

Decreto N° 383/978

Visto: la ley 14.650 del 12 de mayo de 1977.

Resultando: I) Que, por las características altamente técnicas y especializadas de la actividad que regula la citada ley, se requiere una detallada y precisa reglamentación, a fin de evitar conflictos de interpretación y lograr una efectiva armonización de los intereses generales y particulares, involucrados en el quehacer marítimo;

II) Que, a tales efectos, es de fundamental importancia la institucionalización de la Dirección General de Marina Mercante como autoridad responsable de la aplicación de la ley y la promoción, desarrollo y contralor de la Marina Mercante en sus múltiples aspectos operacionales;

III) Que, el transporte por agua constituye un elemento de significativa importancia, no sólo con lo que tiene relación con sus incidencias en el comercio exterior del país, sino como actividad generadora de divisas, en su carácter de exportadora de servicios.

Considerando: I) Que se estima como básico el establecimiento de una política general de la Marina Mercante Nacional;

II) Que a dichos efectos se requiere el establecimiento de normas claras y precisas, en materia de reserva de cargas para buques de bandera nacional y de otras banderas;

III) Que resulta igualmente esencial, la definición y especificación de los requisitos necesarios para determinar el alcance de los derechos y obligaciones que establece la ley, en relación a las condiciones de las empresas armadoras;

IV) Que para cumplir con los objetivos de fomento y desarrollo de la Marina Mercante Nacional, se estiman imprescindibles tanto la consagración de franquicias y facilidades de diversa índole y el otorgamiento de préstamos para la adquisición, construcción y reparación de buques, como la implantación de un efectivo sistema de sanciones para prevenir y reprimir infracciones a lo reglamentado;

V) Que con el fin de lograr una eficaz participación de los buques de bandera nacional en las conferencias marítimas y acuerdos comerciales de intercambio debe procurarse un permanente contacto con los organismos involucrados del sector público y privado.

Atento: a lo informado por la Comisión Asesora de la Marina Mercante,

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1

Apruébase la siguiente Reglamentación de la ley 14.650 de 12 de mayo de 1977 (Marina Mercante de Bandera Uruguaya):

CAPITULO I - POLITICA DE MARINA MERCANTE

Artículo 1.-1

ARTICULO 1° (Objetivos y Medios).- Declárese de Interés Nacional la existencia y desarrollo de la Marina Mercante de bandera uruguaya, con la finalidad de atender la demanda de transporte marítimo, fluvial y lacustre que reclame el comercio interno del país, una parte sustancial de su comercio exterior y su participación en el mercado internacional de transporte por agua, proporcionar un apoyo eficaz a la balanza de pagos y contribuir al desarrollo económico y social del país.

Por construir la Reserva Naval de la República, servirá como instrumento auxiliar de la defensa nacional y para el autoabastecimiento en caso de emergencia nacional.

Se conceptúan medios esenciales para alcanzar dichos objetivos la Reserva de Cargas, el otorgamiento de Franquicias y Facilidades y el Fondo de Fomento de la Marina Mercante.

El desarrollo de la Marina Mercante Estatal, privada o mixta genuinamente nacional, se procurará de conformidad al régimen establecido por la ley 14.650 mediante el otorgamiento de estímulos y la concesión de beneficios en forma selectiva y supervisada y el establecimiento de condicionantes hacia los armadores o propietarios

CAPITULO II - RESERVAS DE CARGAS

Artículo 1-2

ARTICULO 2° (Proporción).- La República Oriental del Uruguay se reserva el derecho de transportar, en buques de su bandera y como mínimo, el 50% (cincuenta por ciento) de las mercaderías, bienes o productos que se comercien con el exterior por vía marítima, fluvial o lacustre, para la que regulará su tráfico en base a la que se dispone en los artículos siguientes. A éstos efectos, cuando exista coparticipación de la bandera

nacional, la misma se referirá al valor flete de las mercaderías a transportar a menos que se acuerde de otra forma.

Artículo 1-3

ARTICULO 3° (Organo de aplicación).- La Dirección General de la Marina Mercante será el órgano de aplicación de la ley 14.650 teniendo a su cargo impartir instrucciones al solo efecto de facilitar el cumplimiento de la misma y su reglamentación. A los efectos de lo establecido precedentemente, La Dirección General de la Marina Mercante recabará la opinión de la Comisión Asesora de la Marina Mercante, siempre que se trate de impartir instrucciones de carácter general, derivadas de la aplicación de la ley que se reglamenta.

Artículo 1-4

ARTICULO 4° (Buques comprendidos).- Los derechos y obligaciones consagrados en la ley que se reglamenta y en el presente comprenderán exclusivamente a aquellos

buques mercantes, equipajes, mercaderías, bienes o productos, cualquiera fuera la naturaleza jurídica de sus armadores o propietarios.

Artículo 1-5

ARTICULO 5° (Modalidades de tráfico o servicio).- A todos los efectos de la ley que reglamenta y del presente, se entenderá por tráfico o servicio:

a) Regular.- Es el tráfico o servicio permanente de transporte en una ruta determinada, con escalas establecidas y publicitadas y con un número de viajes previstos por un período de un año;

b) No regular.- Es el tráfico o servicio no permanente en una ruta determinada con escalas establecidas y publicitadas;

c) Ocasional.- Es el tráfico o servicio no permanente que se realiza, sin rutas ni escalas establecidas.

Artículo 1-6

ARTICULO 6° (Autorización de los tráficos o servicios).- La participación de los buques de bandera nacional en los tráficos o servicios marítimos, fluviales o lacustres, así como la modalidad de éstos (regular, no regular u ocasional) debe contar con la autorización del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Dicho Ministerio concederá las autorizaciones correspondientes en función de los antecedentes de la empresa, categoría o necesidad del tráfico o servicio que se trate, y en un todo acuerdo con los objetivos señalados en el artículo primero del presente reglamento. Cuando se trate de buques que operen en los tráficos que no sean de intercambio, bastará con la comunicación escrita de la Dirección General de la Marina Mercante.

