor a beneficio del Fondo de Fomento de la Marina Mercante Nacional, cuya constitución y reglamentación será fijada en disposiciones legales que emitirá oportunamente el Gobierno.

En caso de producirse una tercera infracción en contravención de lo dispuesto en el párrafo anterior, el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, dispondrá la supensión temporal del infractor, por un término máximo de 60 días.

Los transportadores que acepten en sus muelles una carga de importación sellada "embarque en buque ecuatoriano" para ser embarcada en una nave determinada cuyo zarpe del puerto cumpla con los plazos de espera señalados en el Art. 5° de este Reglamento y que no sea cargada a bordo de tal nave, por no tener espacio u otra razón imputable al transportador, excediéndose de dicha forma en los plazos de espera, quedarán sujetos a iguales sanciones que las indicadas en los incisos 1° y 2° del presente Artículo.

Si el infractor estimare tener fundamentos para reclamar por haber sido notificado de la sanción a aplicarse por infringir las disposiciones estipuladas en el Artículo 27, podrá hacerlo por escrito, ante el Director de la Marina Mercante y del Litoral, quien resolverá el asunto motivo del reclamo.

Art. 29. Toda importación o exportación ya sea particular, de organismos fiscales, semifiscales o de administración autónoma, deberá ser registrada previamente en el Banco Central del Ecuador.

Sin perjuicio de las exigencias que otras disposiciones establezcan, este registro deberá contener las siguientes indicaciones:

Número de orden correlativo;
Nombre del exportador y del importador;
Cantidad, descripción y peso de la mercadería;
Monto del flete;
Vía de transporte;
Puerto de embarque;
Puerto de descarga;
Forma de financiamiento;
Forma de embarque (total o parcial).

Para este propósito se empleará alguno de los formularios actualmente en uso, tales como:

Permiso de importación y Permiso de Exportación u otros nuevos si fuere necesario.

El Banco Central del Ecuador, distribuirá la carga de acuerdo con las disposiciones de la Ley de Reserva de Carga y del presente Reglamento y con las instrucciones sobre tráficos-servidos, liberaciones, modalidades, etc., que periódicamente pueda enviarle por escrito la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, sellando los formularios de registro con un sello, en castellano e inglés, que diga "Embarque en Buque Ecuatoriano" o "Embarque Libre". Se preferirá para sellar "Embarque Libre" la carga financiada por instituciones oficiales extranjeras.

El Banco Central del Ecuador, remitirá directamente a la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, en todo caso, copia de cada registro que cursa.

La mercadería amparada por un formulario de registro sellado: "Embarque en Buque Ecuatoriano", deberá ser embarcada:

a) En buque de bandera nacional.
b) En buque extranjero arrendado o fletado por armador o empresa naviera ecuatoriana y declarado buque nacional por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, de acuerdo a lo estipulado en la Ley de Reserva de Carga y el presente Reglamento.
c) En buque perteneciente a línea de armadores o empresas navieras extranjeras que tengan convenio especial de transporte de carga con una empresa naviera nacional y que sea considerada como nave nacional para los efectos de la Reserva de Carga.

La mercadería amparada por un formulario de registro sellado "Embarque Libre", podrá ser embarcada en cualquier buque.

Art. 30. El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, podrá autorizar a determinados exportadores o importadores cuyos volúmenes, características y regularidad de las exportaciones y/o importaciones lo justifiquen, o a determinados organismos oficiales o a empresas petroleras o mineras, para que efectúen la reserva de fletes conforme a las normas que establece la Ley de Reserva de Carga y el presente Reglamento y para que hagan la distribución de sus cargas, debiendo comunicar a la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, oportunamente el detalle de dicha distribución.

Las entidades así autorizadas por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, no tendrán la obligación de que se les selle en el Banco Central el formulario, indicado en el Artículo 29; para estos casos, el control se efectuará en la forma y oportunidad que determine la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral. Esta última comunicará oportunamente tales autorizaciones a los organismos estatales que corresponda y a la "Asociación de Navieros Nacionales".

El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos suspenderá o revocará las autorizaciones otorgadas en casos de incumplimiento de las normas prefijadas, dando cuenta al Banco Central, a la Dirección de Aduanas y demás organismos pertinentes, sin perjuicio de la multa establecida en el Artículo 28 del presente Reglamento y restantes sanciones legales que corresponda.

El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, en coordinación y a pedido del Instituto de Comercio Exterior e Integración estudiará modalidades especiales a aplicarse a los exportadores de productos que precisen promoción preferencial para la colocación de los mismos, en el mercado exterior.

Art. 31. Las empresas navieras nacionales y extranjeras o sus agentes principales enviarán a la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, a más tardar dentro de los 7 días del arribo del buque al último puerto de recalada del Ecuador, un ejemplar del juego completo de los manifiestos de la carga de importación y dentro de 15 días computados en igual forma, los manifiestos de la carga en tránsito que conduce al buque; y a más tardar dentro de los 7 días del zarpe del último puerto de recalada del Ecuador, la misma documentación respecto a la carga de exportación que conduzca el buque.

En ambos documentos se indicarán, además, frente a cada partida de manifiesto:

El número del respectivo registro a que se refiere el Artículo 29 anteriormente indicado.

El valor del flete correspondiente a cada conocimiento de embarque.

El valor de los recargos correspondientes al flete si los hubiere.

El monto total del flete por conocimiento de embarque, o sea, flete más recargos.

El cumplimiento de esta disposición será de responsabilidad del armador y/o empresa naviera o del agente principal. Si existiere incumplimiento no justificado a ella, la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral aplicará al armador infractor las sanciones y/o multas que se establezcan.

Art. 32. La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, llevará la estadística anual y, en particular de la transportada entre Ecuador y los países atendidos por líneas ecuatorianas de navegación ya sean de servicio regular u ocasional.

También efectuará balances trimestrales, para establecer la observancia de las disposiciones sobre Reserva de Carga/fletes contenidas en la Ley de la Materia y este Reglamento, dándoles a conocer a los organismos oficiales correspondientes que deben intervenir de alguna manera en su cumplimiento para los fines de compensar las diferencias en los trimestres siguientes dentro de cada año calendario.

Estos balances trimestrales elaborados por la Dirección de la Marina Mercante del Litoral podrán ser conocidos por los agentes y empresas navieras que así lo desearen y requieran saber el resultado de la distribución de la Reserva de Carga.

Art. 33. La carga de importación que se trasborde en puertos extranjeros servidos por buques de empresas navieras ecuatorianas, quedará afectada a las disposiciones legales y reglamentarias sobre reserva de carga.

Art. 34. La Dirección General de Aduanas, previa coordinación con la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, deberá adoptar las medidas necesarias para controlar que los buques cumplan con la distribución de cargas/fletes dispuestas en la Ley de Reserva de Carga y el presente Reglamento.

Art. 35. En toda póliza de exportación deberá estamparse un sello mediante el cual se declare el tipo de buque asignado para el embarque de la mercadería, "Embarque en Buque Ecuatoriano" o "Embarque Libre"; tal declaración será de responsabilidad del Agente de Aduana para todos los efectos legales.

Art. 36. El Ministerio de Relaciones Exteriores, a pedido de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, impartirá instrucciones detalladas que deberán cumplir los Cónsules del País en el exterior, con referencia a las obligaciones de control en el cumplimiento de la Ley de Reserva de Carga y del presente Reglamento.

Art. 37. Se permitirá el embarque de carga sellada "Embarque en buque Ecuatoriano" en cualquier buque, cuando el importador e exportador compruebe en la forma señalada en el Art. 11 que el embarque en buques ecuatorianos o en cualquier de los sucesivamente indicados en el Art. 29, literales a) al c) le signifique atrasos superiores a los contaemplados en este Reglamento y que dichos atrasos no tienen lugar embarcando la mercadería en la forma indicada.

Art. 38. La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, como organismo ejecutor de la política de transporte por agua, determinada por el Ejecutivo con la asesoría del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, tendrá a su cargo el orden y disciplina a bordo de las naves mercantes, precautelando en este sentido los intereses económicos de la actividad del transporte marítimo.

La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, aplicará cuando proceda a la gente de mar, las sanciones previstas en el Código de Policía Marítima y más Reglamentos, para garantizar la operación eficiente y continua del transporte por agua en beneficio del desarrollo normal y armónico del comercio exterior del país.

Art. 39. Para el cumplimiento de las actividades y funciones que competen al Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos y la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, los organismos de la Administración Pública y en general todas las instituciones estatales, deberán prestarle oportunamente la colaboración que les sea solicitada.

Art. 40. El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, propondrá al Gobierno las medidas necesarias y los programas de fomento y desarrollo de la Marina Mercante Nacional.

Art. 41. Las disposiciones contenidas en el presente Reglamento entrarán en vigencia después de 60 días, contados a partir de la fecha de su promulgación para efectos de la Reserva de Cargas para el petróleo crudo y sus derivados, que se importen o exporten. Para las demás cargas, determinadas en el Art. 1º de este Reglamento, la presente Ley entrará en vigencia 150 días después de la fecha de su promulgación.

Art. final. Las disposiciones del presente Reglamento prevalecerán sobre las normas especiales, que se le opongan a partir de la fecha de su publicación en el Registro Oficial.

Continuarán vigentes las disposiciones del Decreto de la H. Asamblea Constituyente del 23 de noviembre de 1946, publicado en el Registro Oficial Nº 750 de 2 de diciembre del mismo año.

J.M. Velasco Ibarra, Luis E. Robles Plaza.

PERU

FOMENTO DE LAS ACTIVIDADES NAVIERAS Y ASTILLEROS

Ley 13836 del 21.12.61

.....

Artículo 26. Autorízase al Poder Ejecutivo para que periódicamente, a medida que se incremente la Marina Mercante Nacional, mediante decreto supremo de los ramos de Marina y de Hacienda y Comercio y con el acuerdo del Consejo de Ministros, fije el porcentaje de la carga de importación y exportación del Perú que obligatoriamente debe ser transportado en buques de bandera nacional.

Artículo 27. La carga de cabotaje será transportada exclusivamente en naves de bandera nacional, y la carga de exportación o importación perteneciente a las distintas reparticiones estatales será transportada preferentemente en embarcaciones de la Marina Mercante Nacional, salvo que no haya buques disponibles.

Artículo 28. Las personas naturales o jurídicas que por cualquier título exploten buques de bandera nacional deben tener domicilio y representante autorizado en la República. Se sujetarán a las reglamentaciones de prioridad y selección de carga, atención y distribución del tráfico oceánico, costero, fluvial y lacustre, así como a las normas que rijan la contratación de las dotaciones y el trabajo marítimo en general. El Ministerio de Marina queda encargado del control y vigilancia de estas disposiciones.

Artículo 29. Las tarifas de fletes de los buques de bandera nacional no podrán ser superiores a los diversos tipos de fletes que cobren los barcos de bandera extranjera. Dichas tarifas serán aprobadas por decreto supremo con intervención de los Ministros de Marina y de Hacienda y Comercio.

Artículo 30. En caso de emergencia nacional, el Poder Ejecutivo, por intermedio del Ministerio de Marina, podrá intervenir las empresas navieras nacionales y militarizar las dotaciones, si fuere necesario.

Artículo 31. Las empresas nacionales de marina mercante y las de astilleros facilitarán el entrenamiento de alumnos de las escuelas de especialidad.

Artículo 32. El Poder Ejecutivo dictará las disposiciones complementarias y reglamentarias para el cumplimiento de esta ley, teniendo en cuenta el régimen de la Ley de Promoción Industrial 13270 en lo que sea pertinente.

Artículo 33. Derógase todas las leyes y disposiciones que se opongan a la presente.

Alejandro Niño de Guzmán, Carlota Ramos de Santolaya, Martinelly, Villalón, Castañeda.

RESERVA DE CARGAS A FAVOR DE LOS BARCOS MERCANTES NACIONALES

Decreto Supremo 3 del 25.1.66, modificado por el Decreto Supremo 12 de 13.5.66(*)

Artículo 1º. Todo transporte marítimo, fluvial y lacustre de carga entre los diversos puertos del litoral, ríos y lagos de la República, queda reservado exclusivamente a naves peruanas.

Artículo 2º. Resérvese el 20% de la carga de exportación e importación a las naves nacionales, que operen en líneas estables, con tarifas justas y razonables y en ningún caso mayores a las establecidas en las Conferencias Navieras de igual tráfico.

Artículo 3º. La reserva señalada en el artículo anterior, será periódicamente aumentada, de acuerdo al incremento de la marina mercante nacional, hasta el 50%.

Artículo 4º. Se consideran como naves peruanas para los efectos del presente decreto, aquellas cuyos propietarios, capitán, oficiales y tripulación son peruanos. Si el propietario de una nave fuese una sociedad, se considerará peruana siempre que pertenezca a personas naturales o jurídicas peruanas el 75% del capital social, representado por acciones nominativas.

Artículo 5º. Autorízase a las empresas navieras nacionales a establecer convenios con las similares de los países con los que el Perú comercie en cada ruta.

Artículo 6º. Para los efectos del artículo 2º del presente decreto, autorízase a los armadores nacionales que operen en el servicio exterior, a usar el sistema de "charter" en un porcentaje aproximado de 50% del tonelaje propio de la empresa respectiva y por un tiempo limitado fijado por la autoridad competente.

Artículo 8º. La Dirección General de Marina Mercante Nacional, de acuerdo con el art. 19, inciso g) y h) de la ley orgánica de la Marina, en estrecho enlace con la Dirección de Comercio Exterior del Ministerio de Hacienda, aplicará la Política Naviera del Estado proponiendo las medidas que sean necesarias para perfeccionarla y formulará los programas y planes de fomento y desarrollo de la marina mercante nacional, recomendando su acción al Poder Ejecutivo.

Artículo 9º. El presente decreto será refrendado por los Ministros de Relaciones Exteriores, de Hacienda y Comercio y de Marina.

Fernando Belaunde Terry, Jorge Vázquez Salas, Sandro Mariategui Chappe, Luis Ponce Arenas.

(*) Deroga el Artículo 7º.

REGLAMENTACION DE LA RESERVA DE CARGAS A FAVOR DE LOS BARCOS MERCANTES PERUANOS

Decreto Supremo 12 del 13.5.66

Artículo 1º. Todo transporte marítimo, fluvial y lacustre entre los diversos puertos del litoral, ríos y lagos de la República, queda reservado exclusivamente a naves peruanas.

Artículo 2º. Las naves de bandera extranjera en aguas de jurisdicción nacional sólo pueden ejercer navegación y comercio internacional.

Artículo 3º. El cabotaje fronterizo, como excepción a lo dispuesto en el artículo anterior, podrá ser ejercido por naves de bandera extranjera, de acuerdo a Tratados, Convenios o Acuerdos internacionales.

Artículo 4º. En el caso de carencia de naves para el transporte a que se refiere el art. 1º, el Ministerio de Marina podrá autorizar temporalmente y para cada caso específico, previa opinión de la Asociación de Armadores del Perú, el cabotaje a naves extranjeras.

Artículo 5º. Para ejercer el cabotaje se requiere la autorización del Ministerio de Marina. En la resolución que dicte, sólo se determinarán las condiciones generales que debe llenar el servicio que se establezca.

Artículo 6º. Son naves mercantes peruanas las inscritas en los Registros de la Marina Mercante Nacional, que navegan sujetas a las leyes de la República.

Artículo 7º. Para ser inscritas como naves mercantes peruanas deberán cumplir con los siguientes requisitos:

a) Ser propiedad de ciudadanos peruanos, por lo menos el 75% de la misma.
b) Si la nave perteneciese a una sociedad constituida conforme a las leyes del país, el capital de ésta deberá ser de propiedad de ciudadanos peruanos por lo menos en un 75%. Si dicho capital estuviese representado por acciones, éstas deberán ser nominativas y pertenecer por lo menos en un 75% a ciudadanos peruanos.
c) Tener capitán, oficiales y tripulantes peruanos. No obstante lo anterior, la Dirección General de Capitanías podrá autorizar en forma transitoria la contratación de personal extranjero, en la medida en que sea necesario, por resolución debidamente fundada.

Artículo 8º. La sociedad o empresa a que se refiere el artículo anterior, debe estar constituida con domicilio legal, dirección y administración en el país. Además, el presidente del Directorio, Gerente y la mayoría de los directores o administradores, en una proporción aproximada al 75%, deben ser de nacionalidad peruana.

Artículo 9°. Las naves o acciones a que se refiere el artículo 7°, sólo podrán transferirse a las personas naturales o jurídicas que reúnan los requisitos mencionados en dicho artículo.

Estas transferencias requieren una visación previa de la Dirección General de la Marina Mercante Nacional, para la verificación en todos los casos del requisito de nacionalidad peruana en no menos del 75%.

Artículo 10°. La dotación de cada nave mercante nacional será determinada por la Dirección General de Capitanías, escuchando la opinión del armador y del representante de la Sociedad de Marina Mercante, Capitanes y Oficiales.

Artículo 11°. La inscripción de una nave en los Registros de la Marina Mercante Nacional debe tener como requisito previo el que la nave tenga los Certificados de Navegabilidad y Seguridad expedidos por el Ministerio de Marina. Igualmente, para naves mayores de 100 toneladas de registro neto, es requisito de inscripción el que tenga la más alta clasificación del Lloyd's Register of Shipping o de otras sociedades clasificadoras de igual categoría, a juicio de la Dirección General de Capitanías, compatible con el tráfico a que estén destinadas.

Artículo 12°. La inscripción en el Registro Mercantil de Buques es obligatoria y se rige por las disposiciones del Código de Comercio y por las de la ley de hipoteca naval, sujetándose a las pautas establecidas en el reglamento de inscripciones.

Artículo 13°. La enajenación de naves al extranjero, o su retiro de los registros de la Marina Mercante Nacional, sólo podrá ejecutarse previo informe fundamentado de la Dirección General de la Marina Mercante Nacional, la que recomendará o no, en vista de las circunstancias de la enajenación y de la importación que pueda tener la nave para las necesidades del país.

Artículo 14°. El transporte acuático de carga de exportación e importación entre el Perú y los países atendidos o que se atiendan en el futuro por empresas navieras peruanas que cumplan un servicio estable en determinado tráfico, queda reservado en un 20% a las naves de bandera nacional, bajo las condiciones que se fijan en el presente Decreto y en las reglamentaciones que de él se deriven. El porcentaje de reserva de carga mencionado anteriormente podrá incrementarse en el futuro hasta un 50%.

Artículo 15°. La reserva de carga a que se refiere el artículo anterior será computada separadamente para carga general, carga a granel, carga refrigerada, carga líquida y cualquier otra clasificación de carga que determine la Dirección General de Marina Mercante Nacional.

Artículo 16°. La aplicación de la reserva de carga a que se refiere el art. 14 no podrá significar discriminación de carga, rechazo injustificado de embarque ni retrasos en el embarque. Tampoco podrá significar cobro de fletes superiores a los establecidos en las Conferencias Navieras de igual tráfico para cada una de las clasificaciones de carga o las vigentes en el mercado internacional de fletes, según sea el caso.

Artículo 17°. Los armadores nacionales que operen en el servicio exterior están autorizados a utilizar el sistema de "charter" en un porcentaje aproximado al 50% del tonelaje propio de la respectiva empresa y por un período de dos años renovables. Si dos o más empresas navieras nacionales cubren determinado tráfico en forma asociada, las naves extranjeras que arrienden podrán cubrir aproximadamente el 50% del tonelaje asociado.

Artículo 18°. Las empresas navieras nacionales que cumplan un servicio estable en determinado tráfico al exterior, están autorizadas a celebrar convenios especiales de transporte de carga con empresas extranjeras que, en servicio regular cobran el mismo tráfico.

Estos convenios de una duración máxima de dos años renovables, en los que se fijará la capacidad de transporte y demás modalidades, requieren la aprobación del Poder Ejecutivo por intermedio del Ministerio de Marina.

Artículo 19°. En los convenios a que se hace referencia en el artículo anterior las empresas navieras nacionales concurrirán con su capacidad de transporte, pudiendo complementar ésta con naves extranjeras arrendadas en un porcentaje aproximado al 50% del tonejale propio.

Artículo 20°. Los convenios que se autoricen conforme al art. 18 no podrán significar exclusividad para la empresa nacional asociada, respetándose la legítima y libre competencia de otras empresas navieras nacionales en el mismo tráfico.

Artículo 21°. Las empresas navieras nacionales que cubran un servicio estable al exterior y que por causa de naufragios o de siniestros quedaren con naves de su propiedad fuera de servicio por tiempo considerable, podrán arrendar naves extranjeras en reemplazo de un tonelaje aproximadamente igual al afectado, por un período de reposición no mayor de dos años. Este tonelaje de arrendamiento es independiente de los mencionados en artículos anteriores.

Artículo 22°. Las empresas navieras nacionales de servicio exterior que se acojan a los beneficios de reserva de carga, comunicarán a la Dirección General de Marina Mercante Nacional sobre las naves extranjeras que utilicen como complemento de sus tráficos. Corresponde a la citada Dirección declarar sobre la condición de dichas naves.

Artículo 23°. Las naves de las empresas extranjeras asociadas a que se refiere el art. 18, así como las naves extranjeras arrendadas a que se refieren el art. 17, 19 y 21, se considerarán como naves peruanas sólo para el acceso a la carga reservada a naves nacionales, a que se refiere el art. 14.

Artículo 24°. Con el fin de facilitar la inmediata aplicación de la reserva de carga de exportación e importación a favor de naves nacionales, se faculta a la Corporación Peruana de Vapores y a la Asociación de Armadores del Perú a celebrar acuerdos con las sociedades representativas de los exportadores

e importadores nacionales, tales como la Sociedad Nacional de Industrias, Sociedad Nacional Agraria, Sociedad Nacional de Minería, Sociedad Nacional de Pesquería, Cámara de Comercio, Corporación Nacional de Comerciantes y otros similares, para establecer el sistema de ejecución de reservas, teniendo en cuenta las características, costumbres, etc., de cada renglón o rubro de las exportaciones e importaciones.

La Dirección General de Marina Mercante Nacional actuará como organismo rector en todos los casos que se presenten para la efectiva aplicación de la reserva de carga.

