P
UST.
2

MINISTERIO DE MARINA

LEYES Y DECRETOS
PARA LA PROMOCION DE LA
MARINA MERCANTE NACIONAL

CST/1892

cción General de la Marina Mercante Nacional

F283

1967

15

POR UNA MAYOR CONCIENCIA MARITIMA

¿Qué significa tener una MARINA MERCANTE NACIONAL?

-Ella significa :

FUENTE DE TRABAJO

Tripulaciones, Astilleros, Reparaciones, Diques, Personal técnico, Seguros, etc.

PROTECCION A LA ECONOMIA DEL PAIS

Asegura la regularidad de sus rutas comerciales de acuerdo a las necesidades del intercambio comercial; genera renta nacional por las divisas ahorradas y acrecentadas por el producto de los fletes.

FACTOR DE INTERES NACIONAL

Conexión y equilibrio entre el Comercio Exterior, Balanza de Pagos y Marina Mercante.

Todo lo cual concurre a la

SEGURIDAD ECONOMICA DEL PAIS

En esta Publicación encontrará Ud. las disposiciones legales vigentes de protección a la Marina Mercante

SU CUMPLIMIENTO CONSTITUYE IMPERATIVO NACIONAL

Noviembre, 1967.

LEY Nº 13996

(9 Febrero 1962)

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

POR CUANTO:

El Congreso ha dado la Ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA PERUANA.

Ha dado la Ley siguiente:

Artículo 1º.-Créase la Comisión Nacional de Marina Mercante, con personería jurídica y autonomía económica y administrativa con sujeción a Ley.

Artículo 2º.-La Comisión Nacional de Marina Mercante se constituirá con el siguiente personal:

El Ministro de Marina, que la presidirá;

Un Delegado de la Sociedad Nacional de Industrias;

Un Delegado de la Sociedad Nacional Agraria;

Un Delegado de la Sociedad Nacional de Minería y Petróleo;

Un Delegado de la Sociedad Nacional de Pesquería;

Un Delegado de la Corporación Nacional de Comerciantes;

El Presidente de la Autoridad Portuaria del Callao;

Un Delegado de la Asociación de Armadores de Cabotaje Nacional;

Un Delegado de los Armadores del Oriente;

El Director del Comercio Exterior;

El Gerente de la Corporación Peruana de

Vapores;

El Director General de Capitanías y Marina Mercante;

El Director General de Industrias;

El Director de Administración Portuaria;

El Presidente de la Sociedad de Marina Mercante, Capitanes y Oficiales.

Artículo 3º.-La Comisión nombrará un Comité Ejecutivo, con 5 miembros de su seno, por cuyo conducto ejecutará sus acuerdos; y será presidido por el Presidente de la Comisión.

Los miembros del Comité desempeñarán el cargo por dos años y no podrán ser reelegidos, con excepción del Presidente.

Artículo 4º.-El Comité nombrará un Secretario General, que será el funcionario administrativo de más alta jerarquía, así como a los demás empleados, señalándoles las correspondientes dotaciones.

Artículo 5º.-La Comisión Nacional de Marina Mercante tiene las siguientes facultades:

1) Formular programas y planes de fomento y de desarrollo de la Marina Mercante Nacional y recomendar su ejecución al Poder Ejecutivo;

2) Dictaminar los proyectos sobre Marina Mercante y otros que tenga a bien someterle el Poder Ejecutivo;

3) Proponer al Poder Ejecutivo los anteproyectos de ley de Fomento y de la Marina Mercante Nacional, y de Reglamento del Transporte Marítimo de Carga de Servicio Exterior y Cabotaje;

4) Formular periódicamente estudios de la

Legislación de Marina Mercante y actividades conexas y proponer al Poder Ejecutivo las modificaciones pertinentes de la materia;

5) Absolver las consultas técnicas relacionadas con la Marina Mercante que formulen los Poderes del Estado y las instituciones públicas o privadas;

6) Proponer al Poder Ejecutivo proyectos tendientes al desarrollo de la Flota de Cabotaje, especialmente la de los ríos y Lago Titicaca;

7) Dictar el reglamento de licitaciones para las compras de buques por las Corporaciones de derecho público interno, el que será aprobado por Resolución Suprema del Ramo de Marina;