CAPITULO II - RESERVAS DE CARGAS

A) IMPORTACIONES

Artículo 1-7

ARTICULO 7° (Orden de prioridades de los buques).- El transporte de mercaderías, bienes o productos de importación que se efectúe por vía marítima, fluvial o lacustre se efectuará:

a) Tratándose de transporte regulado por convenio internacional en que es parte la República, se aplicará para dicho transporte, lo dispuesto en el convenio internacional;

b) En caso de no existir convenio internacional regulador del transporte, el mismo se realizará conforme al siguiente orden prioritario, y siempre que los buques se encuentren en posición de carga y con bodega disponible:

1) En primer término por buques de bandera nacional con tráfico o servicio autorizado, que cumplan con los requisitos del artículo 12, o buques que, pese a no cumplir los requisitos del artículo 12 referido, fueran objeto de arrendamiento o fletamiento total por parte de armadores uruguayos que cumplan los requisitos del citado artículo 12, y tengan tráfico o servicio autorizado por sujeción a las condiciones estipuladas en el artículo 13, o por buques arrendados o fletados totalmente por armadores uruguayos a fin de sustituir, por el lapso que la Dirección General de Marina Mercante determinará en cada caso, a un buque nacional con tráfico o servicio autorizado que cumpla con los requisitos del referido artículo 12, que el armador estuviese explotando y se encontrara impedido de cumplir el tráfico o servicio por causa justificada;

2) No habiendo en posición de carga y con bodega disponible buques de los descriptos en el numeral anterior, la prioridad corresponderá a esos buques de bandera nacional existentes al 12 de mayo de 1977 que realicen tráficos o servicios autorizados de carácter "Regular";

3) No habiendo buques de los descriptos en los dos numerales anteriores, la prioridad corresponderá aquellos buques incorporados a la Matrícula Nacional con posterioridad al 12 de mayo de 1977, que realicen tráfico o servicio "Regular" autorizado, a escalas fijas, conocidas con anticipación y con un número de viajes programados con antelación por períodos anuales;

4) El cuarto orden de prioridad corresponde a los buques de bandera extranjera que cumplan con algunas de las siguientes condiciones:

(a) Estén incluidos en los convenios comerciales de carácter internacional que tengan relación con el transporte por agua en el intercambio entre Uruguay y otro país signatario, salvo que dichos convenios contengan previsiones específicas sobre distribución y reserva de cargas;

(b) se trate de buques comprendidos en Conferencias de Fletes homologadas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en las que participen armadores nacionales, para cuyos buques se reserva un porcentaje no inferior al 50% (cincuenta por ciento) del valor flete de la carga para Uruguay que transporte la Conferencia. Cuando se trate de mercaderías cuyos fletes no estén tarifados por la Conferencia que cubra ese tráfico o servicio, la presente prioridad solo regirá en caso de que el flete que coticen no supere más del 5% (cinco por ciento) del que ofrezcan buques no conferenciados cualquiera fuere la modalidad de su tráfico o servicio, y siempre que dicha diferencia redunde en beneficio directo del importador;

(c) Buques no conferenciados, cualquiera fuere la modalidad de su tráfico o servicio cuando se trate del transporte de mercaderías cuyos fletes no estén tarifados por dichas Conferencias y siempre que los fletes que coticen sean inferiores al 5% (cinco por ciento) o más a los que ofrecen los buques de Conferencia, y siempre que dicha diferencia redunde en beneficio directo del importador;

(d) Buques que operan en tráficos o servicios donde no concurren buques nacionales, cuyas compañías navieras acuerden reciprocidad de carga a los buques uruguayos en los tráficos que éstos puedan realizar.

Fuera de éstos casos el transporte podrá efectuarse en cualquier otra clase de buques.

Artículo 1-8

ARTICULO 8° (Posición de Carga).- Se considera que existe un buque en posición de carga, cuando no ocasione a la mercadería a embarcar un tiempo de espera superior a las 48 (cuarenta y ocho) horas, tratándose de productos perecederos o de 10 (diez) días para demás cargas.

Cuando las circunstancias lo justifiquen, la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Transporte y Obras Públicas podrá determinar otros plazos.

Se entiende por tiempo de espera a los plazos anteriores y posteriores a la fecha de embarque efectivo.

El radio de acción para considerar un buque en posición de carga se limitará al principio al puerto de embarque.

En casos debidamente fundados, la Dirección General de Marina Mercante, queda facultada para establecer radios más extensos en forma permanente o transitoria.

Artículo 1-9

ARTICULO 9° (Procedimiento de contralor de cumplimiento de la reserva de cargos). - No se dará trámite al despacho de importación de mercaderías transportadas por medio marítimo, fluvial o lacustre cuyo puerto de embarque se encuentre comprendido entre aquellos en los que operan regularmente buques de Bandera Nacional, sin que se acredite el control previo de la Dirección General de Marina Mercante.

A los efectos de dicho control, el importador deberá presentar ante ésta el certificado de existencia o no del buque de Bandera Nacional en posición de carga, conjuntamente con una copia del conocimiento de embarque o declaración jurada si se tratara de despacho provisorio y copia del permiso aduanero.

La Prefectura Nacional Naval, con intervención de la Cámara de la Marina Mercante Nacional será la autoridad competente para expedir los certificados de existencia o no de buque nacional en posición de carga en relación al puerto de embarque de la mercadería de que se trate. La Dirección General de Marina Mercante considerará la documentación antes referida y las circunstancias de cada caso, para evaluar y determinar la aplicación del régimen que establece la Ley que se reglamenta. Así mismo impartirá instrucciones a fin de regular los trámites de los usuarios, proporcionando además información pertinente.

CAPITULO II - RESERVAS DE CARGAS

B) EXPORTACIONES

Artículo 1-10

ARTICULO 10° (Bonificación sobre los fletes).-El Poder Ejecutivo en acuerdo con el Ministerio de Economía y finanzas establecerá las bonificaciones de que gozarán los fletes de las exportaciones que efectúen lo buques de bandera nacional. A tales efectos, el exportador podrá deducir del pago de impuestos nacionales las sumas correspondientes a dichas bonificaciones.

Artículo 1-11

ARTICULO 11° (Reserva de cargas de exportación).- El Poder Ejecutivo podrá extender la obligación de embarcar en buques de bandera nacional a las exportaciones de mercaderías, bienes o productos que gocen de franquicias fiscales y aquellas cuya financiación o aval se realicen por instituciones que formen parte del sistema bancario nacional, y siempre que dicha obligación no ocasione dificultades en la fluidez de la corriente exportadora.