Artículo 25°. La Superintendencia General de Aduanas, por intermedio de su División de Estadísticas del Comercio Exterior, efectuará balances trimestrales, año calendario, de las cargas de importación, exportación y tránsito transportadas entre el Perú y otros países, determinada zona de los mismos o grupos de países geográficamente agrupados en forma general, y en particular de los atendidos por líneas peruanas de navegación para determinar estadísticamente la aplicación de la reserva de carga.

Dichos balances deberán ser remitidos a la Dirección General de Marina Mercante Nacional, la que en caso necesario deberá dictar las medidas o efectuar las recomendaciones que estime por conveniente para la efectiva aplicación de la reserva de carga.

Artículo 26°. Todas las adquisiciones que efectúe el Estado o entidades del Sub-Sector Público Independiente, sea por compra directa o licitación, deben convenirse preferentemente por su valor fob puerto de embarque, para su transporte en naves de bandera nacional, salvo que no haya buques mercantes nacionales disponibles.

Artículo 27°. Las mercaderías vendidas al exterior por el Estado o entidades del Sub-Sector Público Independiente, deben convenirse preferentemente por su valor cif o C&F, para su transporte en naves de bandera nacional, salvo que no haya buques mercantes nacionales disponibles.

Artículo 28°. Cuando existan Convenios que afecten la aplicación de los artículos 26 y 27 la preferencia de bandera se aplicará de conformidad con las cláusulas que los mismos determinen.

Artículo 29°. Los materiales que importen las Fuerzas Armadas y Auxiliares para sus fines específicos, en transportes de la Marina de Guerra, están exceptuados de las disposiciones del presente decreto.

Artículo 30°. Queda derogado el art. 7° del Decreto Supremo 3, del 25 de enero de 1966.

Artículo 31º. El Ministerio de Marina procederá a reactualizar sus reglamentos de Capitanías y de Marina Mercante en las partes afectadas por el presente Decreto.

Artículo 32º. El presente Decreto deberá ser refrendado por los Ministros de Relaciones Exteriores, de Hacienda y Comercio y de Marina.

Belaunde Terry, Mariategui, Ponce Arenas.

REGLAMENTACION DE LAS ACTIVIDADES NAVIERAS NACIONALES

Decreto Supremo 17-69-TC, del 30.12.69

Considerando: Que el objetivo principal de la Ley 13836, al disponer la reserva de un porcentaje de la carga de importación y exportación del país para su obligatorio transporte en buques de bandera nacional, es el de impulsar y fomentar el desarrollo de la Marina Mercante Nacional, siendo por tanto deber del Estado ejercer el necesario control para que el beneficio instituido por dicha ley no constituya una simple utilidad económica de tipo extraordinario para las Empresas que gozan de la protección de la ley, sino que, significando el impulso económico que inspiró la norma, contribuya al desarrollo de la Marina Mercante Nacional mediante la renovación y ampliación de la flota mercante del país.

Que para los efectos del fundamento precedente conviene dictar las normas reglamentarias del caso a fin de cautelar en forma adecuada el auténtico cumplimiento de la ley, haciendo incidencia para el caso, en la constitución y actividades de las Empresas Navieras Nacionales.

Artículo 1º. Las empresas navieras nacionales establecidas o que se establezcan en el país con el objeto de explotar servicios de transporte acuático, aparte de las disposiciones generales aplicables a las mismas, se regirán por las disposiciones especiales contenidas en el presente Decreto Supremo.

Artículo 2º. Las empresas navieras nacionales podrán constituirse para dedicarse a explotar servicios de transporte acuático nacional e internacional.

Artículo 3º. Las empresas navieras nacionales deberán constituirse de acuerdo con las leyes vigentes en el país para el establecimiento de entidades comerciales. Si se trata de compañías éstas deberán constituirse de conformidad con las normas de la ley de Sociedades Mercantiles y demás disposiciones vigentes.

Artículo 4º. Las empresas navieras nacionales deberán sujetarse especialmente a los siguientes requisitos básicos:

a) Las empresas unipersonales, requerirán que el propietario de las mismas, sea de nacionalidad peruana, con domicilio en el país.
b) Si la empresa es una asociación en participación o entidad similar facultada por la ley, la dirección y control de la empresa deberá estar a cargo de una persona de nacionalidad peruana, con domicilio, tanto aquélla como ésta dentro del país.
c) En los casos de los dos incisos precedentes es obligatoria la inscripción de la persona que representa la empresa naviera en el libro correspondiente de los registros Públicos.
d) Las sociedades irregulares a que se refiere la Sección XI de la Ley de Sociedades Mercantiles, para poder dedicarse a la explotación de los servicios a que se refiere el art. 2, deberán previa y forzosamente regularizar su constitución de acuerdo con la ley precitada y demás disposiciones vigentes.

e) En los casos de sociedades, no menos del 75% del capital aportado deberá serlo por peruanos.
Los aportes de los socios o las acciones representativas del capital social, en su caso, sólo podrán transferirse a personas naturales de nacionalidad peruana o a personas jurídicas que reúnan los requisitos a que se refiere el párrafo precedente. En ambos casos, aparte del cumplimiento de normas contractuales estatutarias y legales vigentes se requerirá la visación de la Dirección General de Transporte Acuático.
f) El 75%, cuando menos de los miembros de la Administración, del Directorio y del Consejo de Vigilancia de las compañías navieras nacionales, incluyendo al miembro que los preside, deberán ser de nacionalidad peruana.
g) El objeto a que se refiere el art. 2 deberá constar en forma expresa en el asiento de inscripción del Registro de Buques. Cuando se trate de persona jurídica deberá constar también expresamente en el contrato social.
h) Al establecerse la empresa o constituirse la sociedad, deberá recabarse permiso de operación otorgado por la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
i) Las empresas que se constituyan para explotar cualesquiera de los servicios a que se refiere el art. 2° de este Decreto, deberán ser propietarias de las naves que requiera el servicio que se proponga realizar.

Artículo 5°. Las empresas navieras nacionales ya establecidas regularizarán su situación de acuerdo con las disposiciones del presente Decreto Supremo, dentro del plazo de 90 días de su expedición, debiendo acreditar este hecho ante la Dirección General de Transporte Acuático, sin que sea necesario el requisito de audiencia pública que dispone el art. 9°.

Artículo 6°. El libro de Transferencias de Acciones a que se refiere el art. 113 de la Ley de Sociedades Mercantiles y los otros libros que, conforme a la ley deben llevar las empresas navieras nacionales, aparte de su legalización conforme a las disposiciones pertinentes, deberán ser autenticados por la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 7°. La Dirección General de Transporte Acuático designará debidamente autorizados para fiscalizar e investigar en su caso las operaciones de las personas naturales o jurídicas que exploten los servicios a que se refiere el art. 2°, con el fin de constatar si sus actividades se ajustan al régimen establecido por este Decreto, pudiendo coordinar esa acción con otros organismos estatales.

Artículo 8°. Toda Empresa Naviera Nacional al solicitar permiso de operación en servicios de transporte acuático, presentará a la Dirección General de Transporte Acuático la siguiente información:

a) Calidad de la empresa, sus representantes legales, los poderes de éstos y los documentos que acrediten estos datos.

b) Naturaleza del servicio de transporte acuático al que se dedicarán las naves, indicando si el tráfico de las mismas será regular o irregular.
c) Buques, equipos e instalaciones con que cuenta.
d) Estudio de factibilidad económica para adquisición de buques.
e) Financiamiento con base comercial u operativa para la adquisición de buques.
f) Calendario de pagos por la adquisición de naves nuevas o usadas.
g) Plazo estimado para la iniciación del servicio.
h) Relación de socios o accionistas de la empresa solicitante, en el caso de ser una sociedad; con indicación de nombre, nacionalidad, aportes o acciones de cada socio y capital que en su caso representan estas acciones.
i) Indicación de la persona o personas que intervienen en las empresas que no son compañías.
j) Información sobre los seguros a tomarse para cubrir daños personales a la tripulación y a terceros, monto de los mismos y entidad aseguradora.

Las solicitudes que omitan cualquiera de las informaciones anteriores serán rechazadas y no se las tomará en cuenta para los efectos del artículo siguiente.

Artículo 9°. Hecho el estudio de la información a que se contrae el artículo precedente, la Dirección General de Transporte Acuático, convocará a audiencia pública en la que se contemplará la solicitud de la nueva empresa, escuchando las impugnaciones que pudieran interponerse. Para el efecto mandará publicar avisos en el Diario Oficial "El Peruano" y en uno de los diarios de mayor circulación, por tres veces alternadas dentro del plazo de 15 días.

El texto del aviso que será entregado a los interesados para ser publicado por su cuenta, deberá contener: Lugar, día y hora de la celebración de la Audiencia; Nombre, denominación o razón social de la empresa solicitante; Naturaleza del servicio para cuya explotación se solicita el permiso, con indicación de sus frecuencias, extensión dentro o fuera del territorio nacional, modalidades, calidad de los medios a emplearse y demás indicaciones que permitan una apreciada cabal del servicio.

Artículo 10°. El presente Decreto será refrendado por los Ministros de Marina, de Economía y Finanzas, de Industria y Comercio y de Transporte y Comunicaciones.

Artículo 11°. Quedan derogadas las disposiciones que se opongan al cumplimiento del presente Decreto Supremo.

Juan Velasco Alvarado, Enrique Barconel Crespo, Francisco Morales Bermúdez Cerrutti, Aníbal Meza Cuadra Cárdenas, Jorge Dellepiane Ocampo.

RESERVA DEL 50% DE LOS FLETES

Decreto Supremo 12-TC, del 2.6.70 (Modificado por D.S. 034-70-TC, del 15.12.70)

Considerando: Que habiéndose fijado en el art. 2 del Decreto Supremo 3, del 25 de enero de 1966, la reserva del 20% de carga de importación y exportación a favor de las naves nacionales y estando autorizado por el art. 3 del mismo decreto, así como por el art. 26 de la ley 13.836 el aumento periódico de la misma, en función del incremento de la Marina Mercante Nacional hasta un 50%.

Que desde la fecha de expedición de los dispositivos acotados a la actualidad, la flota mercante nacional se ha modernizado e incrementado.

Que para el control de la reserva de carga se había establecido cómputos anuales, cuya aplicación en la práctica ha resultado inoperante, por cuanto no ha permitido el oportuno control de las actividades de los usuarios del transporte acuático con relación a los fines propuestos.

Que la política naviera del gobierno revolucionario está orientada a lograr una mayor participación de la flota mercante nacional en el transporte acuático comercial del país, para lo que precisa dictar los dispositivos que permitan una mejor coordinación entre los usuarios y las empresas del transporte acuático.

Que a tal efecto es necesario complementar las normas que aseguren la mejor aplicación de los dispositivos sobre reserva de carga a favor de naves de bandera nacional a fin de obtener el desarrollo de la Marina Mercante y evitar la fuga de divisas por concepto de fletes.

Artículo 1°. Elévase al 50% el porcentaje de reserva de fletes de exportación, en toneladas pagantes, a favor de las naves de bandera nacional, respecto a la carga que se transporte entre el Perú y los países atendidos o que se atiendan en el futuro por empresas navieras nacionales.

Artículo 2°. Las empresas establecidas en el Perú, dedicadas a actividades de exportación, así como otros usuarios del transporte acuático, están obligados a cumplir con lo dispuesto en el artículo precedente, entendiéndose que el 50% será considerado mes a mes y no acumulativamente.

Artículo 4°. Las empresas y usuarios a que se refiere el art. 3, están obligados a remitir a la Dirección de Control de Transporte Acuático de la Dirección General de Transporte Acuático en el término de diez días siguientes a cada período mensual, la información referente a sus importaciones y/o exportaciones, indicando los datos siguientes:

a) Producto o especificación de la carga.
b) Tonelaje embarcado.
c) Flete unitario y total.
d) Puertos de origen y destino de la carga.

e) Nombre y nacionalidad de la nave que efectuó el transporte.
f) Indicación de si la carga ha sido liberada de derechos aduaneros.
g) Indicación de las causas que hayan motivado haber dejado de embarcar las cargas programadas.
h) Constancia de la Asociación de Armadores del Perú, certificando lo dispuesto en el art. 3 del presente Decreto Supremo.

Artículo 5°. La Dirección de Control de Transporte Acuático realizará los cómputos mensuales del porcentaje de reserva de fletes y tonelaje pagantes, a fin de que los usuarios que incumplan lo establecido en el art. 1 sean sancionados.

Artículo 6°. La Dirección General de Transporte Acuático sancionará a los infractores de las disposiciones precedentes con multa que será aplicada de la manera siguiente:

- la primera vez, el equivalente al 10% del valor cif del producto sobre el porcentaje de la reserva dejada de embarcar en naves nacionales;
- la segunda vez, el equivalente al 20% del valor cif del producto sobre el porcentaje dejado de embarcar en naves nacionales.

Artículo 7°. Si por tercera vez se infringiera la norma la Dirección General de Transporte Acuático informará al organismo o entidad competente para que disponga la suspensión temporal del infractor, por el término de 60 días.

Artículo 8°. El monto de las multas constituirá ingreso del Tesoro Público.

Artículo 9°. Las disposiciones contenidas en el presente Decreto Supremo entrarán en vigencia 120 días después de su expedición.

Artículo 10°. El presente Decreto Supremo será refrendado por los Ministros de Marina, Economía y Finanzas, Industria y Comercio y Transporte y Comunicaciones.

Juan Velasco Alvarado, Francisco Morales Bermúdez Cerrutti, Manuel Fernández Castro, Jorge Dellepiane Ocampo, Aníbal Meza Cuadra Cárdenas.

NORMAS PARA FLETES DE CARGA DE IMPORTACION Y EXPORTACION QUE UTILICEN EN TRANSPORTE ACUATICO

Decreto Supremo 034-70-TC, del 15.12.70

Considerando: Que el Decreto Supremo N° 012-70-TC del 2 de junio de 1970, ha elevado al 50% el porcentaje de reserva de fletes de exportación a favor de las naves de bandera nacional disponiendo al mismo tiempo las medidas que permitan su fiscalización y control.

Que es necesario comprender la carga de importación en el 50% de la Reserva de Fletes que dispone el artículo 1° del Decreto Supremo N° 012-70-TC del 2 de junio de 1970, por los mismos fundamentos que han servido de base a la expedición del mismo Decreto Supremo.

Que en el caso de empresas cuya producción no tiene carácter permanente, sino estacionario o periódico y por lo mismo los embarques de los usuarios vinculados a esa clase de producción resultan también periódicos, no es posible efectuar adecuadamente los cómputos relativos a la reserva de fletes de exportación.

Que los verdaderos fundamentos de la fiscalización y control que se ejerza a este respecto por la Dirección General de Transporte Acuático, no requieren que continúe en vigor el artículo 3° del Decreto Supremo N° 012-70-TC para su aplicación.

Artículo 1°. Compréndase la carga de importación en la disposición del artículo 1° del Decreto Supremo N° 012-70-TC del 2 de junio de 1970.

Artículo 2°. Las empresas o usuarios así como las Reparticiones Estatales y Empresas Públicas que utilicen el transporte acuático para la exportación e importación de sus productos, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 4° del Decreto Supremo N° 012-70-TC del 2 de junio de 1970, sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el mismo, cumplirán lo siguiente:

Para exportación

a) Remitir cada trimestre calendario la relación de los embarques efectuados dentro de dicho período a la Dirección General de Transporte Acuático, salvo casos muy especiales debidamente justificados, en que se podrá eximir de dicha obligación mediante Resolución Ministerial. Tal relación deberá ser enviada a los quince (15) días siguientes al trimestre vencido.
b) Cuando las empresas o usuarios indicados en el inciso anterior no hayan efectuado exportaciones en un trimestre calendario deberán comunicar el hecho a la Dirección General de Transporte Acuático, dentro de los quince (15) días posteriores al trimestre vencido.

Para la importación

c) Las empresas importadoras deberán remitir cada trimestre calendario, según fecha de descarga de la mercadería en puerto peruano, la relación de los embarques efectuados dentro de cada período trimestral. Tal relación deberá ser remitida dentro de los treinta (30) días siguientes al trimestre vencido.
d) Cuando las empresas indicadas en el inciso precedente no hayan efectuado importaciones en un trimestre calendario, deberán comunicarlo a la Dirección General de Transporte Acuático dentro de los 15 días siguientes al vencimiento del trimestre.
e) Las empresas o usuarios que operan en el territorio nacional y que efectúan importaciones, deberán informar a sus proveedores en el extranjero las normas legales existentes en el país sobre la obligación de embarcar la carga liberada de derechos de importación en naves peruanas o en las extranjeras pertenecientes a empresas signatarias de Convenios Internacionales de carácter naviero, refrendados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 3°. La Dirección General de Transporte Acuático en cumplimiento de lo dispuesto por los artículos 2° y 5° del Decreto Supremo N° 012-70-TC del 2 de junio de 1970, efectuará el cómputo de carga a granel, refrigerada, líquida, etc., para determinar el 50% de reserva de fletes de exportación e importación a favor de naves de bandera nacional, en períodos trimestrales calendarios.

Artículo 4°. Las empresas y/o usuarios en general que soliciten certificación de la Dirección General de Transporte Acuático referentes a cargas liberadas deberán cumplir con los requisitos siguientes:
1) Presentar una solicitud en papel sellado con dos copias.
2) Adjuntar timbres de Ley adheridos a la solicitud.
3) Acompañar copia del conocimiento de embarque respectivo.

Artículo 5°. Los que infrinjan las disposiciones del presente Decreto Supremo, serán sancionados de acuerdo con lo previsto por el artículo 6° del Decreto Supremo N° 012-70-TC del 2 de junio de 1970.

Artículo 6°. Derógase el artículo 3° del Decreto Supremo N° 012-70-TC, del 2 de junio de 1970.

Artículo 7°. El presente Decreto Supremo será refrendado por los Ministerios de Marina, Economía y Finanzas, Industria y Comercio, Relaciones Exteriores y Transportes y Comunicaciones.

Juan Velasco Alvarado, Manuel S. Fernández Castro, Edgardo Mercado Jarrín, Francisco Morales Bermúdez Cerrutti, Jorge Dellepiane Ocampo, Aníbal Meza Cuadra Cárdenas.

PENALIDADES POR INFRINGIR LA RESERVA DE CARGAS

Decreto Supremo 5-72-TC, del 25.1.72

Considerando: Que por Decreto Supremo 34-70-TC, de 15 de diciembre de 1970, se incluyó la carga de importación en la disposición del art. 1° del Decreto Supremo 12-70-TC, de 2 de junio de 1970, imponiéndose las mismas sanciones que las previstas en el art. 6° del mismo dispositivo.

Que dichas sanciones no comprenden las infracciones relacionadas con la falta de información que deben proporcionar las empresas y usuarios, conforme a las disposiciones de dicho Decreto, por lo que es necesario dictar las normas adecuadas al caso.

Artículo 1°. Sustitúyese el art. 5° del Decreto Supremo 34-70-TC, de 15 de diciembre de 1970, por el siguiente texto:

"Quienes infrinjan lo dispuesto por el art. 1° sobre reserva de carga de importación a favor de la Marina Mercante Nacional, serán sancionados de acuerdo con lo previsto por los artículos 6° y 7° del Decreto Supremo 12-70-TC, de 2 de junio de 1970. Los infractores de las demás disposiciones del presente decreto serán sancionados en la forma siguiente:

a) Con multas de 5 000 soles en la primera vez.
b) Con multa de 10 000 soles en caso de reincidencia.
c) En caso de infracción por tercera vez, la Dirección General de Transporte Acuático pedirá al organismo competente la suspensión del infractor por el término de 60 días.

La aplicación de cualquiera de las sanciones precedentes no exime a los infractores del cumplimiento de las obligaciones prescritas en el presente Decreto."

Artículo 2°. El presente Decreto Supremo será refrendado por los Ministros de Marina, Economía y Finanzas, de Industria y Comercio, de Relaciones Exteriores y de Transportes y Comunicaciones.

Juan Velasco Alvarado, Fernando Elías Aparicio, Francisco Morales Bermúdez Cerrutti, Alberto Giménez de Lucio, Miguel A. de la Flor del Valle, Aníbal Meza Cuadra Cárdenas.

ANEXO III *

AMERICA DEL SUR: CONVENIOS BILATERALES DE TRANSPORTE MARITIMO

*/ Comprende los más importantes instrumentos de política naviera que rigen en Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú, así como algunos tratados comerciales con cláusulas de transporte marítimo.

Fuente: La Marina Mercante Iberoamericana, anuarios de 1974 a 1978, editados por el Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, Buenos Aires.

CONVENIO DE TRANSPORTE MARITIMO ENTRE ARGENTINA Y BRASIL

Firmado en Buenos Aires el 27.9.68

Considerando el interés de desarrollar el intercambio entre la Argentina y el Brasil, así como el mejor y el más racional aprovechamiento de la capacidad de los buques de ambos países.

Reconociendo la necesidad de asegurar la eficiencia y regularidad de los transportes marítimos y la adopción de tarifas de fletes adecuadas y estables.

Teniendo en consideración que los armadores de bandera argentina y los armadores de bandera brasileña son los transportadores directamente interesados en las cargas marítimas del intercambio entre los dos países.

Teniendo en cuenta las recomendaciones que constan en el Acta Final aprobada por la Comisión Especial Brasileño-Argentina de Coordinación, en su IV Reunión.

Artículo 1º.

1) Las Partes Contratantes se esforzarán por establecer servicios de navegación eficientes entre los puertos argentinos y brasileños, con la frecuencia y regularidad adecuadas a las necesidades del intercambio, que serán ejecutados por armadores de ambos países.

2) Entiéndese por "armador o armadores autorizados" cualesquiera armador o armadores nacionales de una de las Partes Contratantes autorizados por sus respectivas autoridades marítimas competentes, para ejecutar los servicios de navegación referidos en el parágrafo 1 de este artículo.

3) Entiéndese por "autoridades marítimas competentes", respectivamente, el Consejo Nacional de la Marina Mercante de la Argentina y la Comisión de Marina Mercante del Brasil.

4) La capacidad de transporte a ser ofrecida por el armador o armadores autorizados de ambas Partes Contratantes deberá ajustarse, en su conjunto, a las necesidades del intercambio entre los dos países, teniendo siempre en vista el equilibrio de espacio disponible, de un lado, entre el armador o armadores autorizados de una Parte Contratante, y del otro lado, el armador o armadores autorizados de la otra Parte Contratante.