8) Informar en los contratos que requieran el aval del Estado para las operaciones de crédito en las compras de buques para Corporaciones de derecho público interno;

9) Regular periódicamente las tarifas de fletes de la Marina Mercante Nacional, las que no excederán a las vigentes en el mercado internacional de fletes;

10) Formular los estudios de tarifas y organización de los servicios portuarios, recomendando su aplicación al Poder Ejecutivo;

11) Aprobar la afiliación o desafiliación de la Marina Mercante Nacional a una o más Conferencias de navegación según convenga a los intereses nacionales;

12) Propender a la formación de una Conferencia de navegación latinoamericana en coordinación con el proceso de formación del Mercado Común Latinoamericano;

13) Proponer al Poder Ejecutivo, periódicamente, los porcentajes de carga del comercio de exportación e importación que obligatoriamente deberán transportarse en buques de bandera nacional, de acuerdo a ley;

14) Formular el reglamento de la presente ley y el reglamento interno de la Comisión, los que serán aprobados por Resolución del Ramo de Marina;

15) Proponer al Poder Ejecutivo el Reglamento del artículo 6 de la presente ley;

16) Formular anualmente su presupuesto administrativo que será aprobado por Resolución Suprema del Ramo de Marina.

Artículo 6º.-Compréndase en los beneficios de la Ley de promoción industrial Nº 13270 a los propietarios, armadores y/o fletadores de buques de la Marina Mercante Nacional, sean personas naturales o jurídicas.

Artículo 7º.-Autorízase al Poder Ejecutivo para cubrir el presupuesto administrativo de la Comisión Nacional de Marina Mercante con cargo al impuesto creado por el artículo 23 de la ley que autoriza la formación de sociedades mixtas para la explotación de los astilleros del Estado, Ley Nº 13736.

Artículo 8º.-Derógase las leyes y disposiciones que se opongan a la presente.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para su promulgación.

Casa del Congreso, en Lima, a los séis días del mes de Febrero de mil novecientos sesenta y dos.

LEY Nº 13836

(5 Marzo 1962)

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

POR CUANTO:

El Congreso ha dado la ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA PERUANA:

Ha dado la ley siguiente:

Artículo 1º.-Se declaran de utilidad pública y de preferente interés nacional, las industrias de construcción, rehabilitación y reparación de embarcaciones otorgándoseles los beneficios y franquicias que concede la Ley Nº 13270 a las industrias calificadas de básicas en la región más favorecida del país, y los que determina el Decreto Supremo Nº 3 del 27 de Enero de 1961, para las industrias de montaje, cuyos plazos podrán modificarse según las características y los tipos de embarcaciones objeto de la industria que se instale.

Artículo 2º.-Las industrias marítimas en general gozarán de los beneficios que acuerdan los incisos (c) y (d) del artículo 32 de la Ley de Promoción Industrial Nº 13270, pero quedarán rescindidas las afectaciones de áreas de playa marítima o fluvial que se les haya otorgado si los beneficios no realizan las obras necesarias dentro de los plazos fijados, revirtiendo las playas al dominio del Estado sin lugar a reembolso de ninguna especie.

Artículo 3º.-Las empresas que se organicen para dedicarse a las industrias de construcción naval, deberán someter sus planes y proyectos a la aprobación del Ministerio de Marina, el que inspeccionará los astilleros para exigir que los barcos que construyan reunan los requisitos exigidos para su clasificación de acuerdo con las Convenciones y las reglas internacionales de la materia.

Artículo 4º.-El Ministerio de Marina, dentro de los términos de la presente ley, queda encargado de la vigilancia y control técnico de las industrias de construcción y reparación de buques que se instalen en el territorio nacional, coordinando su labor de acuerdo a las disposiciones pertinentes de la Ley de Promoción Industrial Nº 13270.

Artículo 5º.-El Estado, y las personas jurídicas de derecho público interno y las personas naturales o jurídicas de derecho privado nacionales tendrán opción preferencial para suscribir hasta el 50% del capital de las empresas extranjeras que se organicen para construir embarcaciones en el país. El procedimiento de la oferta y subscripción de acciones, asi como las transferencias, en su caso se sujetarán al artículo 23 del Reglamento de la Ley Nº 11780 con la intervención del Ministerio de Marina. Para determinar la nacionalidad de una empresa de construcción naval se estará a lo dispuesto por el artículo 6 de la Ley Nº 11780.