CAPITULO III - DE LOS BUQUES DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

Artículo 1-12

ARTICULO 12° (Requisitos para obtener beneficios tratándose de buques propios).- Los buques de bandera nacional que cumplan tráficos o servicios aprobados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y las mercaderías, productos y bienes que transporten, gozarán de los beneficios de la ley que se reglamenta siempre que aquellos cumplan los requisitos que se enumeran a continuación:

a) Cuando sus propietarios, partícipes o armadores (Artículo 1045 del Código de Comercio) sean personas físicas, deberán acreditar su condición de ciudadanos naturales o legales de la República y justificar su domicilio en el territorio nacional;

b) Cuando sus propietarios, partícipes o armadores (Artículo 1045 del Código de Comercio) sean personas jurídicas privadas, estatales o mixtas (Artículo 188 de la Constitución de la República) deberán acreditar por constancia contable o certificación notarial en cuanto corresponda:

(1) Que la mitad más uno de los socios está integrada por ciudadanos naturales o legales uruguayos domiciliados en la República;

(2) Que la mayoría de las acciones, representativa por lo menos del 51% (cincuenta y uno por ciento) de los votos computables, está formada por acciones nominativas, de propiedad de ciudadanos naturales o legales uruguayos;

(3) Que el control y la dirección de la empresa son ejercidos por ciudadanos naturales o legales uruguayos.

c) Ya se trate de personas físicas o jurídicas se exigirá además, la constancia de la respectiva inscripción en el Registro Público y General de Comercio.

Los beneficios establecidos en la ley que se reglamenta se encuentran sometidos a la condición resolutoria del cumplimiento de los requisitos exigidos precedentemente,

salvo las modificaciones de los tráficos cuando sean aprobadas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Artículo 1-13

ARTICULO 13° (Requisitos para obtener beneficios tratándose de buques en arrendamiento).- Con excepción de aquellas disposiciones que permitan el otorgamiento de créditos o avales para reparaciones y equipamiento de buques mercantes, gozarán de los beneficios de la ley que se reglamenta aquellos buques, que sin cumplir los requisitos del artículo anterior, fueran objeto de fletamiento o arrendamiento total por parte de propietarios, partícipes o armadores que, encontrándose en las condiciones previstas en los literales a., b. y c. del artículo 12, hayan sido autorizados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas con sujeción a las siguientes condiciones:

- a) Que el buque o los buques arrendados guarden la debida relación de tonelaje con los buques de propiedad del arrendatario. La capacidad total de la carga de los buques arrendados o fletados, no excederá la de los buques nacionales de propiedad del fletador o arrendatario. En casos excepcionales debidamente justificados el Ministerio de Transporte y Obras Públicas podrá autorizar el arrendamiento o fletamiento de buque con hasta un 30% (treinta por ciento) en más de la capacidad de carga de los buques propios;
- b) Que los buques arrendados no interfieran con los buques nacionales que prestan servicios en determinados tráficos;
- c) Que pueda preverse que la operación arrojará beneficios.

Cuando se trate de arrendamientos o fletamientos de buque de bandera extranjera, el goce de los beneficios acordados por la ley conforme al presente artículo, queda condicionado a que la Dirección General de Marina Mercante compruebe que no existe buque de bandera nacional que se ofrezca para su fletamiento o arrendamiento, en igualdad de condiciones comerciales y operativas, que las ofrecidas por los referidos buques extranjeros.

El arrendatario deberá presentar cada ciento ochenta días ante el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (Dirección General de Marina Mercante), el resultado económico de la operación de arrendamiento.

Artículo 1-14

ARTICULO 14° (Beneficios especiales a buques extranjeros).- En los tráficos donde se concurren los buques nacionales, El Poder Ejecutivo, en acuerdo con el Ministerio de Economía y Finanzas -previo informe de la Dirección General de Marina Mercante- podrá conceder los beneficios y facilidades otorgados por la ley que se reglamenta, a las mercaderías, bienes o productos nacionales de exportación, transportados en buques de otras banderas, siempre que las compañías navieras beneficiadas en la operación acuerden reciprocidad de cargas a los buques nacionales en los tráficos que éstos puedan realizar.

La Dirección General de Marina Mercante tendrá a su cargo el contralor del cumplimiento efectivo de la reciprocidad que condiciona la aplicación.

CAPITULO IV - REGISTRO PUBLICO DE PROPIETARIOS Y ARMADORES

Artículo 1-15

ARTICULO 15° (Obligación de inscripción).- La Escribanía de Marina dependiente de la Prefectura Nacional Naval, llevará un registro público de propietarios y armadores de buques mercantes nacionales mayores de seis toneladas de arqueo total, en el que deberán inscribirse:

- a) Los propietarios, partícipes o armadores de buques mercantes nacionales comprendidos el artículo 4;
- b) Los demás armadores de buques mercantes nacionales comprendidos en el artículo 4°, titulares de empresas radicadas en el país, cuando no sean propietarios de la nave que explotan.

Artículo 1-16

ARTICULO 16° (Requisitos para la inscripción).- A efectos de su inscripción en el Registro que se crea, los propietarios, partícipes o armadores deberán acreditar:

- a) Si son personas físicas: capacidad para contratar, ciudadanía o nacionalidad y domicilio en el país;
- b) Si son personas jurídicas: su forma, plazo, objeto, quienes la representan, domicilio en el país, su contrato o estatuto aprobado. - inscripto en Registro Público y General de Comercio- y su inscripción en la matrícula del comerciante. (*)

Artículo 1-17

ARTICULO 17° (Requisitos complementarios).- Los propietarios, partícipes o armadores de los buques mercantes comprendidos en la presente reglamentación, que deseen acogerse en los beneficios de la misma, deberán acreditar, además de los requisitos exigidos en el artículo anterior, el cumplimiento de las exigencias establecidas en los incisos a., b. y c. Del artículo 12.

Artículo 1-18

ARTICULO 18° (Formalidades para la inscripción).- Las inscripciones se realizarán a solicitud del interesado adjuntando el certificado notarial y constancia contable cuando corresponda, que acrediten el cumplimiento de los requisitos exigidos por la presente reglamentación.

El registro se formará con la documentación original, la que será numerada, foliada y anotada, indizándose por buques y por personas.