5) A los efectos de la autorización prevista en el parágrafo 2, las autoridades marítimas competentes se comprometen, previa a la extensión de la misma, a verificar que en cada caso se cumplen estrictamente las condiciones establecidas en el punto 2 del Acta Final de Transporte Marítimo del 22 de diciembre de 1958.

Art. 2º.

1) Las mercaderías originadas en los puertos argentinos y destinadas a puertos brasileños y viceversa, serán obligatoriamente transportadas en buques de bandera nacional de las Partes Contratantes, con participación,

en partes iguales, en la totalidad de los fletes devengados. A efectos de facilitar la participación, en partes iguales, de la totalidad de los fletes devengados, la Conferencia de Fletes a que se refiere el parágrafo 1 del artículo 3, deberá establecer sistemas operativos que aseguren la justa distribución entre el conjunto de los armadores autorizados de las Partes Contratantes, tanto en un sentido del tráfico como en el otro.

2) Quedan excluidas de los transportes mencionados en el parágrafo 1 de este artículo las cargas que reciban cualquier favor gubernamental de una u otra de las Partes Contratantes.

3) Para la aplicación de lo contenido en el parágrafo 1 de este artículo, establécese el siguiente orden de prioridades:

3.1. Transporte, en los dos sentidos, en buques de bandera argentina o brasileña, prorrateada su participación en los fletes en las condiciones establecidas en el parágrafo 1 de este artículo.

3.2. Transporte, en buques de una de las banderas nacionales, de aquella parte de la cuota de la otra, que esta última no estuviera en condiciones de transportar.

4) Para los efectos de lo dispuesto en el parágrafo 1 de este artículo, serán considerados "buques de bandera nacional" los buques propios del armador o armadores autorizados y los buques nacionales o extranjeros fletados o arrendados por el armador o armadores autorizados por las autoridades marítimas competentes de una u otra de las Partes Contratantes, para la ejecución de los servicios de navegación contemplados en el presente Acuerdo.

5) En el caso de fletamento o arrendamiento, el armador o armadores autorizados por las autoridades marítimas competentes de una de las Partes Contratantes, deberán dar preferencia, en igualdad de condiciones, a buques de su propia bandera, y a falta de éstos, a buques de bandera de la otra Parte Contratante, o de terceras banderas.

6) Entiéndese por fletamento, el fletamento total por tiempo del buque.

7) En la imposibilidad de que el armador o armadores de las Partes Contratantes transportaren en buques propios o fletados, conforme a los parágrafos 5 y 6 anteriores, las cargas podrán ser liberadas a favor de buques de terceras banderas mediante consulta previa a las autoridades marítimas competentes de las Partes Contratantes.

Art. 3º.

1) Para la ejecución del presente Acuerdo, los armadores autorizados por las autoridades marítimas competentes de las Partes Contratantes, constituirán una nueva Conferencia de Fletes Argentina-Brasil, que abarcará los dos sentidos del tráfico.

2) Los Estatutos de esa Conferencia de Fletes deberán incluir todas las disposiciones que aseguren su correcto funcionamiento. Dichos Estatutos deberán incluir, pero no limitar, las siguientes disposiciones y facultades: designación de sus autoridades; distribución equitativa de puertos de carga y descarga; establecer un "Full Money Pool" y su funcionamiento; establecer Comités; normas de procedimiento; establecer tarifas de fletes y sistemas de votación para el establecimiento de las mismas; penalidades a sus miembros; declaración de principios, incluyendo la imprescindible colaboración comercial entre armadores asociados para el fiel cumplimiento de las disposiciones relativas a la explotación del tráfico previstas en este Acuerdo. La nueva Conferencia de Fletes dará comienzo a sus funciones una vez aprobados sus Estatutos por las autoridades marítimas competentes de las Partes Contratantes.

3) Los armadores que no respetaren las disposiciones de los Estatutos de la Conferencia de Fletes Argentina-Brasil serán pasibles de las penalidades previstas en los mismos, que incluirán desde la advertencia y multa hasta la desafiliación del armador infractor.

4) Solamente podrán transportar mercaderías a embarcar en puertos argentinos y destinadas a puertos brasileños y viceversa, los armadores integrantes de la Conferencia de Fletes Argentina-Brasil.

Art. 4º.

1) El armador o armadores autorizados por las autoridades marítimas competentes de las Partes Contratantes establecerán, de común acuerdo, a través de la Conferencia de Fletes, las condiciones de transporte y las tarifas de fletes que deberán cobrarse para la ejecución de los servicios previstos en el presente Acuerdo. Las tarifas de fletes establecidas sólo entrarán en vigencia después de que sean debidamente aprobadas por las autoridades marítimas competentes de las Partes Contratantes.

2) En el caso de que en el seno de la Conferencia de Fletes no se llegase a un entendimiento en cuanto al establecimiento de las condiciones de transporte y las tarifas de fletes, corresponderá a las autoridades marítimas competentes de ambas Partes Contratantes fijar, de común acuerdo, tales condiciones y tarifas.

3) En el caso de que las autoridades marítimas competentes de una de las Partes Contratantes manifiesten su intención de no aprobar las tarifas a que se refiere el parágrafo 1, la Conferencia de Fletes deberá reverlas a la luz de las objeciones propuestas.

4) En la eventualidad de no llegar a un consenso con la Conferencia de Fletes, la autoridad marítima competente de la Parte Contratante que formuló la objeción, promoverá una reunión de consulta en los términos del artículo 6 de este Acuerdo.

Art. 5º.

1) Con la finalidad de proceder al control de los servicios y grado de participación previstos en el presente Acuerdo, los armadores autorizados de ambas Partes Contratantes deberán suministrar a las autoridades marítimas competentes y a la Conferencia de Fletes, mensualmente, copias de sus manifiestos de carga, así como la información que contenga el número de entradas y salidas y los itinerarios cumplidos por sus buques en el mismo período, vale decir, en el mes precedente. Los cálculos para establecer el porcentaje de participación de los armadores de cada Parte Contratante se efectuarán periódicamente, según se convenga en la Conferencia de Fletes.

2) Los itinerarios de buques a que se refiere el parágrafo anterior podrán incluir puertos de otros países, respetando las áreas de Conferencias de Fletes reconocidas por una u otra de las Partes Contratantes.

Art. 6º.

1) Con espíritu de estrecha colaboración, las Partes Contratantes se consultarán periódicamente, a fin de examinar las condiciones de aplicación del presente Acuerdo y su perfeccionamiento.

2) Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar consulta entre las autoridades marítimas competentes, para sugerir modificaciones de disposiciones del presente Acuerdo. Una vez solicitada, la consulta deberá ser iniciada dentro de un plazo de 90 días a contar de la notificación del respectivo pedido, y llevarse a cabo obligatoriamente en el territorio del país al cual fue solicitada.

3) El presente Acuerdo podrá ser modificado en cualquier momento por común acuerdo de las Partes Contratantes, mediante el cambio de notas diplomáticas.

Art. 7º. Los transportes a granel de petróleo y sus derivados, como asimismo los de minerales a granel quedan excluidos del presente Acuerdo.

Art. 8º. Continuarán en vigor las disposiciones del Acta Final de Transporte Marítimo del 22 de diciembre de 1958 no revocadas o modificadas por el presente Acuerdo.

Art. 9º. El presente Acuerdo será aplicado a partir de la fecha de su firma, y tendrá una duración de cinco años, renovable automáticamente por igual período, a menos que, en cualquier momento, una de las Partes Contratantes comunique a la otra, con una antelación mínima de 90 días, su deseo de denunciarlo.

Disposiciones transitorias

A los 30 días a contar de la firma del presente Acuerdo, los armadores autorizados por las autoridades marítimas competentes de las Partes Contratantes, deberán reunirse en la ciudad de Buenos Aires para elaborar los Estatutos de la Conferencia de Fletes Argentina-Brasil, abarcando los dos sentidos del tráfico.

Dentro de 60 días de la firma del presente Acuerdo, estos armadores deberán presentar a las autoridades marítimas competentes de las Partes Contratantes dichos Estatutos para su aprobación.

En fe de lo cual, los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos, firman y sellan el presente Acuerdo, en dos ejemplares, en las lenguas española y portuguesa, ambos textos igualmente auténticos.

Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil

José Celso de la Rocque de Macedo Soares Guimaraes
Presidente de la Comisión de Marina Mercante

Por el gobierno de la República Argentina

Julio Ques
Presidente del Consejo Nacional de la Marina Mercante

CONVENIO DE TRANSPORTE MARITIMO ENTRE BRASIL Y CHILE

Firmado en Santiago el 18.4.73

El Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Federativa del Brasil.

Considerando el interés en desarrollar el intercambio comercial entre la República de Chile y la República Federativa del Brasil.

Teniendo en cuenta el especial interés en promover el comercio recíproco mediante el fortalecimiento y la adecuada protección de la estabilidad económica de las respectivas marinas mercantes, cuya existencia y desarrollo considéranse esenciales no sólo para la ampliación y diversificación de las relaciones económicas entre ambos países, sino también para alcanzar las bases que posibiliten el incremento del intercambio comercial.

Considerando que el intercambio bilateral de productos debe estar acompañado de un eficaz intercambio de servicios.

Reconociendo la necesidad de asegurar la eficiencia y regularidad de los transportes marítimos y la adopción de tarifas de fletes adecuadas y estables.

Reconociendo que las marinas mercantes de los dos países tienen derecho a transportar prioritariamente las cargas objeto del intercambio comercial recíproco.

Teniendo en consideración que los armadores de bandera chilena y los armadores de bandera brasileña son los transportadores directamente interesados en las cargas marítimas del intercambio entre los dos países, y que los fletes provenientes del transporte marítimo de esas cargas deben beneficiar a los armadores de ambos países.

Estimando que es conveniente que las empresas marítimas estrechen sus relaciones y mantengan contacto permanente entre sí.

Artículo 1º.

1) El transporte marítimo de las mercaderías objeto de intercambio comercial entre ambos países se efectuará obligatoriamente en buques de bandera chilena y brasileña, incluyendo las cargas que reciban favor gubernamental en cualquiera de los dos países.

2) El transporte deberá efectuarse de manera que la totalidad de los fletes obtenidos sea dividida en partes iguales entre las banderas de las dos Partes Contratantes, tanto en un sentido del tráfico como en el otro.

3) En el caso que una de las Partes Contratantes no se encuentre eventualmente en condiciones de efectuar el transporte conforme a lo establecido en el inciso 2 de este artículo, el referido transporte deberá, siempre que sea posible, ser hecho en buques de la otra Parte Contratante, y se computará dentro de la cuota del 50% de la Parte cedente.

4) Cada Parte Contratante podrá autorizar, previa comunicación a la autoridad marítima competente de la otra Parte Contratante, la cesión por armadores de su bandera de parte correspondiente a su cuota de 50% a armadores de los países miembros de la ALALC, Tal cesión sólo podrá autorizarse cuando exista un tratamiento recíproco en otro tráfico del intercambio con algún país miembro de ALALC. Esta cesión no invalida las responsabilidades de las Partes Contratantes en todos los términos de este Convenio.

5) Los transportes de minerales a granel en cargamento completo, así como los transportes a granel de petróleo y sus derivados quedarán sujetos a la legislación interna de cada Parte Contratante.

Art. 2°.

1) Considérase, respectivamente, buque de bandera chilena o brasileña a los matriculados como tales, de acuerdo con la legislación vigente en cada una de las Partes Contratantes.

2) Los buques de los armadores de los países miembros de la ALALC que participaran en el tráfico en los términos del artículo 1, inciso 4, gozarán de los mismos derechos y obligaciones aplicables, en los términos del presente Convenio, para los buques de bandera chilena o brasileña. Se exceptúa de este tratamiento a los buques arrendados en "voyage charter".

3) Los buques arrendados, sin transferencia de su tenencia ("time charter") por armadores nacionales o empresas navieras legalmente constituidas, cuyos contratos de fletamento hayan sido registrados ante la respectiva autoridad marítima competente de cada una de las Partes Contratantes, y, en consecuencia, autorizados para participar en el tráfico comercial entre ambos países, gozarán en cada uno de ellos del tratamiento de buque nacional por el tiempo de duración del contrato.

4) En los casos de arrendamiento, los armadores de una de las Partes Contratantes deberán dar preferencia, siempre que sea posible, en igualdad de condiciones, a buques de su propia bandera, y a falta de éstos, en primer término, a buques de la otra bandera, y en segundo término a buques de tercera bandera.

5) Las autoridades marítimas competentes se comunicarán recíprocamente, en cada ocasión, cuando concedan autorizaciones para el arrendamiento de buques destinados al tráfico comercial entre ambos países.

Art. 3º. La aplicación del presente Convenio no implicará discriminación de carga ni ocasionará esperas de los embarques superiores a 5 días para productos perecederos o de pronto deterioro, y de 20 días al resto de las cargas.

Art. 4º. El embarque en buques de tercera bandera podrá ser autorizado cuando no hubiere disponibilidad de embarque en los buques de bandera chilena o brasileña en los plazos establecidos en el artículo 3 para las cargas indicadas. Esta autorización será concedida por la autoridad marítima competente del país de embarque, mediante previa solicitud del embarcador.

Art. 5º. La preferencia para el transporte se aplicará de manera que no resulte encarecimiento de fletes que afecte al intercambio entre ambos países.

Art. 6º.

1) Para la ejecución del presente Convenio, los armadores chilenos y brasileños constituirán un Acuerdo de Tarifas y Servicios.

2) Este Acuerdo contemplará los diversos aspectos del transporte marítimo chileno-brasileño, manteniendo contacto permanente con los sectores comerciales interesados y con las autoridades competentes de ambos países.

3) Las Partes Contratantes promoverán, si así resultare conveniente, la constitución de una Conferencia de Fletes, que agrupe a los armadores de ambas banderas, autorizados por las autoridades marítimas competentes para operar en el tráfico cubierto por el presente Convenio.

Art. 7º. Las Partes Contratantes promoverán la constitución de uno o más "Full Money Pool", que agrupen a los armadores de ambas banderas.

Art. 8º.

1) Sólo podrán realizar el transporte de cargas a ser embarcadas en puertos chilenos y destinadas a puertos brasileños, y viceversa, los armadores autorizados por las respectivas autoridades marítimas competentes para servir el tráfico.

2) Los armadores de banderas de países miembros de la ALALC, que hayan sido autorizados de acuerdo con los términos del artículo 1, inciso 4, no serán miembros del Acuerdo de Tarifas y Servicios. El armador chileno o brasileño cedente asumirá la responsabilidad en relación al referido Acuerdo, por toda falta de cumplimiento de las normas de este Convenio y de todas aquellas reglas complementarias que puedan ser establecidas en el Reglamento del Convenio, en el Reglamento del Acuerdo de Tarifas y Servicios, en los Acuerdos de "Full Money Pool" y en otras que pudieran establecerse con posterioridad.

Art. 9º. El Acuerdo de Tarifas y Servicios tendrá a su cargo la organización del tráfico marítimo cubierto por este Convenio, para su más eficiente y económica prestación.

Art. 10.

1) El Reglamento del Acuerdo de Tarifas y Servicios contendrá disposiciones que aseguren su correcto funcionamiento. Estas disposiciones serán determinadas de manera amplia y no limitativa por las empresas navieras autorizadas de ambas banderas, sujetas a la aprobación de las autoridades marítimas competentes de ambas Partes Contratantes.

2) La tarifa de fletes deberá ser estructurada en base a un sistema completo de clasificación de las cargas de intercambio, conforme a las normas establecidas en la nomenclatura arancelaria que sea adoptada por ambas Partes Contratantes.

Art. 11. En caso que en el Acuerdo de Tarifas y Servicios no se llegue a entendimiento respecto al establecimiento de las tarifas de fletes y condiciones de transporte, corresponderá a las autoridades marítimas competentes de ambas Partes Contratantes fijarlas de común acuerdo.

Art. 12. Las tarifas de fletes que sean establecidas sólo entrarán en vigencia después de su aprobación por las autoridades marítimas competentes de ambas Partes Contratantes.

Art. 13.

1) Las autoridades marítimas competentes de las Partes Contratantes establecerán directamente entre ellas los plazos en que deberán aprobar o formular las objeciones o los rechazos de las tarifas de fletes y el procedimiento de consulta, para los casos en que una de ellas, con conocimiento de la otra, decida objetar o rechazar dichas tarifas.

2) Las autoridades marítimas competentes de las Partes Contratantes fijarán los plazos para las comunicaciones recíprocas sobre aprobación, objeción o rechazo de las tarifas y condiciones de transporte, así como la antelación con que se deben comunicar a los usuarios las notificaciones sobre modificaciones en las tarifas de fletes.

Art. 14. En caso que en el Acuerdo de Tarifas y Servicios no se resolviere dentro del plazo fijado sobre las objeciones o rechazo de las tarifas o condiciones de transporte formuladas por la autoridad marítima competente de una Parte Contratante, ésta promoverá una reunión con la autoridad marítima competente de la otra Parte Contratante para proceder de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13 de este Convenio.

Art. 15. Cuando a consecuencia de aplicación de fletes o condiciones de transporte, se lesionen los intereses del comercio, de los usuarios o de los transportistas, las Partes Contratantes promoverán, en sus jurisdicciones, consultas entre los sectores interesados.

Art. 16.

1) A fin de que las autoridades marítimas competentes de cada Parte Contratante puedan proceder a la fiscalización de los servicios y controlar el grado de participación de los armadores y de la bandera en el tráfico previsto en el presente Convenio, el Acuerdo de Tarifas y Servicios deberá, mensualmente, enviar a aquellas autoridades copias de las listas de contabilización de los "pools", así como de los itinerarios cumplidos, en el mismo período, por los buques de los armadores autorizados.

2) Los armadores autorizados de cada una de las Partes Contratantes enviarán al Acuerdo de Tarifas y Servicios copias de los manifiestos de cargas y sus correcciones, así como los itinerarios cumplidos por sus buques.

3) El Acuerdo de Tarifas y Servicios deberá proporcionar a la autoridad marítima competente la información que ésta le solicite en relación con sus actividades.

Art. 17. Las Partes Contratantes se comprometen a facilitar, con base en la reciprocidad, la fluida y rápida liquidación y transferencia de los importes resultantes del pago de fletes a los armadores de bandera chilena y brasileña autorizados para participar en el tráfico cubierto por este Convenio, con ajuste a las disposiciones que regularen los pagos recíprocos entre ambas Partes.

Art. 18. Las Partes Contratantes se comprometen a adoptar, dentro de sus respectivas jurisdicciones, las medidas necesarias para acelerar las operaciones de los buques.

Art. 19. Para el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 1 de este Convenio, las autoridades pertinentes de cada Parte Contratante adoptarán las medidas necesarias para que la documentación que ampara las cargas de intercambio entre los dos países, se selle con leyendas que indiquen la obligatoriedad de embarque en buques de bandera de los signatarios de este Convenio.

Art. 20.

1) Los buques de bandera chilena y brasileña que transporten cargas entre ambos países, gozarán en cada uno de ellos de un tratamiento igual a los de bandera nacional que operan en el mismo tráfico, sin perjuicio de los derechos soberanos de cada país para delimitar ciertas zonas por razones de seguridad nacional.

2) Lo dispuesto en el inciso 1 de este artículo no afectará el pago de la contribución de Faros y Balizas ni a la obligatoriedad de usar los servicios de practicaje que tienen las naves mercantes extranjeras en las aguas nacionales de cada país, de acuerdo a la reglamentación interna de cada Parte Contratante.

Art. 21.

1) Ninguna de las disposiciones del presente Convenio podrá ser interpretada como restricción al derecho de cada país de reglamentar su cabotaje nacional, así como los transportes hacia y desde terceros países.

2) Tampoco podrá considerarse como restricción al derecho de cada país de facilitar, en cualquier forma, los servicios de cabotaje nacional que realicen sus buques.

3) Para los fines del presente Convenio, se entiende por comercio y navegación de cabotaje nacional los servicios de transporte por agua que se realizan entre puertos o puntos geográficos de un mismo país conforme a su legislación.

Art. 22. La aplicación de las cláusulas de este Convenio no podrá significar discriminaciones de cargas, ni rechazos injustificados de embarques, ni cobros excesivos de fletes, ni atrasos de embarques, ni concesiones de rebajas o adopción de otras medidas que constituyan prácticas de competencia injusta, que perturben la participación de los buques de cada una de las banderas de las Partes Contratantes.

Art. 23.

1) Las Partes Contratantes se comprometen a exigir que el Acuerdo de Tarifas y Servicios previsto en el artículo 6, adopte un sistema estadístico uniforme que demuestre la correcta y equilibrada participación de los buques de ambas banderas en el tráfico cubierto por este Convenio.

2) Las autoridades marítimas competentes deberán intercambiar la más amplia información respecto de las cargas transportadas en las condiciones señaladas en el artículo 4 del presente Convenio.

Art. 24. Las autoridades marítimas competentes intercambiarán informaciones destinadas a lograr la mayor eficiencia del transporte marítimo entre las Partes Contratantes.

Art. 25.

1) Para los efectos del presente Convenio, entiéndese por autoridad marítima competente, en la República de Chile, al Departamento de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre-Subsecretaría de Transportes, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, y en la República Federativa del Brasil a la Superintendencia Nacional da Marinha Mercante - SUNAMAM - del Ministerio de Transportes.

2) Si por cambio de la legislación de alguna de las Partes Contratantes se modificare la competencia de la autoridad marítima mencionada en el inciso 1 de este Artículo, la nueva autoridad será comunicada a la otra Parte Contratante mediante nota de Cancillería.

Art. 26.

1) Cada Parte Contratante podrá solicitar reuniones de consulta entre las autoridades marítimas competentes sobre las disposiciones y la aplicación del presente Convenio, las cuales deberán ser iniciadas dentro de un plazo de 90 días contados a partir de la notificación del respectivo pedido, y se realizarán en el territorio del país al cual le fueren solicitadas, a menos que se conviniere en otra forma. Estas solicitudes para consulta deberán hacerse a través de los canales diplomáticos normales.

2) Las autoridades marítimas competentes podrán también comunicarse directamente entre sí, sea por correspondencia o a través de representantes, para tratar de asuntos cuya importancia no requiera consultas formales y para evaluar las condiciones y resultados de la aplicación del presente Convenio y promover su perfeccionamiento.

3) Al finalizar el primer año de vigencia del presente Convenio, las Partes Contratantes se reunirán para examinar y promover, a la luz de las experiencias habidas durante ese período, las modificaciones o ajustes necesarios.