Artículo 6º.-Las escrituras de constitución social de las sociedades que se forman de acuerdo a los términos de la presente Ley quedan exoneradas de los impuestos de registro y de timbres fiscales sobre el capital social asi como de los derechos de inscripción en los Registros Públicos. Iguales exoneraciones tendrán las escrituras que contengan contratos de construcción, financiación, emisión de bonos, hipoteca y otros similares que se otorguen de acuerdo a los términos de ésta Ley.

Artículo 7º.-Para los efectos de esta Ley se entiende por Sociedad Mixta la que se forme con participación del Estado o de las personas jurídicas de derecho público interno por una parte y de las personas naturales o jurídicas de derecho privado, nacionales o extranjeras, de la otra parte. El Estado podrá hacer aportes de capital mediante concesiones de servicios públicos, liberaciones tributarias, bienes y fondos públicos. El régimen

de administración y control de estas sociedades está a cargo de un Consejo de Vigilancia y de un Directorio cuyas respectivas nóminas y el quórum para las sesiones estará en estricta proporción con las participaciones en el capital social.

Hay incompatibilidad entre ser miembro de estos órganos de control y dirección y formar parte de empresas cuyos intereses sean contrapuestos a los de la Sociedad Mixta, cuyos directivos tampoco podrán contratar con ella a título personal.

Artículo 8º.-El Consejo de Vigilancia tendrá a su cargo la alta inspección de las operaciones técnicas y comerciales de la Sociedad con acceso a la contabilidad y a los libros de actas del Directorio, podrá solicitar los informes sobre el desarrollo de los contratos de ejecución de obras, asistencia técnica, financiaciones, suministros y disponer la realización de auditoría de contabilidad. El Consejo de Vigilancia será presidido por uno de los representantes del Estado.

Artículo 9º.-El Directorio está a cargo de la administración inherentes a estos órganos en las sociedades mercantiles. Será presidido por uno de los representantes del Estado. El Directorio nombrará un Gerente Comercial por cuyo conducto ejecutará sus acuerdos y al que se le otorgará poder por escritura pública sin facultades de disposición. Los Directores y el Gerente serán civil o solidariamente responsables por las infracciones que cometan en el ejercicio de su cargo y por los perjuicios de todo orden que causen a la sociedad por los acuerdos que tomen con violación de la Ley de los Estatutos, sin perjuicio de la responsabilidad penal que alcance a cada uno personalmente.

Artículo 10º.-Facúltase al Poder Ejecutivo para que mediante Decreto Supremo con acuerdo consultivo del Consejo de Ministros, dicte el Estatu

to de las Sociedades Mixtas que se creen de acuerdo a esta Ley el que contendrá las normas adicionales que rijan su control y administración.

Artículo 11º.-Las personas naturales o jurídicas extranjeras que forman parte de una Sociedad Mixta que se organice de acuerdo a esta Ley, deben inscribirse en el Registro Mercantil de Lima, nombrar un representante con residencia permanente y someterse expresamente a la jurisdicción nacional renunciando a toda reclamación intervención diplomática.

Artículo 12º.-Las Sociedades Mixtas que se constituyan con arreglo a la presente ley serán personas jurídicas de derecho público interno y gozarán de autonomía económica y administrativa. Se regirán por las disposiciones legales de las sociedades mercantiles en cuanto no se opongan a la presente Ley y al Decreto Supremo a que se refiere el artículo 10º.

Artículo 13º.-Las Sociedades Mixtas que se organicen de acuerdo a esta Ley emitirán obligatoriamente acciones nominativas. El Estado tendrá derecho de retracto en toda transferencia de acciones y, además podrá adquirir las otras acciones a justa tasación, previa declaración de necesidad y utilidad pública.

Artículo 14º.-La persona natural o jurídica que construya o rehabilite una embarcación gozará de hipoteca naval desde el momento en que se ponga la quilla de la embarcación, quedando modificado en esta forma el artículo 16 de la Ley Nº 2411.En caso de reparaciones tendrán derecho de retención por el valor de la obra de acuerdo a las disposiciones pertinentes del Código Civil.