Artículo 1-19

ARTICULO 19° (Plazo de inscripción).- Los propietarios o armadores de buques mercantes nacionales que reúnan las condiciones establecidas por el artículo 4°, deberán cumplir con lo dispuesto en el artículo 16°, dentro de los 60 (sesenta) días de publicada la presente reglamentación.

Artículo 1-20

ARTICULO 20° (Comunicación de modificaciones).- Toda modificación de los datos registrados, deberá ser comunicada al Registro dentro de los 15 (quince) días hábiles siguientes de producido el hecho o acto modificativo.

La Escribanía de Marina comunicará las modificaciones que se registren a la Dirección General de Marina Mercante, dentro de los 10 (diez) días hábiles de registradas.

Artículo 1-21

ARTICULO 21° (Expedición de certificados).- La inscripción en el Registro será gratuita. El registro expedirá los certificados de información a solicitud de cualquier interesado, dentro del plazo de 5 (cinco) días hábiles de presentada la misma, y previo pago de las tasas establecidas para la expedición de certificados por la Escribanía de Marina.

CAPITULO V - DE LAS FRANQUICIAS Y FACILIDADES

Artículo 1-22

ARTICULO 22° (Exoneraciones a la importación de buques).-La importación de buques para ser incorporados a la Marina Mercante Nacional, con un tonelaje mayor a las mil toneladas de peso propio (desplazamiento en rosca), o menores de mil toneladas cuando la Prefectura Nacional Naval certifique que no se pueden construir en el país en condiciones técnica o económicamente adecuadas, estará exonerada de derechos consulares y de todo tributo.

Artículo 1-23

ARTICULO 23° (Otras exoneraciones).- Sin perjuicio de las exoneraciones fiscales, exenciones y beneficios que determinen otras normas, los buques mercantes inscriptos en la matrícula de cabotaje o de ultramar que reúnan las condiciones establecidas en los artículos 4°, 9° y 10° de la ley que se reglamenta, gozarán de los siguientes beneficios:

- a) Exoneración de todo tributo para la importación de partes, repuestos, combustibles y lubricantes necesarios a su explotación;
- b) Exoneración de todo tributo que grave los actos de enajenación del buque o la constitución de garantías sobre el mismo, así como la inscripción de dichos actos;
- c) Exoneración de derechos consulares;

d) Exoneración del Impuesto al Valor Agregado que grave todos los fletes generados en el transporte de personas, equipajes, mercaderías, bienes o productos;

e) Exclusión del valor fiscal del buque para la liquidación del Impuesto al Patrimonio (Título 7, artículos 1 al 24 del Texto Ordenado - 1976);

f) El Poder Ejecutivo podrá establecer exoneraciones totales o parciales sobre las tarifas que regulan los distintos servicios que afectan a los buques nacionales y a las cargas por ellos transportadas.

Artículo 1-24

ARTICULO 24° (Alcance de la exoneración a la importación).- La exoneración de tributos a la importación prevista en los dos artículos anteriores comprende la totalidad de los tributos que graven la misma (tributos aduaneros, Impuesto al Valor Agregado, recargos, incluso el mínimo, etc.), sin excepción de especie alguna.

Artículo 1-25

ARTICULO 25° (Exoneración de otros buques).- Los buques de bandera nacional no comprendidos en las exoneraciones del artículo 23 gozarán sin embargo, de las previstas en los incisos a), b) y c) del mismo, salvo que hayan sido arrendados a personas que no cumplan con los requisitos del artículo 12.

Artículo 1-26

ARTICULO 26° (Importación y exportación de buques "sin operación cambiaria").-La importación de buques que se efectúe con totalidad de las divisas propias del armador será realizada "sin operación cambiaria".

La exportación de los buques importados en las condiciones previstas en el inciso anterior se efectuará "sin operación cambiaria", siempre que la venta se realice luego de transcurridos 3 (tres) años de su importación o cuando el producido de la venta se destine a la reposición de la unidad vendida o al equipamiento de buques de propiedad del mismo armador inscriptos en la matrícula nacional. A efectos del control de los extremos indicados en último término, el armador deberá presentar declaración del destino proyectado de la divisa ante la Dirección General de Marina Mercante, -la que tendrá a su cargo el contralor del cumplimiento efectivo del proyecto de inversión-, y adjuntará a la denuncia de exportación, certificado emitido por la referida Dirección en el que conste el compromiso asumido. La reposición de la unidad vendida o el equipamiento de buques deberá producirse dentro de un plazo mayor de 1 (un) año de cumplida la exportación, debiendo en el interín, mantenerse la divisa en el sistema bancario nacional a disposición del armador para ser aplicados exclusivamente para los fines declarados ante la Dirección general de Marina Mercante.

Las exportaciones de buques importados de acuerdo a lo establecido en el inciso primero, que se realicen sin cumplir ninguno de los requisitos exigidos por el inciso segundo, se liquidarán al tipo cambiario vigente para las exportaciones no tradicionales a la fecha de la denuncia de importación.

A los efectos de éste artículo, se entenderá que la importación se realiza con divisas propias del armador, siempre que las mismas no pertenezcan al fondo nacional de divisas ni se requiera su uso.

Artículo 1-27

ARTICULO 27° (Beneficios a la construcción y reparación de buques).- Las construcciones y reparaciones que realicen en buques de bandera nacional los astilleros y talleres navales instalados en el país gozarán de todas las exoneraciones y beneficios que por aportaciones sociales, impuestos, tratamientos crediticios, etc., corresponden a éstos astilleros cuando realizan reparaciones o construcciones de buques de bandera extranjera.

Asimismo, estarán exoneradas del Impuesto al Valor Agregado.