Art. 27. Será facultad de las autoridades marítimas chilena y brasileña señaladas en el artículo 25, la redacción del reglamento para la pronta aplicación del presente Convenio, el cual deberá contener principalmente el establecimiento de las modalidades de operación del mismo, fijación, ampliación o restricción de los plazos que sean necesarios para una mejor ejecución de sus cláusulas, y en general, todas las materias que sean necesarias para su correcta ejecución.

Art. 28.

1) El presente Convenio y su reglamento podrán ser revisados o modificados por mutuo acuerdo entre las Partes Contratantes en la medida que sea necesario.

2) Los compromisos asumidos en el presente Convenio serán modificados en los casos procedentes, si ambas Partes Contratantes ratifican el Tratado de Transporte por Agua de ALALC y éste entre en vigor.

Art. 29. El presente Convenio entrará en vigor a partir de los 90 días de la última fecha de comunicación por cualquiera de las Partes Contratantes, por vía diplomática, de su ratificación, y tendrá una duración de cinco años, siendo renovable automáticamente por igual período, a menos que, en cualquier momento, una de las Partes Contratantes comunique a la otra, con una antelación mínima de 120 días, su deseo de denunciarlo.

Disposiciones transitorias

1. Durante el período que medie entre la firma del presente Convenio y la fecha de la puesta en marcha del Acuerdo de Tarifas y Servicios, el transporte será organizado por los armadores autorizados de las dos banderas, sujeto a la aprobación de las autoridades marítimas competentes, para asegurar la regularidad de frecuencia y de servicio en forma adecuada a las necesidades del intercambio.

2. Dentro de los 20 días, contados a partir de la fecha de la última comunicación de ratificación según los términos del artículo 29, los armadores autorizados para integrar el Acuerdo de Tarifas y Servicios, deberán reunirse para elaborar su Reglamento, abarcando los dos sentidos del tráfico, así como los acuerdos de "Full Money Pool".

3. Dentro de los 40 días, contados a partir de la fecha de la última comunicación de ratificación, conforme a los términos del artículo 29, los armadores deberán presentar, para la aprobación de las autoridades marítimas competentes de ambos países, el referido Reglamento, las tarifas de fletes y los acuerdos de "Full Money Pool".

4. Dentro de los 60 días, contados a partir de la fecha de la última comunicación de ratificación, de acuerdo a los términos del artículo 29, las autoridades marítimas competentes de las Partes Contratantes, deberán reunirse para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 27.

5. El Acuerdo de Tarifas y Servicios comenzará a funcionar inmediatamente después de la aprobación de su Reglamento por las autoridades marítimas competentes de ambas Partes Contratantes.

Por el gobierno de la República de Chile

Danilo Penna Caballero
Director del Departamento de Transporte Marítimo, Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Por el gobierno de la República Federativa Brasil

Oswaldo Castro Lobo
Ministerio de Relaciones Exteriores

Paulo Nogueira Pamplona Corte Real
SUNAMAM

PROMULGACION DE UN ACUERDO COMERCIAL ENTRE BRASIL Y NIGERIA

Decreto 73.718, del 1.3.74

El Presidente de la República,

Habiendo el Congreso Nacional aprobado por Decreto Legislativo Nº 89, del 21 de setiembre de 1973 el Acuerdo Comercial concluido entre la República Federativa del Brasil y la República Federal de Nigeria, en Lagos, el 18 de noviembre de 1972.

Y habiendo el referido acuerdo, de conformidad con su artículo 11, entrado en vigor el 24 de enero de 1974.

Decreta que el Acuerdo que forma parte integrante del presente Decreto, sea ejecutado y cumplido enteramente de acuerdo con su contenido.

Emilio G. Médici, Mario Gibson Barbosa.

Acuerdo

.....

Art. 6º. Las Partes Contratantes concuerdan en promover la participación preferencial de los barcos brasileños y nigerianos en el transporte de cargas entre los puertos de ambos países.

Las Partes Contratantes tomarán las medidas necesarias para asegurar que el transporte de las cargas generadas por el comercio entre Nigeria y el Brasil sea hecho, tanto como posible, por partes iguales, en ambos sentidos del tráfico, en base a los ingresos de fletes generados por los embarques brasileños y nigerianos, tomándose en debida consideración el valor de los fletes. Por mutuo acuerdo entre las Partes Contratantes, podrá ser cedida una parte del tráfico a barcos de terceras banderas, dividiéndose el resto del tráfico equitativamente, considerando el tráfico en cada uno de los dos sentidos, entre las dos banderas nacionales. La participación de las terceras banderas no podrá ser superior al 20% en cada sentido del tráfico.

Si las empresas de una de las banderas nacionales de las Partes Contratantes no contara con tonelaje propio suficiente para operar en el tráfico, las empresas de navegación que representen a aquella bandera nacional tendrán derecho a utilizar barcos fletados, para atender su cuota de participación en el tráfico. Para este fin, los barcos fletados por las empresas de navegación brasileñas o nigerianas, operando en el tráfico entre sus países, serán considerados como barcos de la respectiva bandera nacional.

Las dos Partes Contratantes encomendarán a sus armadores respectivos organizar el tráfico entre los dos países y de acordar entre sí regularmente, a través de contratos bilaterales, las medidas necesarias para asegurar la mejor explotación del tráfico.

Lo dispuesto en las cláusulas anteriores no se aplicará al transporte de cargas completas a granel, el que podrá ser objeto de entendimientos específicos.

Cada Parte Contratante designará y comunicará a la otra Parte las autoridades marítimas competentes en su territorio, con poderes para designar líneas de navegación o armadores autorizados para ejecutar los servicios de transporte entre los dos países, en los términos del presente Acuerdo.

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar consulta entre las autoridades marítimas competentes para discutir cualquier problema relacionado con el transporte marítimo entre los dos países. Una vez solicitada, la consulta deberá ser iniciada dentro del plazo de 60 días a contar de la fecha de notificación del respectivo pedido. A menos que se convenga de otra forma, las consultas entre las dos Partes tendrán lugar en el Brasil, cuando la convocatoria fuera hecha por las autoridades marítimas nigerianas, o en Nigeria, cuando dicha convocatoria partiera de las autoridades marítimas brasileñas.

La solicitud de reuniones de consulta, conforme a lo establecido en el parágrafo anterior, deberá ser hecha a través de los conductos diplomáticos usuales. Las autoridades marítimas podrán también comunicarse directamente entre sí, sea por correspondencia, sea por emisarios, para tratar todo asunto cuya importancia no requiera la convocatoria de consultas formales.

CONVENIO DE TRANSPORTE MARITIMO ENTRE BRASIL Y MEXICO

Convenio del 24.7.74

El gobierno de la República Federativa del Brasil y el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos.

Considerando el interés en desarrollar el intercambio comercial entre la República Federativa del Brasil y los Estados Unidos Mexicanos.

Teniendo en cuenta el interés especial en promover el comercio recíproco mediante el fortalecimiento y la adecuada protección de la estabilidad económica de sus respectivas marinas mercantes, cuya existencia y desarrollo se consideran esenciales, no solamente para la ampliación y diversificación de las relaciones económicas entre ambos países, sino también para asegurar las bases que posibiliten el incremento del intercambio comercial.

Considerando que el intercambio bilateral de productos debe ser acompañado de un intercambio eficaz de servicios.

Reconociendo la necesidad de asegurar la eficiencia y regularidad de los transportes marítimos y la adopción de tarifas de fletes adecuadas y estables.

Reconociendo que las marinas mercantes de los dos países tienen derecho a transportar prioritariamente las cargas que son objeto del intercambio comercial recíproco.

Teniendo en consideración que los armadores de bandera brasileña, y los armadores de bandera mexicana son los transportadores directamente interesados en las cargas marítimas del intercambio de los dos países, y que los fletes provenientes del transporte marítimo de esas cargas deben beneficiar a los armadores de ambos países.

Considerando que es conveniente que las empresas marítimas estrechen sus relaciones y mantengan contactos permanentes entre sí.

Convienen en lo que sigue:

Artículo 1º. 1) El transporte marítimo de las mercaderías objeto del intercambio comercial entre ambos países será obligatoriamente efectuado en barcos de bandera brasileña y mexicana, incluyendo las cargas que reciban favor gubernamental en cualquiera de los dos países.

2) El transporte deberá efectuarse de forma tal que la totalidad de los fletes obtenidos sea dividida en partes iguales entre las banderas de las dos Partes Contratantes, tanto en un sentido del tráfico como en el otro.

3) En el caso de que una de las Partes Contratantes no se encuentre eventualmente en condiciones de efectuar el transporte, conforme a lo establecido en el inciso 2 de este artículo, el referido transporte deberá, siempre que sea posible, ser hecho en barcos de la otra Parte Contratante, y se computará dentro de la cuota del 50% de la Parte Cedente.

4) Cada Parte Contratante deberá autorizar, mediante comunicación previa a la autoridad marítima competente de la otra Parte Contratante, la cesión por armadores de su bandera del 10% de la parte correspondiente a su cuota del 50% a armadores de terceras banderas, con preferencia de las banderas de los países de la ALALC sobre los demás. Mientras tanto, cada Parte Contratante reconoce la facultad de la otra Parte de disponer de sus cuotas según su interés. Esta cesión no invalida la responsabilidad de las Partes Contratantes en todos los términos de este Convenio.

5) Los transportes de minerales a granel en cargamento completo así como los transportes a granel del petróleo y sus derivados, permanecerán sujetos a la legislación interna de cada Parte Contratante.

Artículo 2º. Para el debido cumplimiento de lo previsto en el inciso 2 del artículo 1, las compañías de navegación nacionales de participación estatal de ambas Partes Contratantes, deberán mantener entendimientos con la intención de establecer un acuerdo sobre la forma conjunta en que deberán prestar el servicio, sobre una base de igualdad de condiciones, con el objeto de que dicho Acuerdo, al ser aprobado por las autoridades marítimas competentes de ambas partes, opere supletoriamente al presente Convenio, mientras éste no entre en vigor, con la finalidad de establecer, a la brevedad posible, servicios regulares de transporte marítimo entre puertos brasileños y mexicanos.

Artículo 3º. 1) Considéranse respectivamente barcos de bandera brasileña o mexicana los barcos matriculados como tales, de acuerdo con la legislación vigente en cada una de las Partes Contratantes.

2) Los barcos de los armadores de los países miembros de la ALALC que participen del tráfico en los términos del artículo 1, inciso 4, gozarán de los mismos derechos y obligaciones aplicables, en los términos del presente Convenio, a los barcos de bandera brasileña y mexicana. Exceptúase de dicho tratamiento a los barcos arrendados en "voyage charter".

3) Los barcos fletados, sin transferencia de su propiedad ("time charter"), por armadores nacionales o empresas de navegación legalmente constituidas, cuyos contratos de fletamento hayan sido registrados ante la respectiva autoridad marítima competente de cada una de las Partes Contratantes y, en consecuencia, autorizados para participar en el tráfico comercial entre ambos países, gozarán en cada uno de ellos del tratamiento de navío nacional por el tiempo de duración del contrato.

4) En los casos de fletamento, los armadores de cada una de las Partes Contratantes deberán dar preferencia, siempre que sea posible, en igualdad de condiciones, a barcos de su propia bandera, y a falta de éstos, en primer lugar a los barcos de la otra bandera, y en segundo lugar, a los barcos de terceras banderas.

5) Las autoridades marítimas competentes se comunicarán recíprocamente, en cada ocasión, las autorizaciones concedidas para el fletamento de barcos destinados al tráfico comercial entre ambos países.

Artículo 4º. La aplicación del presente Convenio no implicará discriminación de carga, ni ocasionará demora en los embarques superior a 5 días para los productos perecederos de fácil deterioro, y de 20 días para las demás cargas.

Artículo 5º. El embarque en navío de tercera bandera podrá ser autorizado cuando no hubiera disponibilidad de embarque en los navíos de bandera brasileña o mexicana, en los plazos establecidos en el artículo 4 para las cargas indicadas. Esa autorización será concedida por la autoridad marítima competente del país de embarque, mediante previa solicitud del embarcador.

Artículo 6º. La preferencia para el transporte se aplicará de manera que no resulte un encarecimiento de los fletes que afecte el intercambio entre ambos países.

Artículo 7º. 1) Para la ejecución del presente Convenio, los armadores brasileños y mexicanos constituirán un Acuerdo de Tarifas y Servicios.

2) Ese Acuerdo atenderá los diversos aspectos del transporte marítimo brasileño-mexicano, manteniendo contacto permanente con los sectores comerciales interesados y con las autoridades competentes de ambos países.

3) Las Partes Contratantes promoverán, si así resulta conveniente, la constitución de una Conferencia de Fletes que agrupe a los armadores de ambas banderas, autorizados por la autoridad marítima competente para operar en el tráfico cubierto por el presente Convenio.

Artículo 8º. Las Partes Contratantes promoverán la constitución de uno o más "Full Money Pools" que agrupan a los armadores de ambas banderas.

Artículo 9º. 1) Solamente podrán realizar transporte de cargas a ser embarcadas en puertos brasileños y destinados a puertos mexicanos, y viceversa, los armadores autorizados por las respectivas autoridades marítimas competentes para servir al tráfico.

2) Los armadores de banderas de países miembros de la ALALC que hayan sido autorizados de acuerdo con los términos del artículo 1, inciso 4, no serán miembros del Acuerdo de Tarifas y Servicios. El armador brasileño o mexicano cedente asumirá la responsabilidad en relación al referido Acuerdo, por toda falta de cumplimiento de las normas de este Convenio, y de todas aquellas reglas complementarias que puedan ser establecidas en el Reglamento del Convenio, en el Reglamento del Acuerdo de Tarifas y Servicios, en los Acuerdos del "Full Money Pools" y de otras que pudieren ser establecidas posteriormente.

Artículo 10. El Acuerdo de Tarifas y Servicios tendrá a su cargo la organización del tráfico marítimo cubierto por este Convenio, para su más eficiente y económico desempeño.

Artículo 11. 1) El Reglamento del Acuerdo de Tarifas y Servicios contendrá disposiciones que aseguren su correcto funcionamiento. Estas disposiciones serán determinadas de manera amplia y no limitativa por las empresas de navegación autorizadas de ambas banderas, sujeta a la aprobación de las autoridades marítimas competentes de ambas Partes Contratantes.

2) La tarifa de flete deberá ser estructurada con base en un sistema completo de clasificación de cargas del intercambio, conforme a las normas establecidas en la nomenclatura aduanera que sea adoptada por ambas Partes Contratantes.

Artículo 12. En caso en que en el Acuerdo de Tarifas y Servicios no se llegue a entendimiento en cuanto al establecimiento de las tarifas de fletes y condiciones de transporte, corresponderá a las autoridades marítimas competentes de ambas Partes Contratantes fijarlas de común acuerdo.

Artículo 13. Las tarifas de fletes que sean establecidas solamente entrarán en vigor luego de su aprobación por parte de las autoridades marítimas competentes de ambas Partes Contratantes.

Artículo 14. 1) Las autoridades marítimas competentes de las Partes Contratantes establecerán directamente entre sí los plazos en que deberán aprobar, o formular las objeciones o desaprobaciones de las tarifas de fletes, así como el procedimiento de consulta para los casos en que una de ellas, con conocimiento de la otra, decida objetar o desaprobar tales tarifas.

2) Las autoridades marítimas competentes de las Partes Contratantes fijarán los plazos para las comunicaciones recíprocas sobre aprobación, objeción o desaprobación de las tarifas y condiciones de transportes, así como la anticipación con que se deben comunicar a los usuarios las notificaciones sobre modificaciones en las tarifas de fletes.

Artículo 15. En caso en que en el Acuerdo de Tarifas y Servicios no se llegue a una solución dentro del plazo fijado sobre las objeciones o desaprobaciones de las tarifas o condiciones de transporte, formuladas por las autoridades marítimas competentes de una Parte Contratante, ésta promoverá una reunión con la autoridad marítima competente de la otra Parte Contratante para proceder de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14, de este Convenio.

Artículo 16. Cuando, como consecuencia de la aplicación del flete o condiciones del transporte, éstas sean perjudiciales a los intereses del comercio, de los usuarios o de los transportadores, las Partes Contratantes promoverán en sus jurisdicciones consultas entre los sectores interesados.

Artículo 17. 1) A fin de que las autoridades marítimas competentes de cada Parte Contratante puedan proceder a la fiscalización de los servicios y controlar el grado de participación de los armadores y de la bandera en el tráfico previsto en el presente Convenio, el Acuerdo de Tarifas y Servicios deberá mensualmente enviar a aquellas autoridades copias de la contabilización de los "pools" así como de los itinerarios cumplidos en el mismo período por los barcos de los armadores autorizados.

2) Los armadores autorizados de cada una de las Partes Contratantes enviarán al Acuerdo de Tarifas y Servicios copias de los manifiestos de carga y sus correcciones, así como los itinerarios cumplidos por sus barcos.

3) El Acuerdo de Tarifas y Servicios deberá proporcionar a la autoridad marítima competente la información que ésta les solicite en relación a sus actividades.

Artículo 18. Las Partes Contratantes se comprometen a facilitar, sobre base de reciprocidad, la fluida y rápida liquidación y transferencia de los montos resultantes del pago de flete a los armadores de bandera brasileña y mexicana autorizados a participar del tráfico comprendido por este Convenio, de acuerdo con las disposiciones que reglamentan los pagos recíprocos entre ambas Partes.

Artículo 19. Las Partes Contratantes se comprometen a adoptar, dentro de sus respectivas jurisdicciones, las medidas necesarias para acelerar las operaciones de los barcos.

Artículo 20. Para el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 1 de este Convenio, las autoridades competentes de cada Parte Contratante adoptarán las medidas necesarias para que la documentación que ampara las cargas del intercambio entre los dos países sea sellada con una leyenda que indique la obligatoriedad del embarque en navíos de bandera de los signatarios de este Convenio.

Artículo 21. 1) Los barcos de bandera brasileña y mexicana que transporten cargas entre ambos países gozarán, en cada uno de ellos, de un tratamiento igual a los de bandera nacional que operen en el mismo tráfico, sin perjuicio de los derechos soberanos de cada país para delimitar ciertas zonas por razones de seguridad nacional.

2) Lo dispuesto en el inciso 1 de este artículo no afectará la obligatoriedad de usar los servicios de practicaje que se aplican a los barcos mercantes extranjeros en aguas nacionales de cada país, de acuerdo con la reglamentación interna de cada Parte Contratante.

Artículo 22. 1) Ninguna de las disposiciones del presente Convenio podrá ser interpretada como restricción al derecho de cada país de reglamentar su cabotaje nacional, así como los transportes para y desde terceros países.

2) Del mismo modo, no podrá considerarse como restricción al derecho de cada país de facilitar, bajo cualquier forma, los servicios de cabotaje nacional que sus barcos realicen.

3) Para los fines del presente Convenio, entiéndese por comercio y navegación de cabotaje nacional los servicios de transporte por agua que se realicen entre puertos o puntos geográficos de un mismo país, conforme a su legislación.

Artículo 23. La aplicación de las cláusulas de este Convenio no podrá significar discriminaciones de carga, ni rechazo injustificado de embarque, ni cobro excesivo de fletes, ni atrasos en los embarques, ni concesiones de descuentos o la adopción de otras medidas que constituyan prácticas competitivas injustas, que perturben la participación de los barcos de cada una de las banderas de las Partes Contratantes.

Artículo 24. 1) Las Partes Contratantes se comprometen a exigir que el Acuerdo de Tarifas y Servicios previsto en el Artículo 7, adopte un sistema estadístico uniforme que demuestre la correcta y equilibrada participación de los barcos de ambas banderas en el tráfico cubierto por este Convenio.

2) Las autoridades marítimas competentes deberán intercambiar las más amplias informaciones respecto de las cargas transportadas en las condiciones establecidas en el artículo 5 del presente Convenio.

Artículo 25. Las autoridades marítimas competentes intercambiarán informaciones destinadas a alcanzar las mayores eficiencias del transporte marítimo entre las Partes Contratantes.

Artículo 26. 1) Para los efectos del presente Convenio, entiéndese por autoridad marítima competente en la República Federativa del Brasil, a la Superintendencia Nacional de Marina Mercante (SUNAMAM) del Ministerio de Transportes, y en los Estados Unidos Mexicanos, a la Dirección General de Marina Mercante, de la Secretaría de Marina.

2) Si por alteración de la legislación de algunas de las Partes Contratantes, fuere modificada la competencia de la autoridad marítima mencionada en el inciso 1 de este artículo, la nueva autoridad será comunicada a la otra Parte Contratante mediante nota diplomática.

Artículo 27. 1) Cada Parte Contratante podrá solicitar reuniones de consulta entre las autoridades marítimas competentes sobre las disposiciones y la aplicación del presente Convenio, las cuales deberán ser iniciadas dentro del plazo de 90 días a contar de la notificación del respectivo pedido, y serán realizadas en el territorio del país al cual fueren solicitadas, a menos que se convenga de otra manera. Esas solicitudes para consulta deberán ser hechas a través de los canales diplomáticos normales.

2) Las autoridades marítimas competentes podrán también comunicarse directamente entre sí, sea por correspondencia o a través de representantes, para tratar asuntos cuya importancia no requiera consultas formales y para evaluar las condiciones y resultados de la aplicación del presente Convenio y promover su perfeccionamiento.

3) Al finalizar el primer año de vigencia del presente Convenio, las Partes Contratantes se reunirán para examinar y promover, a la luz de las experiencias habidas durante ese período, las modificaciones o ajustes necesarios.

Artículo 28. 1) Será atribución de las autoridades marítimas brasileñas y mexicanas designadas en el artículo 26, la redacción del Reglamento para la pronta aplicación del presente Convenio, sin perjuicio de la aprobación que se hiciere necesaria por parte de otras autoridades competentes de cada país en aquellas materias de su incumbencia directa.

2) El Reglamento a que se refiere el inciso 1 de este artículo deberá contener principalmente el establecimiento de las modalidades de operación del mismo, fijación, ampliación o restricción de los plazos necesarios para una mejor ejecución de sus cláusulas y, en general, todas las materias que sean necesarias para su ejecución correcta.