Artículo 15º.-Si el propietario de una obra, cualquiera que sea el estado de la construcción incumpliere la obligación de pagar el precio en la forma estipulada se procederá al remate público de

la nave sin más trámite que la notificación al deudor para que abone un crédito dentro del plazo de 8 días bajo apercibimiento de procederse a la subasta. Se tendrá como tasación el valor invertido en la obra, materiales, mano de obra y demás objetos instalados o adquiridos para la nave, según comprobantes que se presentarán oportunamente. El remate se anunciará por 6 días en el diario Oficial "El Peruano".

El subastador queda obligado a cumplir el contrato de construcción o rehabilitación celebrado por el anterior propietario de la nave lo que se formalizará por escrito con firmas legalizadas, sustituyendo a éste en los derechos y obligaciones con el constructor.

Artículo 16º.-Si una persona natural o jurídica, sea nacional o extranjera, se obliga a la financiación de la construcción y/o el equipamiento de la nave queda autorizada para emitir bonos hasta por el 80% del valor de la obra, con garantía de hipoteca naval de la nave. Los bonos que se emitan serán redimidos mediante amortizaciones cuyo plazo no excederá de 10 años y cuyos intereses gozarán de completa exoneración tributaria. El banco Industrial del Perú actuará como fideicomisario con sujeción a lo dispuesto en la Ley de Pomoción Industrial Nº 13270.

Artículo 17º.-Los astilleros de propiedad del Estado, en caso de que éste no opte por su explotación directa podrán ser arrendados, con intervención del Ministerio de Marina, a las Sociedades Mixtas que en cada caso se constituyen para su explotación industrial dentro de las normas de la presente Ley.

Artículo 18º.-Para que opere el arrendamiento a que se refiere el artículo anterior será indispensable que la Sociedad Mixta y la persona natural o jurídica a ella asociada se obliguen a modernizar y ampliar los astilleros dedicándolos ex-

clusivamente a la construcción de buques con capacidad superior a 1,000 toneladas D.W., cuando se trate de embarcaciones para la Costa del Pacífico de 10 toneladas D.W. para la región amazónica o el Lago Titicaca. Se podrán construir buques de menos de 1,000 toneladas D.W. para el Pacífico si las autoridades competentes determinan que no pueden ser construídas por los astilleros privados.

Artículo 19º.-El Banco Industrial del Perú queda encargado de valorizar los astilleros materia del arrendamiento de que tratan los artículos precedentes y la relación de las instalaciones a arrendarse deberá ser previamente aprobada por el Consejo Superior de Marina para salvaguardar la directa administración de las instalaciones que la Armada Nacional requiera en forma autónoma para la reparación, mantenimiento y carena de sus unidades.

Artículo 20º.-La participación del Estado en las Sociedades Mixtas que se formen para la explotación de los astilleros de su propiedad no será menor del 50% del capital social autorizado. Asimismo la persona natural o jurídica que se asocie con el Estado debe comprobar además de su solvencia económica, su experiencia técnica en la industria de construcciones navales, obligándose a contratar personal técnico y a proveer los materiales requeridos para la industria, y especialmente se obligará a abrir una línea de crédito que permite financiar no menos del 80% del costo de los buques que se programe construir en los astilleros materia del arriendo. El crédito se abrirá por intermedio y bajo el control de Banco Industrial del Perú, garantizado con la fianza o aval del Estado. Los tipos de interés y comisión de esta línea de crédito no excederán de los que rijan en las instituciones de crédito internacional. Los contratos que se originen de acuerdo al presente artículo, así como los intereses y comisiones que devenguen, gozarán de completa exoneración tributaria.

Artículo 21º.-El plazo de las Sociedades

Mixtas que se constituyan para la explotación de los astilleros de propiedad del Estado será de cinco años, renovables automáticamente por períodos iguales hasta un máximo de 20 años. Extinguido el plazo el Estado reasumirá el uso de los astilleros con todas sus mejoras debiendo pagarse, a justa tasación, el valor de los equipos y obras en la parte en la que no le corresponde derecho.

Artículo 22º.-Autorízase al Poder Ejecutivo para cubrir el aporte de capital que le corresponde al Estado en la Sociedad Mixta que forme para explotar los astilleros de su propiedad con los mayores fondos que se obtengan con la modificación de la Ley Nº 11537, de acuerdo al artículo siguiente.