CAPITULO VI - DEL FONDO DE FOMENTO DE LA MARINA MERCANTE

Artículo 1-28

ARTICULO 28° (Comisión Administradora- Integración y funcionamiento).- El Fondo de Fomento de la Marina Mercante, creado por el artículo 183 de la ley 14.100 del 29 de diciembre d 1972, será administrado por una Comisión Honoraria (Comisión Administradora Honoraria del Fondo de Fomento de la Marina Mercante) que dependerá directamente del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Estará integrada por cinco miembros, en delegación de los siguientes organismos: un delegado del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (Director General de Marina Mercante) que la presidirá; un delegado del Ministerio de Economía y Finanzas; dos delegados del Ministerio de Defensa Nacional (Comando General de la Armada) y un delegado de las empresas navieras privadas uruguayas que en el año precedente hayan ejercido actividad efectiva con buques mercantes de acuerdo con lo establecido en el artículo 4°. El delegado de las empresas privadas será elegido por éstas mediante votación, a convocatoria y bajo la supervisión de la dirección Nacional de Marina Mercante, durará dos años en sus funciones y podrá ser reelecto. Todos los delegados indicados tendrán su alterno correspondiente. Actuará como Secretario del delegado que designe la propia Comisión. La Comisión efectuará sesiones ordinarias una vez al mes, pudiendo el Presidente convocar a tantas sesiones extraordinarias, como fuera necesario. Para sesionar se requerirá la presencia mínima de tres de sus miembros. Las resoluciones se adoptarán por voto conforme de tres miembros. Tratándose de resoluciones que propongan la adjudicación de préstamos, se requerirá como mínimo la presencia de cuatro miembros y el voto conforme de tres de ellos.

Artículo 1-29

ARTICULO 29° (Recursos).- El Fondo de Fomento de la Marina Mercante se integrará con los siguientes recursos:

a) El 10% (diez por ciento) del producido de las tasas consulares (Artículo 184 de la ley 14.100 del 29 de diciembre de 1972);

b) Multas originadas por infracciones, conforme a lo dispuesto en el Capítulo VIII y por aplicación del artículo 326 de la ley 14.106 del 14 de mayo de 1973, en lo que tenga relación con el transporte por agua, actualizando por el artículo 32 de la ley que se reglamenta;

c) Herencias, legados o donaciones, en su beneficio;

d) Préstamos provenientes de organismos internacionales;

e) El producido de las inversiones que efectúe este Fondo.

Artículo 1-30

ARTICULO 30° (Cuenta Fondo de Fomento).- El Banco de la República Oriental del Uruguay llevará una cuenta corriente denominada Fondo de Fomento de la Marina Mercante, en las que se depositarán las contribuciones establecidas en el artículo anterior y sus intereses. Dicho Banco verter en esa cuenta los recursos previstos en el inciso a) del artículo anterior, dentro de los 10 (diez) días hábiles de cada mes.

La Comisión Administradora Honoraria podrá establecer en el Banco de la República Oriental del Uruguay cuentas en moneda nacional así como en moneda extranjera conforme a las modalidades que estime oportunas, pudiendo verter en dichas cuentas los fondos que se acrediten de acuerdo a lo establecido en el inciso 1° del presente artículo.

Artículo 1-31

ARTICULO 31° (Contralor y Administración).-Corresponde a la Administradora Honoraria controlar y administrar las cuentas bancarias que se refiere el artículo anterior, quedando condicionado todo movimiento que en ella realice a la firma del Ministro de Transporte y Obras Públicas además del Presidente de la Comisión.

Artículo 1-32

ARTICULO 32° (Gastos de la administración y funcionamiento de la Comisión).- Destínase hasta el 1% (uno por ciento) de lo recaudado por concepto de lo establecido en los incisos a), b) y c) del artículo 29. para gastos de administración y funcionamiento de la Comisión. A tales efectos se abrirá una cuenta especial a su nombre, la que se operará con las firmas conjuntas del Presidente y el Secretario. La Comisión deberá rendir cuentas trimestralmente al Ministro de Transporte y Obras Públicas de los gastos realizados por esos conceptos. Por gastos de administración y funcionamiento se entiende entre otros, adquisición de muebles y útiles, alquiler del local si fuera necesario, contratación del personal mínimo indispensable de carácter técnico, económico, jurídico o contable y mantenimiento de servicios generales. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas proveerá el personal administrativo y de servicio necesario para el eficaz funcionamiento de la Comisión.

CAPITULO VII - DE LOS PRESTAMOS

Artículo 1-33

ARTICULO 33° (Condiciones).- Los préstamos se otorgarán en moneda nacional o extranjera en función de la disponibilidad de las respectivas cuentas bancarias. Los préstamos en moneda nacional, cualesquiera sea su plazo, se reajustarán de acuerdo a lo dispuesto por la ley 14.404 de 22 de julio de 1975 y su reglamentación.

El interés de los préstamos en moneda nacional (Unidades Reajustables) será del 7% (siete por ciento) anual sobre los saldos.

El interés de los préstamos en moneda extranjera tendrá una tasa que se determinará para tener vigencia durante períodos semestrales comprendidos entre el primero de enero y el treinta de junio y el primero de julio y el treinta y uno de diciembre. Dicha tasa será 80% (ochenta por ciento) del promedio mensual de la tasa LIBOR del último mes del semestre anterior (junio o diciembre).

El Banco Central del Uruguay comunicará dicha tasa a la Comisión Administradora Honoraria del Fondo de Fomento de la Marina Mercante al comienzo de cada período semestral. En caso de que para un período semestral la tasa resultante fuere inferior al 7% (siete por ciento), esta última será la vigente para dicho período.

Los armadores que reciban préstamos en moneda extranjera abonarán durante todo el período de pago de intereses la tasa determinada de acuerdo al inciso anterior que estuviere en vigencia en la fecha del informe de la Comisión Administradora Honoraria, aconsejando la aprobación del préstamo al Poder Ejecutivo. La tasa aplicable será anual y sobre saldos.

Las amortizaciones y pago de intereses se efectuarán en la misma moneda en que fueron otorgados los préstamos.

La Comisión Administradora Honoraria podrá aceptar pagos en otras monedas si lo estima conveniente.

Artículo 1-34

ARTICULO 34° (Plazos de amortizaciones).- Los plazos de amortizaciones estarán en función de la naturaleza de la inversión y de la capacidad de pago de los solicitantes no pudiendo exceder un plazo máximo de 8 (ocho) años para adquisiciones o construcciones y 2 (dos) años para los demás casos. La liquidación del préstamo se hará efectiva en la forma que se establezca en el respectivo contrato. La primer amortización se efectuará dentro de un plazo que podrá variar entre los 6 (seis) y 12 (doce) meses a contar de la fecha de cobro efectivo del préstamo para el caso de adquisición, o del plazo fijado para la finalización de los trabajos en el caso de tratarse de construcciones, reparaciones o transformaciones de buques y de acuerdo con las condiciones establecidas en el contrato.