Artículo 29. 1) El presente Convenio y su Reglamento podrán ser revisados o modificados por mutuo acuerdo entre las Partes Contratantes, en la medida en que se torne necesario. Tales modificaciones deberán ser aprobadas mediante el intercambio de notas diplomáticas.

2) Los compromisos asumidos por ambas Partes Contratantes en virtud del presente Convenio, serán revisados o modificados en la medida que sea necesario o si ambas Partes Contratantes consideran más conveniente un nuevo régimen o instrumento que regule el área de transporte por agua, por el hecho de tener efectiva aplicación multilateral o regionalmente con otros países miembros de la ALALC.

Artículo 30. El presente Convenio entrará en vigor a partir de los 90 días del intercambio de los instrumentos de ratificación de las Partes Contratantes, y tendrá una duración de 5 años, siendo renovable automáticamente por igual período, a menos que, en cualquier momento, una de las partes de las Partes Contratantes comunique a la otra, con una anticipación mínima de 120 días, su deseo de denunciarlo.

Disposiciones transitorias

1. Durante el período comprendido entre la firma del presente Convenio y la fecha de la implementación del Acuerdo de Tarifas y Servicios, el transporte será organizado por los armadores autorizados de las dos banderas, dependiendo de la aprobación de las autoridades marítimas competentes para asegurar la regularidad de frecuencia y de servicios de manera adecuada a las necesidades del intercambio.

2. Dentro de los 20 días contados a partir de la entrada en vigor del presente Convenio, en los términos del artículo 30, los armadores autorizados a integrar el Acuerdo de Tarifas y Servicios deberán reunirse para elaborar su Reglamento, comprendiendo los dos sentidos del tráfico, así como los Acuerdos de "Full Money Pools".

3. Dentro de 40 días contados a partir de la entrada en vigor del presente Convenio, en los términos del artículo 30, los armadores deberán presentar, para su aprobación por parte de las autoridades marítimas competentes de ambos países el referido Reglamento, las tarifas de fletes y los acuerdos de "Full Money Pools".

4. Dentro de los 60 días contados a partir de la entrada en vigor del presente Convenio, en los términos del artículo 30, las autoridades marítimas competentes de las Partes Contratantes deberán reunirse para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 28.

5. El Acuerdo de Tarifas y Servicios comenzará a funcionar inmediatamente después de la aprobación de su Reglamento por las autoridades marítimas competentes de ambas Partes Contratantes.

Francisco F. Azeredo da Silveira
Ministro de Relaciones Exteriores
del Brasil

Emilio O. Rabasa
Ministro de Relaciones Exteriores
de México

ACUERDO COMERCIAL ENTRE BRASIL Y GANA Y EL TRANSPORTE MARITIMO.

Decreto 74.840, del 6.11.74

El Presidente de la República, habiendo el Congreso Nacional aprobado, por el Decreto Legislativo Nº 40, del 22 de agosto de 1973, el Acuerdo Comercial concluido entre la República Federativa del Brasil y la República de Gana, en Acra, el 2 de noviembre de 1972.

Y habiendo el referido Acuerdo entrado en vigor el 30 de octubre de 1974,

Decreta:

Artículo único. El Acuerdo anexo al presente Decreto será ejecutado y cumplido enteramente de acuerdo con su contenido.

Ernesto Geisel, Antonio Francisco Azeredo da Silveira.

El Gobierno de la República Federativa del Brasil y el Gobierno de la República de Gana (en adelante, referidos como Partes Contratantes).

Verificando con satisfacción la existencia de considerable interés por la expansión del comercio entre los dos países.

Movidos por el deseo de promover este interés por medio de una cooperación netamente ventajosa, particularmente en los campos económicos y comercial y desarrollar un intercambio de bienes entre los dos países.

Reconociendo la necesidad de firmar para tal fin un Acuerdo de Comercio a largo plazo entre la República Federativa del Brasil y la República de Gana.

Concuerdan en lo siguiente:

.....

Artículo 11. Las Partes Contratantes concuerdan en promover la participación preferencial de los barcos brasileños y ganenses en el transporte de las cargas entre los puertos de ambos países. Con este propósito, los barcos fletados, con autorización de la respectiva autoridad marítima, por empresas o armadores brasileños o ganenses, deberán ser considerados respectivamente barcos de bandera brasileña y ganense.

.....

Artículo 15. El presente Acuerdo será válido por un período de 3 años a partir de la fecha de intercambio de notas mencionado. Será automáticamente prorrogado de año a año salvo si una de las partes contratantes notifica a la otra por escrito su intención de denunciarlo 3 meses antes de la fecha de su expiración.

CONVENIO DE TRANSPORTE MARITIMO ENTRE BRASIL Y RUMANIA

Convenio del 5.6.75

El Gobierno de la República Federativa del Brasil y el Gobierno de la República Socialista de Rumania.

Considerando el interés en desarrollar el intercambio comercial entre la República Federativa del Brasil y la República Socialista de Rumania.

Teniendo en cuenta el interés especial en promover el comercio recíproco mediante el fortalecimiento y la adecuada protección de la estabilidad económica de las respectivas marinas mercantes cuya existencia y desarrollo se consideran esenciales, no solamente para asegurar las bases que posibiliten el instrumento del intercambio comercial, sino también para proporcionar la ampliación de las relaciones económicas entre ambos países.

Considerando que el intercambio bilateral de los productos debe ser acompañado de un intercambio eficaz de servicio.

Reconociendo la necesidad de asegurar la eficiencia y regularidad de los transportes marítimos y la adopción de tarifas de fletes adecuadas y estables.

Reconociendo que las marinas mercantes de los dos países tienen derecho a transportar prioritariamente las cargas que son objeto del intercambio comercial recíproco.

Teniendo en consideración que los armadores de bandera brasileña y los armadores de bandera rumana son los transportadores directamente responsables por las cargas marítimas generadas por el intercambio entre los dos países y que, por lo tanto, los fletes resultantes de este intercambio deben beneficiar a los armadores de ambos países.

Considerando que es conveniente que las empresas marítimas estrechen sus relaciones y mantengan contactos permanentes entre sí.

Convienen en lo que sigue:

Artículo 1º. 1) El transporte marítimo de las mercaderías objeto del intercambio comercial entre los dos países será efectuado en barco de bandera brasileña y rumana.

2) Ambas Partes Contratantes efectuarán todos los esfuerzos en el sentido de asegurar que el transporte sea efectuado de tal modo que la totalidad de los fletes obtenidos sea dividida en partes iguales entre las banderas de las dos Partes Contratantes, tanto en un sentido del tráfico como en el otro.

3) En caso que una de las Partes Contratantes no se encuentre eventualmente en condiciones de efectuar el transporte, conforme a lo establecido en el inciso 2 de este artículo, el respectivo transporte deberá, siempre que sea posible, ser hecho en barco de la otra Parte Contratante.

4) Los transportes a granel de petróleo y sus derivados continuarán sujetos a la legislación interna de cada Parte Contratante.

Artículo 2º. 1) La aplicación del presente Convenio no implicará discriminación de carga, no ocasionará que las cargas queden esperando a barcos de una de las Partes Contratantes por un período superior a 30 días, y procurarán la fijación de tarifas de fletes justas.

2) En la eventualidad de no haber disponibilidad de lugar en los barcos de bandera brasileña y de bandera rumana, podrá ser autorizado el embarque en navíos de terceras banderas, respetando el plazo establecido en el inciso 1 del presente artículo. Esa autorización, mediante previa solicitud del embarcador, será siempre concedida por la autoridad marítima competente, si los armadores de bandera brasileña y de bandera rumana no pudieran ofrecer el espacio necesario para ese transporte.

Artículo 3º. Solamente podrán realizar transporte de cargas a ser embarcadas en puertos brasileños y destinados a puertos rumanos y viceversa, los armadores autorizados por las respectivas autoridades marítimas competentes, para servir el tráfico comercial marítimo entre las dos Partes Contratantes.

Artículo 4º. 1) Considéranse, para los efectos de este Convenio, barcos de bandera brasileña o bandera rumana, los barcos matriculados en cada una de las Partes Contratantes, de acuerdo con la respectiva legislación vigente, no estando incluidos: a) barcos de guerra; b) otros barcos cuando estén en servicio exclusivo de las fuerzas armadas; c) barcos de investigaciones (hidrográfico, oceanográfico y científico); d) barcos de pesca.

2) Los barcos fletados, sin transferencia de su propiedad, por armadores nacionales o empresas de navegación legalmente constituidas, cuyos contratos de fletamento hayan sido registrados ante la respectiva autoridad marítima competente, y en consecuencia, hayan sido autorizados para participar en el tráfico comercial entre ambos países, gozarán en cada uno de ellos del tratamiento de barco de la nación más favorecida, por el tiempo y duración del fletamento.

3) Las autoridades marítimas competentes se comunicarán recíprocamente en cada ocasión, cuando concedieren autorizaciones para el fletamento de barcos destinados al tráfico comercial entre ambos países.

Artículo 5º. 1) Cada Parte Contratante concederá a los barcos de la otra Parte Contratante, en sus puertos y aguas territoriales, el mismo tratamiento que concede a los barcos de la nación más favorecida, empleados en transportes internacionales, en lo referente a acceso a los puertos, utilización de los puertos para la carga y descarga, embarque y desembarque de pasajeros, pago de tasas, impuestos portuarios y otros, utilización de los servicios relacionados con la navegación y las operaciones comerciales ordinarias de ella resultantes.

2) Las disposiciones relativas al inciso 1 del presente artículo no se aplicarán: a) a los puertos no abiertos a los barcos extranjeros; b) a las actividades, que de acuerdo con la legislación de cada país, están reservadas a sus propias empresas, compañías, a sus ciudadanos, incluyendo en particular el comercio marítimo de cabotaje, salvataje, remolque y otros servicios portuarios; c) a los reglamentos de practicaje obligatorio para los barcos extranjeros; d) a los reglamentos referentes a la admisión y estadía de ciudadanos extranjeros en el territorio que las Partes contratasen.

Artículo 6°. Las Partes Contratantes tomarán, dentro de los límites de su legislación y reglamentos portuarios, todas las medidas necesarias para facilitar e incrementar los transportes marítimos, para impedir demoras innecesarias de los barcos y para acelerar y simplificar, dentro de lo posible, la atención de las formalidades aduaneras u otras en vigor en los puertos.

Artículo 7°. 1) Los certificados de nacionalidad y arqueo de los barcos, así como otros documentos de a bordo expedidos o reconocidos por una de las Partes Contratantes, serán también reconocidos por la otra Parte.

2) Los barcos de cada Parte Contratante, provistos de certificados de arqueo debidamente expedidos, serán dispensados de una nueva medición en los puertos de la otra Parte.

Artículo 8°. 1) Las disposiciones del presente Acuerdo no serán aplicadas a la navegación en las aguas interiores.

2) Para la navegación en el río Danubio, las previsiones del presente Acuerdo serán aplicadas teniendo en cuenta el régimen jurídico de la navegación de dicho río, y en los sectores de las Administraciones fluviales especiales, constituidas por la Convención sobre el Régimen de Navegación del Danubio, del 18 de agosto de 1948, serán aplicadas a las reglamentaciones establecidas por esas Administraciones.

Artículo 9°. Cada una de las Partes Contratantes reconocerá como documento de identidad de los miembros de las respectivas tripulaciones y sus familiares embarcados en el mismo navío, los que consten en el rol de tripulación, para los barcos brasileños, la Libreta de Inscripción y Registro, y para los barcos rumanos el Carnet de Marinero.

Artículo 10. 1) Los miembros de la tripulación de un barco que pertenezca a una de las Partes Contratantes podrán, en base a autorización correspondiente concedida de acuerdo con los documentos previstos en el artículo 9, permanecer en tránsito o temporariamente en el territorio de la zona municipal del puerto de escala de la otra Parte Contratante por motivos de servicios, para cuidar de su salud o por otros motivos admitidos por las autoridades competentes.

2) La visa será concedida por un período limitado, para que los miembros de las tripulaciones puedan volver al país de origen, reembarcar en su navío o llegar a otro puerto de embarque.

Artículo 11. 1) Si un barco de una de las Partes Contratantes naufragare, encallare, se fuera contra la playa o sufriera cualquier otra avería en la costa de la otra Parte Contratante, el barco y la carga gozarán, en el territorio de esta última Parte, de las mismas ventajas y de los mismos privilegios, y aceptarán las mismas obligaciones, concedidas a los barcos de la otra Parte y a su respectiva carga. Al comandante, la tripulación y a los pasajeros, así como al propio barco y su carga, les serán dispensados, en cualquier tiempo, la misma ayuda y asistencia que aseguraría a los barcos de la otra Parte. Ninguna disposición del presente artículo perjudicará cualquier reclamación de salvataje con relación a cualquier ayuda o asistencia prestada al barco, sus pasajeros, tripulación y carga.

2) El barco que haya sufrido accidente, su carga, equipos, materiales, provisiones y otras pertenencias, no estarán sujetos a la cobranza de derechos aduaneros, impuestos u otros gravámenes de cualquier naturaleza que incidan sobre las importaciones, siempre que no sean destinados al uso o consumo en el territorio de la otra Parte Contratante.

Artículo 12. Las autoridades y los tribunales de cada una de las Partes Contratantes no podrán, de manera alguna, cualquiera que sea el caso, verse envuelta en litigios que surjan en los barcos de la otra Parte Contratante, durante el viaje o en los puertos, entre el comando, el capitán, los oficiales y miembros de las tripulaciones suscritos en el registro del barco, y que tengan relación con los bienes personales de la tripulación, con la remuneración y, de modo general, con el trabajo a bordo.

Artículo 13. Las disposiciones de los artículos 9, 10, 11 y 12, se aplicarán también en las tripulaciones de los barcos de pesca de las Partes Contratantes.

Artículo 14. Cualquier divergencia sobre la interpretación o aplicación del presente Convenio, será resuelta mediante negociaciones directas entre las autoridades marítimas competentes de las dos Partes Contratantes. En el caso de que esas autoridades no lleguen a un acuerdo, la divergencia será resuelta por vía diplomática.

Artículo 15. 1) Las empresas de navegación marítimas constituidas en el territorio de una de las Partes Contratantes estarán exentas del pago, en el territorio de la otra Parte Contratante, de impuesto sobre la renta y utilidades obtenidas como resultados de las operaciones comerciales del transporte.

2) Las Partes Contratantes se comprometen a interceder ante las autoridades aduaneras para que haya una rápida liquidación de transferencia de las sumas resultantes del pago de fletes a los armadores autorizados en cada Parte Contratante de este Convenio.

Artículo 16. Las Partes Contratantes se comprometen, si fuera necesario, a facilitar la emisión de visas de entrada o de permanencia temporaria a un representante del armador autorizado, para los fines de vigilar la ejecución comercial del presente Convenio.

Artículo 17. 1) Para los efectos del presente Convenio, se entiende por autoridad marítima competente en la República Federativa del Brasil, a la Superintendencia Nacional de la Marina Mercante (SUNAMAN) del Ministerio de Transportes, y en la República Socialista de Rumania, a la Superintendencia de Marina Mercante del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

2) Si por alteración en la legislación de alguna de las Partes Contratantes, fuera modificada la competencia de la autoridad marítima mencionada en el inciso 1 de este artículo, el nombre de la nueva autoridad será comunicado a la otra Parte Contratante mediante nota diplomática.

Artículo 18. 1) Cada Parte Contratante podrá solicitar reuniones de consulta entre las autoridades marítimas competentes, sobre las disposiciones y aplicación del presente Convenio, las cuales deberán ser iniciadas dentro del plazo de 90 días, a contar de la fecha de la notificación del respectivo pedido, y serán realizadas en el territorio del país al cual fueron solicitadas, a menos que se convenga de otra manera. Esas solicitudes para consulta deberán ser hechas a través de los canales diplomáticos normales.

2) Las autoridades marítimas competentes podrán también comunicarse directamente entre sí, sea por correspondencia o a través de representantes, para tratar asuntos cuya importancia no requiera consultas formales y para valuar las condiciones y resultados de la aplicación del presente Convenio y promover su perfeccionamiento.

Artículo 19. 1) Para la ejecución del presente Convenio, las autoridades marítimas competentes de ambas Partes Contratantes concluirán un protocolo adicional a este Convenio.

2) Las autoridades marítimas competentes de las dos Partes Contratantes se reunirán, dentro de los 90 días después de la firma de este Convenio, con la finalidad de concluir el Protocolo Adicional a que se refiere el inciso 1 del presente artículo.

Artículo 20. El presente Convenio entrará en vigencia a partir de los 90 días de la fecha de comunicación entre sí, por las Partes Contratantes, mediante vía diplomática de su ratificación, y tendrá una duración de 5 años, siendo renovable automáticamente por igual período, a menos que, en cualquier momento, una de las Partes Contratantes, comunique a la otra, con una anticipación mínima de 180 días, su deseo de denunciarlo.

Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil

Antonio F. Azeredo da Silveira

Por el Gobierno de la República Socialista de Rumania

George Macovescu

CONVENIO DE COOPERACION FINANCIERA CON ALEMANIA FEDERAL Y EL TRANSPORTE MARITIMO ENTRE AMBOS PAISES

Convenio del 18.11.75

Artículo 1º.

1) El gobierno de la República Federal de Alemania posibilitará al Banco do Brasil S.A. hacer un préstamo hasta por un monto de 125 millones de marcos alemanes ante el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Frankfort, para la financiación de proyectos de inversión de pequeñas y medianas empresas de capital privado, de los sectores agrícola y de la industria manufacturera .....

Art. 4º. Con relación al transporte de pasajeros y cargas en el tráfico marítimo y aéreo resultante del presente Protocolo, no se excluirá ni dificultará la participación, en igualdad de derechos, de las compañías de transporte regulares de las partes contratantes, y se concenderán las autorizaciones necesarias para la realización del referido transporte.
.....

Art. 7º. El presente Protocolo entrará en vigor a partir de la fecha de su firma.

Antonio F. Azeredo da Silveira (Brasil), Haus Dietrich Genscher (República Federal de Alemania).

ACUERDO MARITIMO ENTRE BRASIL Y FRANCIA

Decreto 77.630, del 18.5.76

El Presidente de la República,

Habiendo el Congreso Nacional aprobado por Decreto Legislativo nº 15, del 23 de abril de 1976, el Acuerdo Marítimo concluido entre el Brasil y Francia, en París, el 24 de octubre de 1975, y habiendo el referido Acuerdo entrado en vigor el uno de mayo de 1976,

Decreta:

Artículo único. El Acuerdo, que figura anexo al presente Decreto, será ejecutado y cumplido enteramente de acuerdo a las cláusulas que contiene.

Ernesto Geisel, Antonio Francisco Azeredo da Silveira.

Acuerdo

El gobierno de la República Federativa del Brasil y el gobierno de la República Francesa. Deseosos de asegurar un desarrollo armónico del intercambio marítimo entre Brasil y Francia, basado en la reciprocidad de intereses y en la libertad del comercio exterior marítimo, convienen en lo siguiente:

Art. 1. Para los efectos del presente acuerdo:
1. Entiéndase por la expresión "Barco de la Parte Contratante" cualquier barco de bandera de esa Parte, de conformidad con su legislación. Con todo, dicha expresión no alcanza: a) a los barcos de guerra; b) otros barcos armados y con tripulación perteneciente a la marina de guerra; c) barcos de investigaciones hidrográficas, oceanográficas y científicas, que no se encuadren en la legislación en vigor en la otra Parte Contratante concerniente a las actividades correspondientes; d) barcos de pesca.

2. La expresión "Miembro de la Tripulación" se refiere a cualquier persona empleada en servicios a bordo durante el viaje, en el ejercicio de funciones ligadas a la explotación o al mantenimiento del barco, e incluida en el rol de la tripulación.

Art. 2. El presente Acuerdo se aplica en el territorio de la República Federativa del Brasil, por un lado, y al territorio de la República Francesa, por el otro.

Art. 3.
1. Las Partes Contratantes acuerdan:
   a) Incentivar a los barcos de Brasil y de Francia para participar en el transporte de mercaderías entre los dos países, y no crearle obstáculos a que los barcos de la bandera de la otra Parte Contratante efectúen el transporte de mercaderías entre los puertos de su país y de terceros países.

b) En cooperar para la eliminación de los obstáculos capaces de perjudicar el desarrollo del intercambio marítimo entre las dos Partes Contratantes y las diversas actividades resultantes de dicho intercambio.

2. Las disposiciones del presente Artículo, establecidas a la luz de los intereses recíprocos de los dos países, no crean impedimentos al derecho de que los barcos de la bandera de terceros países efectúen el transporte de mercadería entre los puertos de las dos Partes Contratantes.

Art. 4.
1. Cada Parte Contratante, concederá a los barcos de la otra Parte, en sus puertos y aguas territoriales, sobre la base de una efectiva reciprocidad, el mismo tratamiento que concede a sus propios barcos empleados en el transporte internacional, en lo tocante a acceso a los puertos, la recepción y aplicación de derechos y tasas portuarias, la utilización de los puertos y de todos los servicios que concede a la navegación y a las operaciones comerciales resultantes de los mismos a los barcos y su tripulación, los pasajeros y a las mercaderías. Esa disposición procura especialmente la distribución del lugar en los muelles y las facilidades de cargar y descargar.

2. Las disposiciones del punto anterior no se aplicarán a las actividades que, de acuerdo con las legislaciones de cada país, estén reservadas a su propia bandera, y especialmente, los servicios de puerto, remolque, salvataje, comercio marítimo o de cabotaje nacional, al reglamento de practicaje obligatorio para los barcos extranjeros, ni tampoco a las formalidades referentes a la entrada y permanencia de extranjeros.

Art. 5.
1. Las Partes Contratantes adoptarán, dentro de los límites de su legislación y reglamentos portuarios todas las medidas necesarias para impedir demora de los barcos y para acelerar y simplificar tanto como sea posible, el cumplimiento de formalidades administrativas, aduaneras y sanitarias en los puertos.

2. En lo que concierne a estas formalidades, el tratamiento concedido será el de la nación más favorecida.

Art. 6. Cada Parte Contratante reconocerá la nacionalidad de los barcos de la otra Parte Contrante, conforme a los documentos que se encuentren a bordo de esos barcos, emitidos por las aurotidades competentes de la otra Parte Contratante, de conformidad con sus leyes y reglamentos.

Art. 7.
1. Cada Parte Contratante reconocerá los certificados de arqueo emitidos por la otra Parte Contratante.