Artículo 23º.-Auméntase del 2 al 4% el impuesto sobre los fletes de importación y exportación creada por la Ley Nº 11537 cuyo mayor impuesto se aplicará preferentemente a cubrir el aporte del Estado en ejecución de lo dispuesto por el artículo anterior. Cubierto este aporte el mayor impuesto constituirá renta de la Corporación Peruana de Vapores para la construcción de naves en astilleros nacionales y/o compra de embarcaciones modernas durante el tiempo que los astilleros nacionales no estén en condiciones de abastecer sus pedidos.

Artículo 24º.-Están exceptuados del mayor impuesto creado por esta Ley, los productos a que se refiere el artículo 1, inciso (b) de la Ley Nº 11537, asi como los fletes de mar correspondientes a las exportaciones de plomo, zinc y manganeso, ya sea en forma de minerales, concentrados o en barras, mientras subsistan las condiciones actuales de precios internacionales, a juicio del Poder Ejecutivo, los minerales de hierro a granel, los minerales no metálicos y el Comercio Fluvial del Oriente Peruano.

Artículo 25º.-Autorízase a la Corporación

Peruana de Vapores para realizar operaciones de crédito con garantía de sus rentas, para la adquisición y construcción de naves. El Poder Ejecutivo queda autorizado para prestar la fianza o el aval del Estado en las obligaciones que asuma dicha Corporación. El Banco Industrial queda facultado para conceder estos créditos sin las limitaciones que fijan las leyes que lo rigen.

Artículo 26º.-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 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 27º.-La carga de cabotaje será transportada exclusivamente en naves de bandera nacional, y la carga de exportación o importación pertenecientes a las distintas reparticiones estatales, será transportada preferentemente en embarcaciones de la Marina Mercante Nacional, salvo que no hayan buques disponibles.

Artículo 28º.-Las personas naturales o jurídicas que por cualquier título exploten buques de bandera nacional deben tener domicilio y representante autorizado en la República. Se sujetará a las reglamentaciones de prioridad y selección de carga, atención y distribución del tráfico oceánico, costero, fluvial y lacustre, asi 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 29º.-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 30º.-En caso de emergencia nacional el Poder Ejecutivo por intermedio del Ministerio de Marina podrá intervenir las empresas nacionales y militarizar las dotaciones si fuere necesario.

Artículo 31º.-Las empresas nacionales de Marina Mercante y los de Astilleros facilitarán el entrenamiento de los alumnos de las Escuelas de Especialidad.

Artículo 32º.-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 Nº 13270 en lo que sea pertinente.

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

Comuníquese al Poder Ejecutivo para su promulgación.

Casa del Congreso, en Lima, a los cinco días del mes de Enero de mil novecientos sesentidós.

DECRETO SUPREMO Nº 15
(17 Diciembre 1965)

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que la Ley Orgánica de la Marina de Guerra del Perú, prevé dentro de la Política Naval promover el desarrollo de la Marina Mercante y orientar e impulsar el desarrollo de las actividades económicas relacionadas con la Marina;

Que la Política Naviera del Estado está determinada en las Leyes 6207 de Cabotaje Nacional, 13836 que declara de utilidad pública las industrias de construcción, rehabilitación y reparación de embarcaciones y 13996 que crea la Comisión Nacional de la Marina Mercante;

Que es necesario crear un organismo permanente para aplicar la Política Naviera del Estado;

Que la Ley Orgánica de la Marina prevé la creación de nuevas Direcciones para el mejor cumplimiento de la misión que le incumbe;

DECRETA:

1º.-Créase en el Ministerio de Marina la Dirección General de la Marina Mercante Nacional como un organismo permanente para aplicar la Política Naviera del Estado.

2º.-La Dirección General de la Marina Mercante, en estrecho enlace con la Dirección de Comercio Exterior del Ministerio de Hacienda, actuará en la aplicación de la Política Naviera del Estado, particularmente en lo referente a la reserva de fletes, proponiendo las medidas que sean necesarias para perfeccionarla, formulando los programas y planes de fomento y desarrollo de la Marina Mercante.

3º.-Modifícase el título de la Dirección General de Capitanías y Marina Mercante, por el de Dirección General de Capitanías, con los mismos deberes, atribuciones y responsabilidades que le acuerden los Reglamentos vigentes.