Artículo 1-35

ARTICULO 35° (Destinos de los Préstamos).- El Poder Ejecutivo, previa propuesta de la Comisión Administradora Honoraria adjudicará los préstamos a quienes reúnan las condiciones establecidas en el artículo 12, en función de las disponibilidades del Fondo

y del Programa de Desarrollo de la Marina Mercante Nacional a que se refiere el artículo 35, de la ley que se reglamenta.

Los préstamos tendrán como destino ayudar en la financiación de adquisiciones y realización de obras, de y para embarcaciones referidas en el artículo 4º, de acuerdo a los siguientes criterios:

- a) Construcción de embarcaciones en astilleros nacionales;
- b) Construcción de embarcaciones mayores de 1000 toneladas de peso propio (desplazamiento en rosca) en astilleros extranjeros. Quedan también incluidas las de menor tonelaje, en los actos en que la Prefectura Nacional Naval certifique que no se pueden construir en el país en condiciones técnicas o económicas adecuadas, así como dentro de plazos prudenciales;
- c) Adquisición en el país de embarcaciones nuevas o usadas;
- d) Adquisición en el extranjero de embarcaciones nuevas o usadas mayores de 1000 toneladas de peso propio (desplazamiento en rosca). Quedan también incluidas las de menor tonelaje cuando exista constancia de la Prefectura Nacional Naval, de que no se encuentran en venta en el país embarcaciones similares a precios y en condiciones equivalentes;
- e) Reparaciones mayores, conversión o modernización de embarcaciones de bandera nacional.

En el otorgamiento de préstamos para construcciones, conversiones y reparaciones, se dará preferencia a las que se realicen en astilleros y talleres navales instalados en el país, siempre que el costo de las mismas no exceda el 10% (diez por ciento) de la menor cotización obtenida en el extranjero por la misma obra y similar plazo de realización.

Quedan exceptuados en este requisitos los buques que fehacientemente justifiquen la posibilidad de arribar a puerto nacional para efectuar sus reparaciones, sea por incapacidad de hacerlo por sus propios medios o por razones de seguridad y aquellos que por su tonelaje o características superen las posibilidades de utilización de plantas de reparación nacional. La Prefectura Nacional Naval será la autoridad competente a efectos de certificación de los extremos señalados precedentemente.

Artículo 1-36

ARTICULO 36º (Garantías).- Los préstamos se garantizarán con hipoteca naval, hipoteca sobre bienes raíces situados en la República, o con otras garantías reales o personales a satisfacción de la Comisión Administradora

Artículo 1-37

ARTICULO 37º (Seguros y coberturas).- El beneficiario del préstamo contratará un seguro que a satisfacción de la Comisión Administradora Honoraria cubran los riesgos derivados de la ejecución de las obras, de la navegación, de las operaciones en puerto y todos aquellos riesgos que puedan afectar al buque hipotecado. A efectos de garantizar

el cobro de los préstamos los beneficiarios deberán endosar, a la fecha de la constitución de los mismos, las pólizas a favor de la Comisión Administradora Honoraria y renovarlas a su vencimiento hasta la cancelación total del préstamo.

Cuando se produjeran averías que afectaran al buque hasta un valor que no supere el 30% (treinta por ciento) del total asegurado, podrá permitirse al beneficiario el cobro directo de la indemnización para pagar las reparaciones, con la intervención de la Comisión Administradora Honoraria.

Artículo 1-38

ARTICULO 38° (Edad de los buques).- Para adquisición de embarcaciones usadas, el préstamo queda limitado para aquellas que tengan menos de 15 (quince) años de construidas.

En casos especiales y por razones fundadas, la Comisión Administradora Honoraria podrá considerar y aceptar situaciones en que la edad sea mayor.

Para reparaciones mayores, conversión o modernización, se establece una edad no mayor de 25 (veinticinco) años.

En todos los casos, las obras deberán estar debidamente justificadas, teniéndose en cuenta además el estado de conservación y el servicio a que estarán destinadas dichas embarcaciones. Asimismo queda establecido que el monto de la obra a realizar no debe ser inferior al 20% (veinte por ciento) del valor del tasación del buque, el cual será fijado por la Prefectura Nacional Naval.

Artículo 1-39

ARTICULO 39° (Topes y prioridades).- Los préstamos tendrán un tope máximo del 80% (ochenta por ciento) del monto total del valor de la construcción o adquisición del buque, así como de las obras proyectadas.

Para el estudio de prioridades en la adjudicación de los préstamos la Comisión Administradora Honoraria tendrá en cuenta además de lo establecido en el artículo 35, la antigüedad y continuidad del peticionante en la actividad naviera, la renovación de buques de mayor edad y la incorporación o sustitución de unidades perdidas a la flota mercante nacional.

Artículo 1-40

ARTICULO 40° (Control Técnico).- A los efectos del control técnico que requieren las unidades a adquirir o las obras a ejecutar total o parcialmente con préstamos otorgados por el Fondo de Fomento, la Comisión Administradora Honoraria requerirá de la Prefectura Nacional Naval la certificación de que las obras a efectuar son convenientes y que el monto solicitado es razonable.

Artículo 1-41

ARTICULO 41° (Requisitos de las solicitudes).- Las solicitudes de préstamos deberán ser acompañadas de la siguiente documentación:

a) Constancia de inscripción del peticionante, cuando correspondiere, en el Registro Público e Propietarios o Armadores (Artículo 15 y siguientes). Si no correspondiere su inscripción deberán acreditar: las personas físicas, capacidad para contratar, ciudadanía o nacionalidad y domicilio en el país; las personas jurídicas, su forma, plazo, objeto, representación, domicilio en el país, contrato o estatuto aprobado e inscripto en el Registro Público y General de Comercio e inscripción en la matrícula de comerciantes;

b) El estado patrimonial demostrativo de la solvencia económica del peticionante en relación con el monto del préstamo solicitado;

c) Certificación cuando corresponda, que las embarcaciones a las cuales se destina el préstamo están clasificadas por sociedad de clasificación reconocida, debiendo comprometerse el solicitante a mantener ésta condición hasta la cancelación del préstamo;

d) Relación de la experiencia, capacidad técnica y administrativa del solicitante en explotación, por su cuenta o por terceros, de embarcaciones comprendidas en el artículo 4°.

e) Planos, presupuestos y especificaciones técnicas que permitan evaluar el destino de los préstamos;

f) Informe sobre la explotación prevista del buque, indicando tráfico, costos operativos e ingresos estimados;

g) Cualquier información complementaria que la Comisión Administradora Honoraria creyere de interés para el estudio correspondiente para la solicitud de préstamo.