2. Cada Parte se reserva el derecho de ejercer, eventualmente por sus autoridades competentes, cualquier verificación, procurando exclusivamente asegurarse de que el tonelaje inscrito en el certificado de arqueo, o en cualquier otro documento que lo sustituya, corresponda efectivamente al arqueo aplicable en su territorio.

3. En caso de verificarse discrepancias de importancia entre el arqueo brasileño y el arqueo francés, las autoridades competentes brasileñas tienen el derecho de rectificar el tonelaje de los barcos franceses, así como las autoridades competentes francesas, por su lado, podrán, bajo igual hipótesis, rectificar el arqueo de los barcos brasileños. Las referidas rectificaciones sólo tendrán efecto para el viaje durante el cual se haya reconocido su necesidad y se haya constatado.

4. En caso de que la verificación constate que el tonelaje o las características del barco difieren de aquéllas mencionadas en el certificado de arqueo, o en otro documento pertinente, las autoridades competentes del país bajo cuya bandera navega el barco, serán informadas.

5. Una vez hechas las correcciones necesarias, las autoridades competentes que hayan efectuado la observación, informarán inmediatamente a las autoridades competentes de la otra Parte Contratante, sobre el asunto.

Art. 8. Cada Parte Contratante reconocerá los documentos de identidad de los tripulantes emitidos por las autoridades competentes de la otra Parte Contratante. Los citados documentos de identidad, serán, en lo que concierne a la República Federativa del Brasil, la Libreta de Inscripción y Registro en la Dirección de Puertos y Costas del Ministerio de Marina, y en lo que se refiere a la República Francesa, la Livret Professionnel Maritime.

Art. 9.
1. Las personas que posean los documentos mencionados en el artículo 8 del presente Acuerdo, podrán sin inspección de entrada, desembarcar y permanecer en el Distrito en que se encuentra el puerto de escala, durante el plazo correspondiente a aquél en que su respectivo barco permanezca en el citado puerto, siempre que figuren en el rol de la tripulación del citado barco, y que sus nombres consten en la lista elevada a las autoridades del puerto.

2. Dichas personas deberán satisfacer los controles reglamentarios en caso de desembarco y de retorno a bordo.

Art. 10.
1. Las personas nacionales de una de las Partes Contratantes, titulares de uno de los documentos mencionados en el artículo 8 del presente Acuerdo, tendrán el derecho de tránsito, sin inspección, a través del territorio de la otra Parte Contratante, a fin de retornar, o a su puerto de embarque o a su país de orígen, siempre que sean poseedores de una orden de embarque o desembarque emitida por las autoridades competentes de su país.

2. La permanencia en territorio de una de las Partes Contratantes de tripulantes nacionales de la otra Parte, y que posean la Libreta de Inscripción en orden de embarque o desembarque mencionada en el artículo 8º, se limitarán a un período de quince días consecutivos, el cual podrá ser excepcionalmente prorrogado, siempre que se aleguen motivos justos, a criterio de las autoridades competentes.

3. Cada Parte Contratante se compromete a readmitir, sin formalidad, en su territorio, a cualquier titular del documento mencionado en el párrafo 1 del presente artículo, y por ella emitido, aunque la nacionalidad del interesado sea pasible de verificación.

Art. 11. Las Partes Contratantes se reservan el derecho de prohibir la entrada en su territorio de personas que posean los documentos de tripulantes mencionados, siempre que los juzguen indeseables.

Art. 12.
1. Las autoridades judiciales de una de las Partes Contratantes no podrán ser parte en procesos civiles resultantes de controversias entre el capitán y un miembro de la tripulación de un barco perteneciente a la otra Parte Contratante, y que se refieran a cuestiones salariales o de contrato de trabajo, excepto el caso de solicitud o con el consentimiento del funcionario consular del país bajo cuya bandera navega el barco.

2. Las autoridades administrativas y judiciales de una de las Partes Contratantes no intervendrán en las consecuencias de infracciones cometidas a bordo de un barco perteneciente a la otra Parte Contratante, y que se encuentre en un puerto de la primera Parte, exceptuándose los casos siguientes: a) si el período de intervención es hecho por el funcionario consular o con su autorización; b) si la infracción o sus consecuencias son de naturaleza tal que comprometan la tranquilidad y el orden público en tierra o en el puerto, o amenacen a la seguridad pública; c) si siendo extranjeros, no integrantes de la tripulación, estuvieren envueltos en el asunto.

3. Las disposiciones de este artículo no afectan el derecho de las autoridades locales de aplicar la legislación y las reglamentaciones aduaneras, de salud pública y de otras medidas de control concernientes a la seguridad de los barcos y de los puertos, la salvaguardia de las vidas humanas, la seguridad de las mercaderías y la admisión de extranjeros.

Art. 13.
1. Si un barco de una de las Partes Contratantes naufragare, encallare o sufriere cualquier otra avería a lo largo de la costa de la otra Parte, el barco y su carga, el comandante, los tripulantes y los pasajeros recibirán durante todo tiempo, las mismas ayuda y asistencia concedidas a los barcos de la otra Parte que se encuentren en condiciones semejantes. Ninguna disposición del presente artículo perjudicará a cualquier reclamación de salvataje con relación a cualquier ayuda o asistencia prestada al barco, sus pasajeros, tripulación o carga.

2. El barco que hubiere sufrido avería, así como su carga y el material existente a bordo, no estarán sujetos al cobro de derechos aduaneros y otras tasas de importación, si no fueren utilizados en el local o destinados al consumo en el territorio de la otra Parte Contratante.

3. Ninguna de las disposiciones del párrafo dos del presente artículo deberá ser interpretada de modo de excluir la aplicación de las leyes y reglamentos de las Partes Contratantes con relación al almacenamiento temporario de mercaderías.

Art. 14.

1. Para la aplicación de las disposiciones del presente Acuerdo, las Partes Contratantes convienen en lo siguiente: a) proceder a consultas y al intercambio de informaciones, a través de sus respectivos organismos competentes, en lo que concierne a los diversos aspectos del intercambio marítimo; b) favorecer los contactos en el más alto nivel entre representantes gubernamentales en los referidos servicios u organismos competentes, así como entre los representantes de los sectores privados interesados.

2. Las dos Partes Contratantes solucionarán, según los principios de reciprocidad y de equilibrio, de derecho y obligaciones, los diversos problemas que puedan surgir en la ejecución del presente Acuerdo, en lo que concierne especialmente: a) a los volúmenes de participación de las dos banderas en el transporte marítimo de que trata el presente Acuerdo; b) las cuestiones tarifarias y otras referidas a la mencionada participación; c) la armonización de esa participación, con el fin de equilibrar el intercambio de servicios y el transporte marítimo entre las dos Partes.

3. Para tal fin, una Comisión Mixta, integrada por representantes designados respectivamente por las autoridades competentes de las dos Partes, será constituida y se reunirá periódicamente.

Art. 15.

1. Cada una de las Partes Contratantes notificará a la otra del cumplimiento de las formalidades requeridas por su Constitución para la vigencia del presente Acuerdo, el cual entrará en vigor el primer día del primer mes de la fecha de la última notificación.

2. El presente Acuerdo permanecerá en vigor hasta que una de las Partes Contratantes lo denuncie, mediante notificación, con seis meses de anticipación.

PROMULGACION DEL ACUERDO DE COMERCIO Y PAGOS ENTRE BRASIL Y ALEMANIA ORIENTAL

Decreto 77.880, del 22.6.76

El Presidente de la República, habiendo el Congreso Nacional aprobado por el Decreto Legislativo 40 del 17 de mayo de 1976, el Acuerdo de Comercio y Pagos concluido entre el Brasil y la República Democrática Alemana, en Brasilia, el 5 de noviembre de 1975. Y habiendo el referido Acuerdo entrado en vigor el 2 de junio de 1976,

Decreta:

Artículo único. Que el Acuerdo anexo al presente Decreto sea ejecutado y cumplido de acuerdo con su texto.

Ernesto Geisel, Antonio Francisco Azeredo da Silveira.

Acuerdo

El gobierno de la República Federativa del Brasil y el gobierno de la República Democrática Alemana, en adelante llamados Partes Contratantes animados por el propósito de fortalecer y desarrollar las relaciones comerciales entre ambos países, sobre la base de igualdad y de interés mutuo, acuerdan lo siguiente:

Art. 1. Las Partes Contratantes, en el interés mutuo del desarrollo de sus relaciones económicas, contribuirán por todos los medios a su alcance, para el aumento del intercambio comercial entre ambos países, procurando dentro de sus posibilidades existentes, mantener el equilibrio del mismo.

.....

Art. 10. El Banco Central del Brasil, que opera bajo la autorización del gobierno de la República Federativa del Brasil, y el Deutsche Aussenhandelsbank A.G., Berlín, que opera bajo la autorización del gobierno de la República Democrática Alemana, abrirán cada uno las cuentas en dólares de los Estados Unidos de América, en moneda de cuenta, y de aquí en adelante llamadas "Cuentas", necesarias para el registro de las operaciones de comercio incluidas en el presente Acuerdo y la ejecución de los pagos resultantes de esas operaciones.

1. A través de dichas cuentas, los referidos bancos registrarán el recibo y el pago relacionado con:

.....

b) Gastos comerciales y bancarios relativos a las exportaciones e importaciones, tales como fletes de mercaderías transportadas bajo la bandera de uno de los dos países, comisiones, seguro (premios, indemnizaciones, excepto reaseguros) intereses comerciales y bancarios y otros gastos referentes a las transacciones.

c) Gastos relativos a las reparaciones de barcos de bandera de uno de los dos países, realizados en Brasil o en la República Democrática Alemana.

d) Gastos de materiales de consumo a bordo, aclarándose que en este rubro no se incluirá el suministro de combustible y lubricantes.

.....

Art. 20. Con el propósito de promover las relaciones comerciales entre los dos países y estimular la cooperación económica y el intercambio comercial entre la República Federativa del Brasil y la República Democrática Alemana, las Partes Contratantes concuerdan en establecer una comisión mixta constituida por representantes de ambos países, que a pedido de una de las Partes, se reunirá alternadamente en las respectivas capitales, por lo menos cada dos años.

Art. 21. El presente Acuerdo será sometido a la aprobación de las autoridades competentes de cada una de las Partes Contratantes, de conformidad con las respectivas disposiciones generales.

Las partes Contratantes notificarán una a la otra el cumplimiento de las formalidades necesarias para la vigencia de este Acuerdo, el cual entrará en vigor a partir de la fecha del intercambio de dicha notificación por un período de cinco años, prorrogable por períodos sucesivos de un año, salvo denuncia comunicada por vía diplomática, con un anticipo mínimo de 180 días antes del vencimiento de cualquier período.

Toda enmienda o complementación al presente Acuerdo será objeto de entendimiento por escrito entre las Partes Contratantes.

958. PROMULGA EL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE MARITIMO ENTRE BRASIL Y POLONIA

Decreto 80.106, del 9.8.77

Artículo 1º. Para los fines del presente acuerdo:

a) La expresión "barco de la Parte Contratante" significa la embarcación marítima mercante que sea usada en la navegación internacional, registrada en una de las Partes Contratantes, de acuerdo con su legislación interna.

b) Barcos fletados por armadores nacionales cuyos contratos de fletamento hayan sido registrados ante las respectivas autoridades competentes, que tendrán el mismo tratamiento que el dispensado a los barcos nacionales, durante la duración del fletamento.

c) La expresión "miembro de la tripulación" significa toda persona empleada en el barco mercante oceánico, y que forme parte del rol de la tripulación.

Art. 2º.

1. Las Partes Contratantes deberán:

a) promover el desarrollo del transporte marítimo entre los puertos de ambos países, dentro del espíritu de respeto a los intereses mutuos;

b) facilitar la participación de los barcos de la República Federativa del Brasil y de la República Popular de Polonia, en el transporte marítimo entre los puertos de las Partes Contratantes.

2. Las empresas de navegación de ambas Partes Contratantes deben tener iguales derechos en el transporte de todas las mercaderías, excluidos los graneles, dentro del movimiento comercial entre los puertos de las Partes Contratantes.

3. Lo dispuesto en este artículo no afecta la participación de barcos de terceras banderas en el transporte entre los puertos de la República Federativa del Brasil y los puertos de la República Popular de Polonia.

Art. 3º.

1. Cada Parte Contratante debe prestar a los barcos de la otra Parte Contratante, dentro de sus puertos y en los límites de su mar territorial, el mismo tratamiento que dispensa a sus propios barcos empleados en el comercio internacional, en lo referente a la entrada en los puertos, utilización de los puertos para la carga y descarga, embarque o desembarque de pasajeros, pago de impuestos, tasas portuarias y otras, utilización de los servicios relacionados con la navegación y operaciones comerciales.

2. Lo dispuesto en el punto 1º del presente artículo no se aplicará a:

a) Puertos no abiertos a los barcos extranjeros.

b)Actividades que, de acuerdo con la legislación de cada país, son reservadas a sus propias compañías, firmas, ciudadanos, sobre todo en lo que se relaciona al comercio de cabotaje, operaciones de salvamento, remolque u otros servicios portuarios.

c) Reglas de practicaje obligatorio para los barcos extranjeros.
d) Reglas relativas a la admisión o permanencia de ciudadanos extranjeros en el territorio de la otra Parte Contratante.

Art. 4º.
1. Documentos relativos a la nacionalidad del barco, su capacidad de navegación y seguridad, así como certificados de tonelaje y arqueo del barco expedidos o reconocidos como válidos por las autoridades competentes de una de las Partes Contratantes, deben ser reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante.

2. Cada una de las Partes Contratantes debe adoptar, dentro de los límites de su legislación nacional y de sus reglamentos portuarios, todas las medidas necesarias para facilitar y acelerar el tráfico marítimo, evitar atrasos innecesarios de los barcos, acelerar y simplificar el cumplimiento de las formalidades aduaneras en la medida de lo posible.
.....

910. PROMULGACION DEL CONVENIO SOBRE TRANSPORTE MARITIMO ENTRE BRASIL Y ALEMANIA ORIENTAL

Decreto 79.279, del 15.2.77

Artículo 1°. Considérase, para los efectos de este Convenio, "barco de bandera de las partes contratantes" todo navío registrado en cada una de las Partes Contratantes, de acuerdo con su legislación vigente, sin estar incluidos: a) los barcos de guerra; b) otros barcos cuando estén al servicio exclusivo de las Fuerzas Armadas; c) los barcos de investigaciones (hidrográficos, oceanográficos y científicos); d) los barcos de pesca.

Art. 2°.

1. El transporte marítimo de todas las mercaderías (excluido el petróleo y sus derivados) resultante del intercambio comercial entre las Partes Contratantes, será efectuado por sus marinas mercantes, considerando equidad en el tonelaje empleado e igualdad de participación en las toneladas transportadas, así como en los ingresos de fletes producidos, independientemente de las condiciones de venta, en ambos sentidos del tráfico.

2. A fin de cumplir lo dispuesto en el inciso 1 del presente artículo, las autoridades competentes de las Partes Contratantes designarán a las respectivas empresas marítimas nacionales que estarán autorizadas a efectuar el transporte de mercaderías entre los puertos de la República Democrática Alemana y los puertos de la República Federativa del Brasil.

3. Las disposiciones de este artículo no afectan la participación de barcos de terceras banderas en el transporte entre los puertos de la República Democrática Alemana y los puertos de la República Federativa del Brasil.

Art. 3°. La aplicación de las disposiciones del presente Convenio no implicará discriminación de cargas ni demoras en los embarques que sobrepasen un plazo a ser establecido entre las empresas marítimas de las Partes Contratantes, y no resultará en la aplicación de niveles inadecuados de tarifas de fletes en detrimento del intercambio comercial entre los dos países.

.....

947. PROMULGA EL CONVENIO SOBRE TRANSPORTE MARITIMO ENTRE BRASIL Y RUMANIA

Decreto 79.951, del 13.7.77

Artículo 1º.
1. El transporte marítimo de las mercaderías objeto del intercambio comercial entre los dos países será efectuado en barcos de bandera brasileña y rumana.

2. Ambas Partes Contratantes efectuarán todos los esfuerzos en el sentido de asegurar que el transporte sea efectuado de tal modo que la totalidad de los fletes obtenidos sea dividida en partes iguales entre las banderas de las dos Partes Contratantes, tanto en un sentido del tráfico como en el otro.

3. En caso de que una de las Partes Contratantes no se encontrare eventualmente en condiciones de efectuar el transporte, conforme a lo establecido en el inciso 2 de este artículo, el referido transporte deberá, siempre que sea posible, ser hecho en barco de la otra Parte Contratante.

4. Los transportes a granel de petróleo y sus derivados, continuarán sujetos a la legislación interna de cada Parte Contrante.

Art. 2º.
1. La aplicación del presente Convenio no implicará discriminación de carga, ni ocasionará que las cargas esperen barco de una de las Partes Contratantes por un período superior a 30 días, y procurará la fijación de tarifas de flete justas.

2. En la eventualidad de no haber disponibilidad en los barcos de bandera brasileña o bandera rumana, podrá ser autorizado el embarque en bardo de tercera bandera, respetando el plazo establecido en el inciso 1 del presente artículo. Dicha autorización, mediante previa solicitud del cargador, será siempre concedida por la autoridad marítima competente si los armadores de la bandera brasileña y de la bandera rumana no pudieren ofrecer el espacio necesario para ese transporte.

Art. 3º. Sólo podrá realizar transporte de carga a ser embarcada en puertos brasileños y destinada a puertos rumanos y viceversa, los armadores autorizados, por las respectivas autoridades marítimas competentes, para servir en el tráfico comercial marítimo entre las dos Partes Contratantes.

Art. 4º.
1. Cosideránse, para los efectos de este Convenio, barcos de bandera brasileña o de bandera rumana, los barcos matriculados en cada una de las Partes Contratantes, de acuerdo con las respectivas legislaciones vigentes, no estando incluidos: a) los barcos de guerra; b) otros barcos cuando estén al servicio exclusivo de las Fuerzas Armadas; c) los barcos de investigaciones (hidrográficos, oceanográficos y científicos); d) los barcos de pesca.

2. Los barcos fletados, sin transferencia de su propiedad, por armadores nacionales o empresas de navegación legalmente constituidas, cuyos contratos de fletamento hayan sido registrados ante las respectivas autoridades marítimas competentes, en consecuencia, hayan sido autorizados para participar en el tráfico comercial entre ambos países, gozarán, en cada uno de ellos, del tratamiento de barco de la nación más favorecida por el tiempo de duración del fletamento.

3. Las autoridades marítimas competentes comunicarán recíprocamente en cada ocasión, cuando otorguen autorización para el fletamento de barcos destinados al tráfico comercial entre ambos países.

.....

CONVENIO DE TRANSPORTE ACUATICO ENTRE LA ARGENTINA Y CHILE

Convenio del 17.5.74

El Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República de Chile:

Animados por el deseo común de desarrollar el intercambio comercial entre la República Argentina y la República de Chile.

Teniendo en cuenta el especial interés en promover el comercio recíproco mediante el fortalecimiento y la adecuada protección de la estabilidad económica de las respectivas marinas mercantes, cuya existencia y desarrollo se consideran esenciales no sólo para la ampliación y diversificación de las relaciones económicas entre ambos países, sino también para afianzar las bases que posibiliten el incremento del intercambio comercial.

Considerando que el intercambio de productos debe estar acompañado por un eficaz intercambio de servicios.

Reconociendo la necesidad de asegurar la eficiencia y regularidad de los transportes marítimos y la adopción de tarifas de fletes adecuadas y estables.

Reconociendo que las marinas mercantes de los dos países tienen derecho a transportar prioritariamente las cargas objeto del intercambio comercial recíproco.

Teniendo en consideración que los armadores de bandera argentina y los armadores de bandera chilena son los transportadores directamente interesados en las cargas marítimas del intercambio entre los dos países, y que los fletes provenientes del transporte marítimo de esas cargas deben beneficiar a los armadores de ambos países.

Estimando que es conveniente que las empresas marítimas estrechen sus relaciones y mantengan contacto permanente entre sí.

Han convenido lo siguiente:

Artículo 1º.

1. El transporte marítimo de las mercaderías objeto del intercambio comercial entre ambos países se efectuará obligatoriamente en buques de bandera argentina y en buques de bandera chilena, incluyendo las cargas amparadas en un régimen de preferencia vigente en cualquiera de los dos países.

2. El transporte deberá efectuarse de manera que la totalidad de los fletes obtenidos sea dividida en partes iguales entre las banderas de las dos Partes Contratantes, tanto en un sentido del tráfico como en el otro.

3. En el caso de que una de las Partes Contratantes no se encontrare eventualmente en condiciones de efectuar el transporte, conforme con lo establecido en el párrafo 2 del presente artículo, el referido transporte deberá se efectuado prioritariamente en buques de la otra Parte Contratante, y se computará dentro de la cuota del 50% de la Parte cedente, en los términos que se establezcan en los acuerdos de la Conferencia de Fletes.

4. Cada Parte Contratante, dando conocimiento a la otra Parte, podrá autorizar a los armadores de su bandera a ceder parte de su respectivo 50% a armadores de países miembros de la ALALC, sobre la base de un tratamiento recíproco en otro tráfico del intercambio. El transporte efectuado en estos casos se regirá por las disposiciones del presente Convenio.

Art. 2°.
1. Se considerarán buques de bandera argentina o chilena respectivamente, a los matriculados como tales de acuerdo con la legislación vigente en cada uno de los dos Estados.

2. Se considerarán también buques de bandera argentina o chilena a los buques de bandera de países miembros de la ALALC, que participaran en el tráfico en los términos del párrafo 4 del artículo 1 del presente Convenio.

3. Los buques arrendados sin transferencia de su tenencia (time-charter) por armadores argentinos o chilenos cuyos contratos de fletamento hayan sido registrados ante la respectiva autoridad competente de cada una de las Partes Contratantes y estén autorizados, en consecuencia, para participar en el tráfico comercial entre ambos países, serán considerados buques de bandera argentina o chilena, respectivamente, por el tiempo de duración del contrato.

4. En los casos de arrendamiento, los armadores de cada una de las Partes Contratantes deberán dar preferencia, en igualdad de condiciones, a buques de su propia bandera, y a falta de éstos, en primer término, a buques de bandera de la otra Parte y en segundo término a buques de terceras banderas.