Artículo 1-42

ARTICULO 42° (Cese de bandera-certificado).- No será acordado ningún cese de bandera a buques que reúnan las condiciones establecidas en el artículo 4°, si no se presenta certificado de estar al día con las obligaciones del Fondo de Fomento de la Marina Mercante.

Artículo 1-43

ARTICULO 43° (Cese de bandera-plazo).- No será acordado el cese de bandera de buque para los que se haya hecho uso de préstamos del Fondo de Fomento de la Marina Mercante, o créditos o avales del sistema bancario nacional, hasta transcurrido el plazo que en cada caso determinará la Comisión Administradora Honoraria, el que no podrá exceder de 2 (dos) años a partir de la fecha de cancelación del préstamo y nunca antes de la misma.(*).

Artículo 1-44

ARTICULO 44° (Enajenación de buques afectados).- No podrán ser enajenados los buques para los que se haya hecho uso de préstamos del Fondo de Fomento , sin previa cancelación de las obligaciones contraídas con el mismo.

Los buques hipotecados en garantía de préstamos otorgados con destino a otros buques, no podrán ser enajenados sin previa cancelación del préstamo o constitución de previa garantía.

Artículo 1-45

ARTICULO 45° (Otros créditos).- Sin prejuicios de los préstamos que le Poder Ejecutivo pueda conceder del Fondo de Fomento de Marina Mercante, el Banco de la República Oriental del Uruguay podrá otorgar créditos o avales para la adquisición, construcción, conversión, reparación y equipamiento de buques mercantes, a quienes reúnan las condiciones establecidas en los artículos 4° y 12°.

Las respectivas solicitudes deberán contar con el informe previo de la Comisión Administradora Honoraria, a cuyos efectos la misma podrá exigir la información que entienda pertinente.

CAPITULO VIII - INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 1-46

ARTICULO 46° (Infracciones-Sujetos activos).- Todo acto u omisión que implique incumplimiento de cualquier obligación establecida en la presente reglamentación, será considerado infracción pasible de sanción.

Se considerarán sujetos activos de la conducta sancionable, a los propietarios, partícipes o armadores, tanto de buques de bandera nacional como de bandera extranjera, así como a los usuarios del servicio de transporte por agua.

Artículo 1-47

ARTICULO 47° (Otras infracciones).-Configura asimismo infracción punible toda discriminación de carga, rechazo de embarque o retraso de éste, por parte de buque amparados por el beneficio de prioridad de carga establecido en los artículos 7°, 11° y 14° y siempre que dichos actos no estén comercial u operativamente justificados.

Artículo 1-48

ARTICULO 48° (Aplicación de multas).- Las infracciones serán sancionadas con multas que aplicará el Poder Ejecutivo, a propuesta del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (Dirección General de Marina Mercante), atendándose a ala gravedad de la infracción, antecedentes del infractor y circunstancia del caso.

Artículo 1-49

ARTICULO 49° (Monto de las multas).- Tratándose de infracciones que se vinculen con fletes, el importe de las multas oscilará del 10% al 100% (diez por ciento al cien por

ciento) del valor del flete que genere o hubiere generado el transporte de mercaderías, bienes o productos, motivo de infracción. A dicho efecto, el valor del flete será el declarado o el correspondiere en su caso, no pudiendo ser inferior al que resulte de las condiciones imperantes en el orden internacional a la fecha de la infracción.

Para el caso de infracciones que no se vinculen con fletes, la multa a aplicarse no podrá exceder el valor real que representa 850 (ochocientos cincuenta) Unidades Reajustables al día del pago efectivo de la multa.

CAPITULO IX - DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1-50

ARTICULO 50° (Cese de Bandera-Procedimiento especial).- El Poder Ejecutivo, cuando se trate de la venta al exterior de un buque que reúna las condiciones del artículo 4°, podrá otorgar el cese de bandera en forma inmediata, delegando dicho acto en la Prefectura Nacional Naval. A dicho fin el peticionante deberá solicitar ante la Prefectura Nacional Naval, tasación de la unidad a enajenar, adjuntando:

- a) Título de propiedad;
- b) Certificados Negativos del Registro de Hipotecas de la 1ª y 2ª sección;
- c) Certificado expedido por la Comisión Administradora Honoraria del Fondo de Fomento de la Marina Mercante, que acredite los extremos establecidos en los artículos 42°, 43° y 44°;
- d) Constancia que acredite la intervención del Banco de la República Oriental del Uruguay en la exportación;
- e) Declaración que contenga información sobre las condiciones básicas de la venta proyectada;

Cumplido lo anterior, y no existiendo embargo comunicado a la Prefectura Nacional Naval del buque cuyo cese se tramita, dicho órgano, en uso de atribuciones delegadas por el Poder Ejecutivo, podrá extender el certificado de cese de bandera y proceder a la eliminación del buque del Registro de Naves, debiendo para ello el interesado acreditar, mediante constancia expedida por el Banco de la República Oriental del Uruguay, que en dicho Banco se encuentra retenido el total del producido de la venta, por valor no inferior al de la tasación practicada por la Prefectura Nacional Naval.

El importe retenido estará destinado a garantizar las deudas exigibles del vendedor con los organismos del Estado, y devengará el interés corriente para depósitos a la vista.

El vendedor podrá librar órdenes de pago contra dicha cuenta, a favor de organismos del Estado, con el objeto de saldar las deudas que pudiera mantener con los mismos.

Una vez presentados por el vendedor a la Prefectura Nacional Naval, los certificados correspondientes y demás recaudos conforme a las exigencias legales y reglamentarias generales en materia de cese de bandera, aquella expedirá constancia para el Banco de

la República Oriental del Uruguay a efectos de la liberación de fondos. Dicho Banco devolverá al vendedor la retención efectuada al tipo de cambio de día de la devolución o de acuerdo al artículo 26º, según correspondiera.

Aún cuando exista hipoteca naval inscrita, en casos excepcionales debidamente justificados, la Prefectura Nacional Naval podrá otorgar el cese de bandera simultáneamente con la cancelación del gravamen hipotecario.

El procedimiento especial establecido en el presente artículo, no obsta a que el interesado no pueda gestionar el cese de bandera conforme al régimen previsto por las normas legales y reglamentarias generales vigentes en la materia.

Artículo 1-51

ARTICULO 51º (Versión y destino de las divisas).- Las divisas netas correspondientes a los ingresos generados en el transporte de personas, equipajes, mercaderías, bienes o productos por los buques de bandera nacional o por los buques arrendados en las condiciones previstas en el artículo 13º, deberán ser vertidas en sistema bancario nacional, quedando a disponibilidad del armador en la moneda en que fueron depositadas, para aplicarse a las operaciones corrientes de su giro.

Se entenderá por operaciones corrientes de su giro, aquellas relacionadas con la explotación comercial del buque (pago de tripulaciones, aprovisionamientos, reparaciones y mantenimiento, combustible, seguros y coberturas, gastos de agencia y de puerto, gastos de carga, gastos administrativos, publicidad y otras de similar naturaleza), y con la renovación, reposición o ampliación de la flota mercante nacional.

Tratándose de pagos que correspondan al cumplimiento de obligaciones en moneda nacional por operaciones corrientes de su giro, así como de pagos por operaciones ajenos a su giro corriente, se aplicarán las normas en materia cambiaria vigentes a la fecha en que se efectúen dichos pagos.

Artículo 1-52

ARTICULO 52º (Contralor de ingresos y egresos).- En función de lo establecido en el artículo precedente, las empresas, los propietarios o armadores que efectúen la explotación del buque, deberán presentar anualmente ante el Banco de la República Oriental del Uruguay y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (Dirección General de Marina Mercante), una declaración jurada donde consten los ingresos y egresos en moneda nacional y extranjera, así como el destino del superávit.

La declaración de ingresos y egresos deberá realizarse discriminada por rubros y con los demás requisitos que establezca la Dirección General de Marina Mercante.

Artículo 1-53

ARTICULO 53º (Regulación de fletes).- Las operaciones comprendidas en la ley que se reglamenta, devengarán fletes no superiores a los determinados por las condiciones imperantes en el orden internacional o a los fijados por Conferencias en las que participan armadores nacionales.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas queda facultado para autorizar fletes especiales cuando las condiciones así lo aconsejen.

Artículo 1-54

ARTICULO 54° (Acuerdos conferenciales-homologación).- El texto de todo acuerdo conferencial (pool de fletes, cargas, tarifas, etc.) en que intervengan empresas de transporte marítimo o fluvial nacionales, deberá ser comunicado por escrito a la Dirección Nacional de Marina Mercante dentro de un plazo de 30 (treinta) días contados desde su firma por la empresa nacional.

La validez de los acuerdos conferenciales que involucren el transporte por agua del comercio nacional de importación y exportación, queda sujeta a su homologación por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. El Poder Ejecutivo podrá inhabilitar para operar en puertos del país a las empresas nacionales y extranjeras que participen en los acuerdos conferenciales mencionados precedentemente que no hayan sido aprobados en la forma prevista.

Artículo 1-55

ARTICULO 55° (Intervención del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en negociaciones de fletes).- En toda negociación comercial en que intervengan organismos públicos y que implique la posibilidad de transporte por agua, así como en las negociaciones en materia conferencial (pool de fletes, cargas, etc.) siempre que la magnitud de fletes lo justifique y sea de interés la participación de bandera nacional, estará representando el Ministerio de transporte y Obras Públicas (Dirección General de Marina Mercante).

A efectos de la toma de decisión por parte de la Dirección General de Marina Mercante, toda comisión u organismo público que negocie con el exterior, así como las empresas armadoras nacionales que participen en negociaciones o acuerdos en materia de transporte por agua, deberán informar con suficiente antelación a dicha Dirección sobre los antecedentes y alcance de la negociación proyectada.

A los fines establecidos precedentemente, la Dirección General de Marina Mercante recabará el asesoramiento previo de la Comisión Asesora de Marina Mercante, la que podrá solicitar la información que creyera conveniente.

Artículo 1-56

ARTICULO 56° (Exportaciones-información).- A los efectos del cumplimiento de su competencia en materia de supervisión, promoción y regulación de transporte por agua, la Dirección General de Marina Mercante, dispondrá de toda la información recabada en oportunidad o como consecuencia del trámite de las exportaciones, para lo cual, los órganos intervinientes en las mismas proporcionarán la información de que dispongan y facilitarán los medios necesarios para el cumplimiento de dichos fines.

Artículo 1-57

ARTICULO 57° (Aportes de seguridad social-Fictos).- El Poder Ejecutivo en acuerdo con los Ministerios de Trabajo y Seguridad Social y Transporte y Obras Públicas, fijará los valores fictos de los sueldos y jornales del personal embarcado en buques de la Marina Mercante Nacional, con el solo fin de calcular los aportes a los organismos de seguridad social.

Artículo 1-58

ARTICULO 58° (Intervenciones extranjeras- Promoción industrial).- Las disposiciones de la leyes 14.178 y 14.179, del 28 de marzo de 1974, y las normas concordantes no son aplicables al régimen establecido por la presente ley.

Artículo 1-59

ARTICULO 59° (Derogaciones).- deróganse los decretos 26/970, del 15 de enero de 1970, 517/971, del 12 de agosto de 1971 y 278/974, del 4 de abril de 1974.

Artículo 1-60

ARTICULO 60°.- La certificación prevista en el inciso final del artículo 17 de la ley 12.091, del 5 de enero de 1954, en la redacción dada por el artículo 312 de la ley 14.106, del 14 de marzo de 1973, se cumplirá en forma dispuesta por el artículo 6° de la ley 14.650, del 12 de mayo de 1977 conforme al régimen previsto por el artículo 9° del presente reglamento.

Artículo 2

Comuníquese, publíquese, etc.

MENDEZ - EDUARDO J. SAMPSON - ENRIQUE DELFANTE - VALENTIN
ARISMENDI - WALTER RAVENNA - LUIS H. MEYER - JOSE E. ETCHEVERRY
STIRLIN