5. Las autoridades competentes se comunicarán recíprocamente en cada ocasión las autorizaciones que concedan para el arrendamiento de buques destinados al tráfico comercial entre ambos países.

Art. 3°. Con el objeto de asegurar la regularidad de los servicios y el mejor aprovechamiento de los buques de ambas banderas, se podrán establecer sistemas de coordinación y regímenes especiales de embarque para aquellas cargas que, por su nateraleza física o su volumen, así lo requirieren.

Art. 4°. La aplicación del presente Convenio no implicará discriminación de cargas, ni ocasionará esperas de los embarques superiores a cinco días para productos perecederos o de pronto deterioro, y a 20 días para el resto de las cargas.

Art. 5°. Cuando no hubiere disponibilidad de bodega en buques de bandera argentina o chilena dentro de los plazos establecidos en el artículo 4 para las diferentes cargas, se podrá autorizar el embarque en buques de terceras banderas. La autorización será concedida por los comités locales de la Conferencia de Fletes o por la autoridad competente del país de embarque.

Art. 6°. La preferencia para el transporte se aplicará de manera que no resulte encarecimiento de fletes que afecte al intercambio entre ambos países.

Art. 7°.
1. Para la ejecución del presente Convenio, los armadores argentinos y chilenos constituirán una Conferencia de Fletes, la que tendrá a su cargo la organización del tráfico marítimo a que se refiere el presente Convenio, para su más eficiente y económica prestación.

2. Este organismo atenderá además los diversos aspectos del transporte marítimo argentino-chileno, manteniendo contacto permanente con los sectores comerciales interesados y con las autoridades competentes de ambos países.

Art. 8°. Las Partes Contratantes promoverán la constitución de uno o más "Full Money Pool" que agrupen a los armadores autorizados de ambas banderas.

Art. 9°.
1. Sólo los armadores autorizados por las respectivas autoridades competentes podrán realizar el transporte de mercaderías a embarcar en puertos argentinos y destinados a puertos chilenos y viceversa.

2. No serán miembros de la Conferencia de Fletes los armadores de países miembros de la ALALC que hubieren sido autorizados, de acuerdo con los términos del párrafo 4 del artículo 1. El armador argentino o chileno cedente asumirá ante la Conferencia la responsabilidad por todo incumplimiento de las normas del presente Convenio y de las disposiciones complementarias que pudieren adoptarse con posterioridad.

Art. 10. Durante el período que medie entre la firma del presente Convenio y la efectiva puesta en marcha de la Conferencia de Fletes, el transporte será organizado por los armadores de las dos banderas y las autoridades competentes de ambas Partes Contratantes, para asegurar la regularidad de frecuencias y de servicios en forma adecuada a las necesidades del intercambio.

Art. 11.
1. El Estatuto de la Conferencia de Fletes contendrá disposiciones que aseguren su correcto funcionamiento. Sus normas y facultades serán determinadas de manera amplia, especialmente en lo que se refiere a declaración de principios; condiciones para ser integrante; designación de autoridades; términos y extensión de sus mandatos; distribución equitativa de puertos de carga y descarga; normas de racionalización de los servicios, establecimiento de Comités, sus funciones y facultades; normas de procedimiento para determinar tarifas de fletes y condiciones de transporte; sistemas de votación

para aplicar penalidades a sus miembros; cooperación de los armadores asociados para el fiel cumplimiento de las disposiciones relativas a la explotación del tráfico previsto en el presente Convenio.

2. El Estatuto deberá prever de manera expresa el sistema para la clasificación de las cargas de intercambio, conforme con las normas establecidas en la nomenclatura arancelaria que hayan adoptado ambas Partes Contratantes.

Art. 12. En el caso de no lograrse acuerdo sobre tarifas y condiciones de transporte en la Conferencia de Fletes, corresponderá a las autoridades competentes de ambas Partes Contratantes fijarlas de común acuerdo.

Art. 13. Las tarifas de fletes establecidas sólo entrarán en vigor después de su aprobación por las autoridades competentes de las Partes Contratantes.

Art. 14.
1. Las autoridades competentes de las Partes Contratantes establecerán de común acuerdo los plazos dentro de los cuales deberán aprobar, objetar o rechazar las tarifas de fletes, así como el procedimiento de consulta para los casos en que una de ellas, con conocimiento de la otra, decida objetar o rechazar tarifas.

2. También fijarán los plazos para las comunicaciones recíprocas sobre aprobación, objeción o rechazo de las tarifas y condiciones de transporte.

Art. 15. En el caso de que la Conferencia de Fletes no resolviera, dentro del plazo que fije el Estatuto, sobre las objeciones o rechazo de las tarifas o condiciones de transporte formuladas por la autoridad competente de una de las Partes Contratantes, ésta promoverá una reunión con la autoridad competente de la otra Parte Contratante para proceder de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 14 del presente Convenio.

Art. 16. Cuando a consecuencia de la aplicación de fletes o condiciones de transporte, se afecte el intercambio o se lesionen los intereses de los usuarios o de los transportistas, las Partes Contratantes promoverán, en sus jurisdicciones, consultas entre los sectores interesados.

Art. 17.
1. Con el objeto de que las autoridades competentes de cada Parte Contratante puedan proceder a la fiscalización de los servicios y establecer el grado de participación de los armadores y banderas respectivos en el tráfico de que se trata, los armadores deberán suministrar mensualmente a aquellas autoridades y a la Conferencia de Fletes, copia de los manifiestos de carga, así como de los itinerarios cumplidos por sus bueques en dicho período.

2. La Conferencia de Fletes deberá proporcionar a las autoridades competentes de las Partes Contratantes la información relacionada con sus actividades que éstas le solicitaren.

Art. 18. Las Partes Contratantes facilitarán la fluida y rápida liquidación y transferencia de los importes que en concepto de fletes perciban los armadores participantes en el tráfico, de conformidad con las disposiciones en vigor entre ambos países que regulen los pagos recíprocos.

Art. 19. Las Partes Contratantes adoptarán, dentro de sus respectivas jurisdicciones, las medidas necesarias para acelerar la operación de los buques.

Art. 20. Para el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 1 del presente Convenio, las autoridades pertinentes de cada Parte Contratante adoptarán las medidas necesarias para que la documentación que ampare las cargas del intercambio entre los dos países, se selle con leyendas que indiquen la obligatoriedad de embarque en buques de bandera de una de las Partes Contratantes.

Art. 21.

1. Los buques de bandera argentina y los buques de bandera chilena que transporten cargas entre ambos países, gozarán en cada uno de ellos de un tratamiento igual a los de bandera nacional que operen en el mismo tráfico, sin perjuicio del derecho de cada Estado a limitar el acceso a ciertas zonas, por razones de seguridad nacional.

2. Lo dispuesto en el párrafo precedente del presente artículo no comprende el pago de las contribuciones de faros y balizas ni la obligación de utilizar los servicios de practicaje y pilotaje que tienen las naves mercantes extranjeras en las aguas nacionales de cada país, de acuerdo con la reglamentación interna de cada Parte Contratante.

3. Las prohibiciones por razones de seguridad a las que se refiere el párrafo 1 del presente artículo no podrán ser consideradas discriminatorias, salvo cuando afecten a los resultados económicos igualitarios de las naves y de las cargas, principalmente en lo que se refiere a servicios portuarios de carga y descarga, estiba y desestiba, uso de muelles, atraque, estadía y sobreestadía, entrada y salida.

Art. 22. Ninguna medida que adopte una de las Partes Contratantes con respecto a mercaderías y/o personas transportadas en buques de su propia bandera podrá implicar recargos, sobreprecios, rebajas o cualquier tratamiento diferencial en los fletes, cuando sean transportadas en buques de bandera de la otra Parte.

Art. 23. Las Partes Contratantes no adoptarán ni impondrán restricciones de ninguna naturaleza o medidas de efecto equivalente para la operación, recepción o despacho de buques de bandera de la otra Parte, que signifiquen tratamiento desigual o menos favorable que el aplicado a buques de terceras banderas.

Art. 24.
1. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio podrá ser interpretada como restricción del derecho de cada Parte de reglamentar los servicios de su cabotaje nacional, así como los transportes hacia y desde terceros países.

2. Tampoco podrá considerarse como restricción al derecho de cada Parte de facilitar, en cualquier forma, los servicios de cabotaje nacional que realicen sus buques.

3. Para los fines del presente Convenio se entiende por servicios de cabotaje nacional los servicios de transporte por agua que se realicen entre puertos o puntos geográficos de un mismo país, conforme a su legislación.

Art. 25. La aplicación del presente Convenio no podrá dar lugar al rechazo injustificado de embarques, ni al cobro excesivo de fletes, ni al atraso de embarques, ni a la concesión de rebajas, ni a la adopción de otras medidas que constituyan prácticas de competencia desleal, y perturben la participación de los buques de cada una de las banderas en el tráfico recíproco.

Art. 26.
1. Las Partes Contratantes se comprometen a exigir que la Conferencia de Fletes adopte un sistema estadístico uniforme que demuestre la correcta y equilibrada participación de los buques de ambas banderas en el tráfico al que se refiere el presente Convenio, así como las cargas derivadas a buques de terceras banderas.

2. Las autoridades competentes deberán intercambiar la más amplia información respecto de las cargas transportadas en las condiciones señaladas en el artículo 5 del presente Convenio.

Art. 27. Las autoridades competentes intercambiarán informaciones destinadas a lograr la mayor eficiencia del transporte marítimo entre las Partes Contratantes.

Art. 28.
1. Serán autoridades competentes para los efectos del presente Convenio, en la República Argentina, la Subsecretaría de Marina Mercante de la Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas del Ministerio de Economía, y en la República de Chile, el Departamento de Transporte Marítimo de la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

2. Si una de las Partes modificara la competencia establecida en el párrafo anterior, comunicará a la otra Parte la designación de la nueva autoridad, por vía diplomática.

Art. 29.
1. Cada Parte Contratante podrá solicitar, por vía diplomática, reuniones de consulta entre las respectivas autoridades competentes, para la interpretación y aplicación del presente Convenio. Dichas reuniones deberán iniciarse

dentro de un plazo de 90 días a partir de la notificación del respectivo pedido, y se realizarán en el territorio del país al que le fuera solicitada la reunión, a menos que se conviniere de otra forma.

2. Las autoridades competentes podrán también comunicarse directamente entre sí, sea por correspondencia o a través de representantes, para tratar asuntos cuya importancia no requiere consultas formales y para evaluar las condiciones y resultados de la aplicación del presente Convenio y promover su perfeccionamiento.

3. Al finalizar el primer año de vigencia del presente Convenio, las Partes Contratantes se reunirán para examinar y promover las modificaciones o los ajustes del mismo que resultaren necesarios teniendo en cuenta las experiencias habidas durante ese período.

Art. 30. Las facilidades y derechos que las Partes Contratantes se conceden recíprocamente en el presente Convenio quedan excluidos de la aplicación de la cláusula de la nación más favorecida, que pudiera hacerlos extensivos a terceros Estados.

Art. 31. El presente Convenio entrará en vigor 90 días después del canje de los Instrumentos de Ratificación, que se efectuará en la ciudad de Santiago. Tendrá una duración de cinco años y se prorrogará automáticamente por períodos iguales, a menos que una de las Partes Contratantes comunique a la otra, con una antelación mínima de 120 días, su intención de denunciarlo.

Hecho en la ciudad de Buenos Aires, capital de la República Argentina, a los 17 días del mes de mayo del año 1974, en dos ejemplares originales de un mismo tenor, igualmente válidos.

Por el gobierno de la República Argentina

Alberto Juan Vignes
Ministro de Relaciones Exteriores y Culto

Por el gobierno de la República de Chile

Ismael Huerta Díaz
Ministro de Relaciones Exteriores

PRORROGA DE LA VIGENCIA DE UN ACUERDO DE POOL

Resolución SSMM 106, del 3.4.74

Considerando:

Que el acuerdo de Pool firmado por las líneas miembros de la Conferencia de Fletes Lejano Oriente-Río de la Plata-Lejano Oriente, el 2 de abril de 1973, constituye una importante herramienta para la consolidación de la participación de la bandera argentina en el tráfico de referencia.

Que el Acuerdo de que se trata cumple con lo establecido en el Decreto-Ley 20.447/73 y decreto reglamentario 4780/73, modificado por el Decreto 448/74 y con lo previsto en el Decreto-Ley 18.250/69, modificado por el Decreto-Ley 19.877, y decreto reglamentario 6.942/72, modificado por el Decreto 264/74.

Que la homologación otorgada por Resolución SSMM 453/73 al citado Acuerdo de Pool vence el 31 de marzo del corriente año.

Por ello, el Subsecretario de Marina Mercante

Resuelve:

Artículo 1°. Homológase la prórroga hasta el 31 de marzo de 1975, de la vigencia del Acuerdo de Pool firmado el 2 de abril de 1973 por las líneas miembros de la Conferencia de Fletes Lejano Oriente-Río de la Plata-Lejano Oriente.

Art. 2°. Regístrese, comuníquese y pase a la Dirección Nacional de Promoción Naviera a sus efectos.

Hugo G. Guillamón.

CONVENIO COMERCIAL Y DE PAGOS FIRMADO ENTRE COLOMBIA Y POLONIA

Ley 45, del 31.12.73

El Congreso de Colombia,

Decreta:

Artículo 1º. Apruébase el Convenio Comercial y de Pagos entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República Popular de Polonia, firmado en Bogotá el 10 de noviembre de 1970, cuyo texto a la letra dice:

Convenio comercial y de pagos entre el gobierno de la República de Colombia y el gobierno de la República Popular de Polonia

El gobierno de la República de Colombia y el gobierno de la República Popular de Polonia, animados por el común deseo de fortalecer y fomentar las relaciones económicas y el intercambio comercial entre los dos países, de conformidad con los principios de igualdad, beneficio mutuo y dentro de las modalidades que para dicho intercambio imponen las necesidades derivadas del grado de desarrollo económico de los dos países; y teniendo en cuenta el principio del respeto a la soberanía, han convenido en lo siguiente:

.....

Artículo 13. Las Partes Contratantes convienen en que, a través de las cuentas de que trata el artículo XI, continuarán efectuándose los siguientes pagos:

.....

b) Gastos relativos a: seguros (premios e indemnizaciones), carga transportada por barco de bandera de Colombia o de Polonia; despacho, almacenaje y trasbordo de las mercancías; costo y reparación de navíos; costos portuarios, comisiones de agentes .....

Artículo 21. Este Convenio tendrá una vigencia de tres años, y se entenderá automáticamente prorrogado por períodos de dos años, a menos que una de las Partes Contratantes lo denuncie por escrito, con 12 meses de anticipación a la fecha de expiración del respectivo período.

EL TRANSPORTE MARITIMO Y UN CONVENIO COMERCIAL ENTRE COLOMBIA Y LA REPUBLICA DEMOCRATICA ALEMANA

Ley 42, del 11.12.75

Artículo 1º. Apruébase el Convenio Comercial y de Pagos entre el gobierno de la República Democrática Alemana y el gobierno de la República de Colombia, firmado en Bogotá, D.E., el día 6 de diciembre de 1973.

Artículo 2º. Esta ley rige desde la fecha de su sanción.

Alfonso López Michelsen, Indalecio Liévano Aguirre.

Convenio

Artículo 1. Las Partes Contratantes harán todos los esfuerzos tendientes a desarrollar y facilitar el comercio entre ambos Estados, dentro de las cláusulas del presente Convenio.

Artículo 2. Con el fin de promover y facilitar el comercio y el transporte marítimo entre ambos Estados, las dos Partes Contratantes se acogerán al régimen de la nación más favorecida para todos los asuntos relativos al comercio y al transporte marítimo en lo concerniente a la entrada, permanencia y salida de naves comerciales de uno de los dos países en los puertos del otro.

El régimen mencionado no comprenderá aquellos privilegios, franquicias y ventajas que uno de los dos países haya otorgado u otorgue en el futuro a las naciones limítrofes para incremento del comercio fronterizo y del transporte marítimo, o de aquellos que hayan sido o fueron otorgados a otros países con motivo de la participación en zonas de libre comercio u otros acuerdos económicos regionales.

.....

Artículo 5. Cada una de las Partes Contratantes eximirá de derechos de aduana, impuestos y otros derechos a la importación o exportación, según el caso, dentro del mercado de las normas jurídicas vigentes en el territorio de su Estado, las siguientes mercancías y objetos:

.....

e) Contenedores importados para fines de relleno, los cuales, al cabo de determinado período, deberán ser exportados de nuevo.

.....

Artículo 17. El presente Convenio entrará en vigor en la fecha en que cada una de las Partes Contratantes notifique a la otra que su Gobierno ha cumplido con los requisitos legales pertinentes.

CONVENIO COMERCIAL ENTRE COLOMBIA Y LA INDIA
Y EL TRAFICO MARITIMO

Ley 8, del 23.1.76

Artículo 1º. Apruébase el Acuerdo Comercial entre el gobierno de la República de Colombia y el gobierno de la India, firmado en Bogotá el 14 de julio de 1970.

.....

Artículo 11. Sujetos a las leyes y reglamentaciones vigentes en ambos países, los buques mercantes pertenecientes a cualquiera de las Partes Contratantes gozarán, respecto a todos los asuntos relacionados con navegación, de libre acceso a los puertos abiertos para el intercambio, la utilización de facilidades portuarias, derechos de cargue y descargue, impuestos y otras facilidades, y de un tratamiento otorgado a buques de cualquier otro país, excepto aquellas ocasiones acordadas a buques y que estén conectadas con el comercio interno de las costas de las Partes, las cuales no estarán comprendidas bajo este artículo con relación a la otra Parte.

Artículo 12. Ambas Partes Contratantes, considerando que la existencia de facilidades de navegación adecuadas y económicas es un elemento indispensable para la promoción del intercambio entre los dos países acuerdan tomar todas las medidas posibles para promover una cooperación provechosa en asuntos navieros entre los dos países.

.....

Artículo 14. El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha del canje del instrumento de ratificación que tendrá lugar en la ciudad de Nueva Delhi.

Artículo 15. El presente Acuerdo tendrá vigencia por un período de tres años. En caso de que ninguno de los gobiernos haya dado aviso al otro gobierno sobre su intención de terminar el Acuerdo por lo menos con noventa días antes de la fecha de expiración del período mencionado, continuará vigente por períodos de un año cada vez. El gobierno de alguna de las Partes Contratantes podrá, por lo menos, con noventa días de anticipación a la expiración de uno de los períodos mencionados, dar aviso sobre su intención de terminar el Acuerdo.

.....

Artículo 2º. Esta Ley rige desde la fecha de su sanción.

Alfonso López Michelsen, Indalecio Liévano Aguirre.

APROBACION DEL CONVENIO DE TRANSPORTE MARITIMO ENTRE PERU Y BRASIL

Decreto-Ley 20.609 del 14.5.74

El Presidente de la República,

Por cuanto el gobierno revolucionario ha dado el Decreto-Ley siguiente,
Considerando:
Que con fecha 12 de abril de 1973 se suscribió en la ciudad de Lima un Convenio sobre Transportes Marítimos entre el gobierno de la República del Perú y el gobierno de la República Federativa del Brasil.

Que es conveniente a los intereses nacionales la aprobación de dicho convenio.
En uso de las facultades de que está investido, y
Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros,
Ha dado el Decreto-Ley siguiente:

Artículo único. Apruébase el Convenio sobre Transportes Marítimos, suscrito en la ciudad de Lima el 12 de abril de 1973, entre el gobierno del Perú y el gobierno de la República Federativa del Brasil.

Juan Velasco Alvarado, Edgardo Mercado Jarrín, Rolando Gilardi Rodríguez, Luis E. Vargas Caballero, Pedro Sala Orosco, Alfredo Carpio Becerra, Luis Barandiarán Pagador, Javier Tantaleán Vanini, Guillermo Marcó del Pont Santistevan, Ramón Arrospida Mejía, Alberto Jiménez de Lucio, Miguel Angel de la Flor Valle, Pedro Richter Prada, Raúl Meneses Arata.

Convenio

El Gobierno de la República Peruana y el Gobierno de la República Federativa del Brasil;

Considerando el interés de desarrollar el intercambio entre la República Peruana y la República Federativa del Brasil.

Tomando en cuenta el interés especial en promover el comercio recíproco mediante el fortalecimiento y la adecuada protección de la estabilidad económica de las respectivas marinas mercantes, cuya existencia y desarrollo se consideran esenciales, no solamente para la ampliación y diversificación de las relaciones económicas entre los dos países, sino también para afianzar las bases que posibiliten el incremento del intercambio comercial.

Considerando que el intercambio bilateral de productos debe ser acompañado de un intercambio eficaz de servicios, que debe ser complementado por la acción paralela de las autoridades portuarias, recomendando igual actitud a las entidades estibadoras de ambos países.

Reconociendo la necesidad de asegurar la eficiencia y regularidad de los transportes marítimos y la adopción de tarifas de fletes adecuadas y estables.

Reconociendo que las marinas mercantes de los dos países tienen el derecho de transportar prioritariamente las cargas que son objeto del intercambio comercial recíproco.

Teniendo en consideración que los armadores de bandera peruana y los armadores de bandera brasileña son los transportadores directamente interesados en las cargas marítimas del intercambio entre los dos países y que los fletes provenientes del transporte marítimo de esas cargas deben beneficiar a los armadores de ambos países.

Considerando que el principio de la distribución de las cargas del intercambio en buques de bandera nacional peruana o brasileña, fue expresamente establecido por ambos gobiernos en el párrafo tercero del artículo 4 del Acta Final de la primera reunión de la Comisión Mixta Peruano-Brasileña de Cooperación Económica y Técnica firmada en la ciudad de Lima el 25 de agosto de 1971.

Considerando que es conveniente que las empresas marítimas estrechen sus relaciones y mantengan contactos permanentes entre sí.

Conviene en lo siguiente:

Artículo 1.

1. El transporte marítimo de las mercaderías que resulten del intercambio comercial entre ambos países será obligatoriamente efectuado en buques de bandera peruana y brasileña, incluyendo las cargas que reciban favor gubernamental en cualquiera de los dos países.

2. El tratamiento deberá efectuarse de forma tal que la totalidad de los fletes obtenidos sea dividida en partes iguales entre las banderas de las dos Partes Contratantes, tanto en un sentido del tráfico como en el otro.

3. En el caso que una de las Partes Contratantes no se encuentre eventualmente en condiciones de efectuar el transporte conforme a lo establecido en el inciso 2, de este artículo, el referido transporte deberá, siempre que sea posible, ser hecho en buques de la otra Parte Contratante, independientemente de la división en partes iguales prevista en el mencionado inciso 2.

4. Las Partes Contratantes podrán autorizar mediante comunicación previa a la autoridad marítima competente de la otra Parte Contratante, la cesión por armadores de su bandera de parte correspondiente a su cuota de 50% a armadores de los países miembros de la ALALC, en compensación de un tratamiento recíproco en otro tráfico de intercambio. Tal cesión no

invalida las responsabilidades de las Partes Contratantes en todos los términos de este Convenio.

5. Los transportes a granel de petróleo y sus derivados, así como los de minerales a granel, quedan excluidos del presente Convenio.

Artículo 2.

1. Se consideran respectivamente buques de bandera peruana o brasileña a los matriculados como tales, de acuerdo con la legislación vigente en cada una de las Partes Contratantes.

2. Los buques propios de los armadores de los países miembros de la ALALC que participaren en el tráfico en los términos del artículo 1, inciso 4, gozarán de los mismos derechos y obligaciones aplicables, en los términos del presente Convenio, para los buques de bandera peruana o brasileña.

3. Los buques arrendados, sin transferencia de su tenencia (time charter) por armadores nacionales o empresas navieras legalmente constituidas, cuyos contratos de fletamento hayan sido registrados ante la autoridad marítima competente y, en consecuencia, autorizados para participar en el tráfico comercial entre ambos países, gozarán en cada uno de ellos del tratamiento de buque nacional, por el tiempo de duración del contrato.

4. En los casos de arrendamiento, los armadores de una de las Partes Contratantes deberán dar preferencia, siempre que sea posible, en igualdad de condiciones, a buques de su propia bandera y a falta de éstos, en primer lugar a buques de la otra bandera, y en segundo lugar a buques de tercera bandera.

5. Las autoridades marítimas competentes se comunicarán recíprocamente, en cada ocasión, cuando concedan autorización para fletamento de buques destinados al tráfico comercial entre ambos países.

Artículo 3. La ejecución del presente Convenio no implicará discriminación alguna en la carga, ni ocasionará espera de los embarques superior a cuatro días para los productos perecederos y de fácil deterioración y de 18 días para las demás cargas.

Artículo 4. El embarque en buques de tercera bandera podrá ser autorizado cuando no hubiera disponibilidad de embarque en los buques de bandera peruana o brasileña, en los plazos establecidos en el artículo 3 para las cargas indicadas. Esta autorización será concedida por la autoridad competente del país de embarque, mediante previa solicitud del embarcador.

Artículo 5. La preferencia para el transporte se aplicará en forma tal que no produzca el encarecimiento de los fletes y no afecte el intercambio entre ambos países.

Artículo 6.

1. Para la ejecución del presente Convenio, los armadores peruanos y brasileños constituirán un Acuerdo de Tarifas y Servicios.

2. Este Acuerdo contemplará los diversos aspectos del transporte marítimo peruano-brasileño manteniendo contacto permanente con los sectores comerciales interesados y con las autoridades competentes de ambos países.

3. Las Partes Contratantes promoverán, si así resultare conveniente, la constitución de una Conferencia de Fletes que agrupe a los armadores de ambas banderas, autorizados por las autoridades marítimas competentes para operar en el tráfico cubierto por el presente Convenio.

Artículo 7. Las Partes Contratantes promoverán la constitución de uno o más "Full Money Pool" (Amplios Pools Monetarios) que agrupen a los armadores de ambas banderas.

Artículo 8.

1. Solamente podrán realizar el transporte de cargas a ser embarcadas en puertos peruanos y destinadas a puertos brasileños y viceversa, los armadores autorizados por los respectivos gobiernos para servir el tráfico.

2. Los armadores de banderas de los países miembros de la ALALC que hayan sido autorizados de acuerdo con los términos del artículo 1, inciso 4, no podrán ser miembros del Acuerdo de Tarifas y Servicios. El armador peruano o brasileño cedente asumirá la responsabilidad en relación al referido Acuerdo, por toda falta de cumplimiento de las normas de este Convenio y de todas aquellas reglas complementarias que puedan ser establecidas con posterioridad, inclusive aquéllas establecidas en el Reglamento del Convenio, en el Reglamento del Acuerdo de Tarifas y Servicios y en los Acuerdos de "Full Money Pool".

Artículo 9. Durante el período comprendido entre la firma del presente Convenio y la fecha de la puesta en marcha del Acuerdo de Tarifas y Servicios, el transporte será organizado por los armadores de las dos banderas, para asegurar la regularidad de frecuencias y de servicios, en forma adecuada a las necesidades del intercambio.

Artículo 10. El Acuerdo de Tarifas y Servicios tendrá a su cargo la organización del tráfico marítimo cubierto por este Convenio, para su más eficiente y económica prestación.

Artículo 11.

1. El Reglamento del Acuerdo de Tarifas y Servicios contendrá disposiciones que aseguren su correcto funcionamiento. Estas disposiciones serán determinadas de manera amplia y no limitativa por las empresas navieras autorizadas de ambas banderas, y serán posteriormente aprobadas por las autoridades marítimas competentes.

2. La tarifa de fletes deberá ser estructurada en base a un sistema completo de clasificación de las cargas del intercambio, conforme a las normas establecidas en la nomenclatura de la tarifa aduanera de mercancías que sea adoptada por ambas Partes Contratantes.

Artículo 12. En caso que en el Acuerdo de Tarifas y Servicios no se llegue a entendimiento respecto al establecimiento de las tarifas de fletes y condiciones de transporte, corresponderá a las autoridades marítimas competentes de ambas Partes Contratantes fijarlas de común acuerdo.

Artículo 13. Las tarifas de fletes que sean establecidas, solamente entrarán en vigencia después de su aprobación por las autoridades marítimas competentes de ambas Partes Contratantes.

Artículo 14.

1. Las autoridades marítimas competentes de las Partes Contratantes establecerán directamente entre sí los plazos en que deberán aprobar o formular objeciones o censuras a las tarifas de fletes, así como el procedimiento de consulta, para los casos en que una de ellas, con conocimiento de la otra, decida objetar o desaprobar dichas tarifas.

2. Las autoridades marítimas competentes de las Partes Contratantes determinarán los plazos para las comunicaciones recíprocas sobre aprobación, objeción o desaprobación de las tarifas y condiciones de transporte, así como la anticipación con que se deben comunicar a los usuarios las notificaciones sobre nuevos aumentos en las tarifas de fletes.

Artículo 15. En caso que en el Acuerdo de Tarifas y Servicios no se llegue a una solución, dentro del plazo fijado, sobre las objeciones o desaprobación de las tarifas o condiciones de transporte, formuladas por la autoridad marítima competente de una Parte Contratante, ésta promoverá una reunión con la autoridad marítima competente de la otra Parte Contratante para proceder de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 de este Convenio.

Artículo 16. Las Partes Contratantes promoverán, dentro de sus jurisdicciones, consultas entre los sectores interesados, cuando, como consecuencia de la aplicación del flete o de las condiciones de transporte, éstas resulten ser perjudiciales a los intereses del comercio, de los usuarios o de los transportadores.

Artículo 17.

1. A fin de que las autoridades marítimas competentes de cada Parte Contratante puedan proceder a la fiscalización de los servicios y controlar el grado de participación de los armadores y de la bandera en el tráfico previsto en el presente Convenio, el Acuerdo de Tarifas y Servicios deberá mensualmente enviar a aquellas autoridades copias de las listas de contabilización de los "pools", así como de los itinerarios cumplidos en el mismo período por los buques de los armadores autorizados.

2. Los armadores autorizados de cada una de las Partes Contratantes enviarán al Acuerdo de Tarifas y Servicios copias de los manifiestos de cargas y sus correcciones, así como los itinerarios cumplidos por sus buques.

3. El Acuerdo de Tarifas y Servicios deberá proporcionar a la autoridad marítima competente la información que le pueda ser solicitada en relación con sus actividades.

Artículo 18. Las Partes Contratantes se comprometen a facilitar la fluida y rápida liquidación y transferencia de los importes resultantes del pago de fletes a los armadores participantes, de acuerdo con las disposiciones en vigencia, que regulan los pagos recíprocos entre los dos países.

Artículo 19. Las Partes Contratantes se comprometen a adoptar, dentro de sus respectivas jurisdicciones, las medidas necesarias para acelerar las operaciones de los buques.

Artículo 20. Para el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 1 de este Convenio, las autoridades pertinentes de cada Parte Contratante adoptarán las medidas necesarias para que la documentación que ampara las cargas de intercambio entre los dos países, se selle con leyendas que indiquen la obligatoriedad de embarque en buques de bandera de los signatarios de este Convenio.

Artículo 21. Los buques de bandera peruana y brasileña que transporten cargas entre ambos países gozarán, en cada uno de ellos, de un tratamiento igual a los de bandera nacional que operan en el mismo tráfico, sin perjuicio de los derechos soberanos de cada país para delimitar ciertas zonas, por razones de seguridad nacional.

Artículo 22.

1. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio podrá ser interpretada como una restricción al derecho que tiene cada país de reglamentar su cabotaje nacional, así como los transportes para y de terceros países.

2. Del mismo modo, no podrá considerarse como restricción el derecho de cada país de facilitar, bajo cualquier forma, los servicios de cabotaje nacional que sus buques realizan.

3. Para los fines del presente Convenio, se entiende por comercio y navegación de cabotaje nacional, los servicios de transporte por agua que se realizan entre puertos o puntos geográficos de un mismo país, conforme a su legislación.

Artículo 23. La aplicación de las cláusulas de este Convenio no podrá significar discriminaciones de cargas, ni una negativa injustificada de embarques, ni cobros excesivos de fletes, ni atrasos de embarques, ni concesiones de descuentos, que puedan perturbar la participación de los buques de cada una de las banderas de las Partes Contratantes.

Artículo 24. Las Partes Contratantes se comprometen a exigir que el Acuerdo de Tarifas y Servicios, previsto en el artículo 6, adopte un sistema estadístico uniforme que demuestre la correcta y equilibrada participación de los buques de ambas banderas en el tráfico cubierto por este Convenio.

Artículo 25. Las autoridades marítimas competentes intercambiarán informaciones destinadas a alcanzar máxima eficiencia del transporte máritimo entre las Partes Contratantes.

Artículo 26.

1. Para los fines del presente Convenio, se entienden como autoridades marítimas competentes, en la República Peruana, a la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y en la República Federativa del Brasil, a la Superintendencia Nacional de Marina Mercante (SUNAMAM) del Ministerio de Transportes.

2. Si por razón de alguna alteración en la legislación de alguna de las Partes Contratantes fuere modificada la competencia de la autoridad marítima, se comunicará la designación de la nueva autoridad a la otra Parte Contratante mediante nota de Cancillería.

Artículo 27.

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar reuniones de consulta entre las autoridades marítimas competentes, sobre las disposiciones y la aplicación del presente Convenio, las cuales deberán ser iniciadas dentro del término de 90 días, contados a partir de la notificación del respectivo pedido y se realizarán en el territorio del país al cual le fueron solicitadas, a menos que se conviniera en otra forma.

2. Las solicitudes para consulta, conforme lo previsto en el inciso 1, de este artículo, deberán hacerse a través de los canales diplomáticos normales. Las autoridades marítimas competentes podrán también comunicarse directamente entre sí, sea por correspondencia o a través de representantes, para tratar de asuntos cuya importancia no requiera consulta formal y para evaluar las condiciones y resultados de la aplicación del presente Convenio y promover su perfeccionamiento.

3. Al finalizar el primer año de vigencia del presente Convenio, las Partes Contratantes se reunirán para examinar y promover, a la luz de las experiencias recogidas durante ese período, las modificaciones o ajustes necesarios.

Artículo 28. Las autoridades marítimas peruanas y brasileñas, designadas en el artículo 16, redactarán el Reglamento para la pronta aplicación del presente Convenio, el cual deberá contener principalmente el establecimiento de las modalidades de operación del mismo, la fijación, ampliación o restricción de los plazos que sean necesarios para una mejor ejecución de sus cláusulas, y en general, todas aquellas materias que sean necesarias para su correcta ejecución.

Artículo 29. El transporte de mercancías por vía fluvial queda excluido del presente Convenio, pudiendo, por mutuo acuerdo, ser objeto de un arreglo específico.

Artículo 30. El presente Convenio y su Reglamento podrán ser revisados o modificados por mutuo acuerdo entre las Partes Contratantes, en la medida que sea necesario.

Artículo 31. El presente Convenio entrará en vigor a partir de los 90 días de la última fecha de comunicación, por vía diplomática, de su ratificación por cualquiera de las Partes Contratantes, y tendrá una duración de 5 años, siendo renovable automáticamente por igual período, a menos que, en cualquier momento, una de las Partes Contratantes comunique, a la otra, con una mínima anticipación de 90 días, su deseo de denunciarlo.

Disposiciones transitorias

1. Dentro de los 20 días contados a partir de la fecha de la última comunicación de ratificación, según los términos del artículo 31, los armadores autorizados para integrar el Acuerdo de Tarifas y Servicios deberán reunirse para elaborar su Reglamento, abarcando los dos sentidos del tráfico, así como los Acuerdos del "Full Money Pool" (Amplio Pool Monetario).

2. Dentro de los 40 días contados a partir de la fecha de la última, comunicación de ratificación, conforme a los términos del artículo 31, los armadores deberán presentar, para la aprobación de las autoridades marítimas competentes de ambos países, el referido Reglamento, las tarifas de fletes y los acuerdos de "Full Money Pool".

3. Dentro de los 60 días contados a partir de la fecha de la última comunicación de ratificación, de acuerdo a los términos del artículo 31, las autoridades marítimas competentes de las Partes Contratantes, deberán reunirse para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 28.

4. El Acuerdo de Tarifas y Servicios comenzará a funcionar inmediatamente después de la aprobación de su Reglamento por las autoridades marítimas competentes de las Partes Contratantes.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios debidamente nombrados, suscriben, el presente Convenio, en cuatro originales, en los idiomas castellano y portugués, igualmente válidos, en la ciudad de Lima, a los 12 días del mes de abril de 1973.

CONVENIO DE POOL DE LA C.P.V. CON LINEAS JAPONESAS

Resolución Ministerial 10-74-TC/AC, del 27.6.74

Vista la solicitud presentada por la Compañía Peruana de Vapores con fecha 19 de junio de 1974, por la que pide la autorización correspondiente para negociar un Convenio de Pool con las líneas japonesas, cubriendo el transporte marítimo de las cargas que se movilizan de puertos japoneses a puertos peruanos.

Considerando:

Que la Compañía Peruana de Vapores manifiesta haber concertado con los representantes de las líneas japonesas los términos previos de un Convenio de Pool.

De conformidad con lo dispuesto en la Resolución Ministerial 10-71-TC/DS, de 13 de mayo de 1971, que aprueba la directiva sobre los "niveles de resoluciones" del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Con la opinión favorable de la Dirección General de Transporte Acuático; y

Estando a lo acordado,

Se resuelve:

Artículo único. Autorízase a la Compañía Peruana de Vapores para que negocie un Convenio de Pool con las líneas japonesas, que cubra el transporte marítimo de las cargas que se movilizan de puertos japoneses a puertos peruanos.

Regístrese y comuníquese.

Raúl Meneses Arata

APROBACION DEL CONVENIO MARITIMO ENTRE PERU Y LA ARGENTINA

Decreto-Ley 20.663, del 2.7.74

El Gobierno Revolucionario,

Considerando:

Que con fecha 27 de octubre de 1972 se suscribió en la ciudad de Lima un Convenio sobre Transportes Marítimos entre los gobiernos de la República del Perú y de la República Argentina.

Que es conveniente a los intereses nacionales la aprobación de dicho Convenio.

En uso de las facultades de que está investido; y

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, ha dado el siguiente,

Decreto-Ley:

Artículo único. Apruébase el Convenio sobre Transportes Marítimos suscrito en la ciudad de Lima el 27 de octubre de 1972 entre los gobiernos de la República del Perú y de la República Argentina.

Juan Velasco Alvarado, Edgardo Mercado Jarrín, José Arce Larco, Alfredo Carpio Becerra, Enrique Valdés Angulo, Jorge Fernández Maldonado Solari, Luis Barandiarán Pagador, Javier Tantaleán Vanini, Guillermo Marcó del Pont Santistevan, Augusto Gálvez Velarde, Fernando Miró Quesada Bahamonde, Alberto Jiménez de Lucio, Pedro Richter Prada, Raúl Meneses Arata.

CONVENIO ENTRE C.P.V. Y T.M.M.

Resolución Suprema 159-74-TC/CPV

Vista la solicitud de la Compañía Peruana de Vapores, pidiendo la aprobación del Convenio suscrito el 16 de julio del año en curso, con Transportación Marítima Mexicana, con el fin de que el citado Convenio cubra el transporte marítimo del comercio exterior entre Perú y México y vicecersa:

Considerando:

Que es propósito del Gobierno Revolucionario fomentar el desarrollo de la Marina Mercante Nacional, dictando los dispositivos legales que contribuyan a tal fin, así como el de controlar que los usuarios del transporte acuático de nuestro comercio exterior cuenten con un servicio adecuado y regular.

Que en el Convenio se cautela el interés de los usuarios mediante la participación de dos empresas navieras que celebrarán mutuamente en el transporte de carga para satisfacer las necesidades del comercio exterior de ambos países.

De acuerdo con la opinión favorable de la Dirección General de Transporte Acuático; y

Estando a lo acordando; se

Resuelve:

Artículo 1. Apruébese el Convenio suscrito el 16 de julio de 1974, entre la Compañía Peruana de Vapores y la línea naviera mexicana Transportación Marítima Mexicana, cubriendo el transporte marítimo entre Puertos de Perú y México y vivecersa.

Artículo 2. El Convenio que se aprueba, tendría una vigencia de dos años a partir de la fecha de la promulgación de la presente Resolución.

Regístrese y comuníquese.

Raúl Meneses Arata

CONVENIO ENTRE C.P.V. Y TRES ARMADORES JAPONESES

Resolución Suprema 161-74-TC/CPV, del 27.11.74

Vista la solicitud de la Compañía Peruana de Vapores, pidiendo la aprobación del Convenio de Pool suscrito el 2 de julio del año en curso, con la Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd., Nippon Yusen Kaisha y Mitsui O.S.K. Lines Ltd., con el fin de que el citado Convenio de Pool cubra el transporte marítimo de la carga que se moviliza de puertos japoneses a puertos del Perú y la Exposición de Motivos acompañada por la Compañía Peruana de Vapores.

Considerando:

Que por Resolución Ministerial Nº 010-74-TC/AC de 27 de junio de 1974 se autorizó a la Compañía Peruana de Vapores para que negocie un Convenio de Pool con las líneas japonesas que cubran el transporte marítimo de las cargas que se movilizan de puertos japoneses a puertos peruanos.

Que es propósito del Gobierno Revolucionario fomentar el desarrollo de la Marina Mercante Nacional, dictando los dispositivos legales que contribuyan a tal fin, así como de controlar que los usuarios del transporte marítimo cuenten con un servicio adecuado y regular.

Que a tal efecto, el Convenio suscrito por la Compañía Peruana de Vapores y las líneas japonesas Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd., Nippon Yusen Kaisha y Mitsui O.S.K. Lines Ltd., aseguren un tráfico regular entre los puertos japoneses y los puertos de Litoral del Perú, mediante la asociación de las banderas de países generadores de carga en esta zona, así como la participación del 50% de los fletes que se movilicen en este tráfico.

De conformidad con lo dispuesto en la Resolución Ministerial Nº 0010-71-TC/DS de 13 de mayo de 1971, que aprueba la directiva sobre los "Niveles de Resoluciones" del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Con la opinión favorable de la Dirección General de Transporte Acuático; y estando a lo acordado;

Resuelve:

Artículo 1. Apruébase el Convenio de Pool suscrito entre la Compañía Peruana de Vapores y las líneas japonesas Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd., Nippon Yusen Kaisha y Mitsui O.S.K. Ltd., con fecha 2 de julio de 1974, que consta de un preámbulo y 21 cláusulas.

Artículo 2. El Convenio aprobado tendrá vigencia por un período de dos años, a partir de la fecha de promulgación de la presente Resolución.

Regístrese y comuníquese.

Raúl Meneses Arata

APROBACION DE TARIFAS DE FLETES PARA EL TRAFICO ENTRE PERU Y BRASIL

Resolución Directoral 161-75-TC/AC, del 29.12.75

Vista la comunicación presentada, con fecha 29 de diciembre de 1975, por la Compañía Peruana de Vapores y el Consorcio Naviero Peruano S.A., con la que elevan, para su aprobación las tarifas de fletes del tráfico Brasil-Perú-Brasil que han sido confeccionadas de mutuo acuerdo, entre las líneas peruanas Compañía Peruana de Vapores y Consorcio Naviero Peruano S.A. y la Línea Brasileña Lloyd Libra.

Considerando:

Que las indicadas tarifas de fletes han sido confeccionadas y adoptadas de conformidad con lo dispuesto por el artículo 2°, inciso b) del "Acuerdo sobre tarifas y servicios Brasil-Perú-Brasil" (Estatutos) aprobado por resolución ministerial N° 0016-75-TC/AC de 26 de junio de 1975.

Que en armonía con el artículo 13° de los mismos Estatutos, las mencionadas tarifas de fletes deben ser aprobadas por la autoridad competente, o sea, la Dirección General de Transporte Acuático conforme a lo establecido por el artículo XXVI, inciso 1, del Convenio sobre Transporte Marítimo suscrito entre los gobiernos del Perú y el de la República Federativa del Brasil que fue aprobado por Decreto-Ley N° 20609.

Se resuelve:

Artículo único. Aprobar las tarifas de fletes del tráfico Brasil-Perú-Brasil confeccionadas por los comités de Río de Janeiro y Lima, constante de 33 páginas y 7 epígrafes con los siguientes titulares: 1. Registro de Alteraciones, 2. Informaciones generales, 3. Líneas-miembros y comités, 4. Abreviaturas, 5. Condiciones generales, 6. Carga General, 7. Carga Frigorífica.

Hágase saber.