4º.-Las necesidades de la Dirección que se crea, serán atendidas en el año 1966 con los recursos en personal y material considerados en las Partidas globales del Pliego de Marina para el indicado año. A partir de 1967 se considerará en el Presupuesto General de la República las Partidas que sean necesarias para su sostenimiento.

5º.-El presente Decreto será refrendado por los Ministros de Estado en los Ramos de Hacienda y Comercio y Marina.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los diecisiete días del mes de Diciembre de mil novecientos sesenticinco.

DECRETO SUPREMO Nº 3
(25 Enero de 1966)

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que es de importancia y urgencia conseguir el máximo desarrollo de la Marina Mercante Nacional;

Que la Ley 13836, en su artículo 26º autoriza al Poder Ejecutivo para fijar el porcentaje de carga de importación y exportación que obligatoriamente debe ser transportado en buques de bandera nacional;

Que esa reserva de carga significa un aval que le dá el Estado al Armador Peruano y que redundará en el incremento de la Flota Mercante Nacional;

Que con el fin de evitar el mal uso de dicha reserva de fletes, es necesario establecer las normas a las cuales ésta se sujetará;

Que la actual capacidad de bodegas, no debe significar una limitación para dicha reserva, pues el excedente será transportado en la forma que hasta hoy se realiza y paulatinamente, de acuerdo al incremento de bodegas, se irá aprovechando hasta llegar al máximo asignado;

Que asimismo es necesario autorizar a las Empresas Navieras Nacionales a efectuar convenios, con las Empresas similares de los países con que se comercie, a fin de asegurar la retribución en la carga de retorno; y

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

DECRETA:

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.

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

3º.-La reserva señalada en el Artículo anterior, será periódicamente aumentada, de acuerdo al incremento de la Marina Mercante Nacional, hasta el 50%.

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, representada por acciones nominativas.

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.

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 "Charters" en un porcentaje aproximado de 50% del tonelaje propio de la Empresa respectiva y por un tiempo limitado fijado por la Autoridad competente.

7º.-Mientras las Empresas Navieras Nacionales, no estén en condiciones de transportar el total del porcentaje de reserva de carga de exportación é importación que se menciona en el Artículo 2º, quedan autorizadas las líneas extranjeras ac-

tualmente establecidas a movilizar la carga de exportación excedente. (º)

8º.-La Dirección General de Marina Mercante Nacional, de acuerdo con el Artículo 19º, incisos (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.

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

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veinticinco días del mes Enero de mil novecientos sesentiséis.

(º) Este Artículo ha sido derogado por el Artículo 30º del D.S. Nº 12 del 13 Mayo 1966.

DECRETO SUPREMO Nº 12
(13 Mayo 1966)

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que es necesario dictar las normas generales para la aplicación de la reserva de cargas de cabotaje y de exportación e importación a favor de naves nacionales, a que se refiere el Decreto Supremo Nº 3 del 25 Enero de 1966;

Estando a la propuesta formulada por la Comisión Nacional de Marina Mercante, en uso de las atribuciones que le confiere la Ley Nº 13996; y

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

DECRETA:

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.

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

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.

4º.-En el caso de carencia de naves para el transporte a que se refiere el Artículo 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.

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

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

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

a) Ser de propiedad de ciudadanos peruanos, por lo menos el 75% de la misma.

b) Si la nave perteneciese a una Sociedad Constituída 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.

8º.-La Sociedad o Empresa a que se refiere el Artículo anterior, debe estar constituída 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.

9º.-Las naves o acciones a que se refiere el Artículo 7º 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%.

10º.-La dotación en 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.

11º.-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.

12º.-La inscripción en el Registro Mercantil de buques, es obligatoria y se rige por la disposiciones del Código de Comercio y por las de la Ley de Hipoteca Naval, sujetándose a las pautas establecidas en el Reglamento de Inscripciones.

13º.-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 Marina Mercante Nacional, la que recomendará o no, en vista de las circunstancias de la enajenación y de la importancia que pueda tener la nave para las necesidades del país.

14º.-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 de 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 podrán incrementarse en el futuro hasta un 50%.

15º.-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.

16º.-La aplicación de la reserva de carga a que se refiere el Artículo 14º, no podrá significar discriminación de carga, rechazo injustificado de embarques, ni retrazos en el exbarque. 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.

17º.-Los Armadores nacionales que operen en el servicio exterior están autorizados a utilizar el sistema de charters 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.

18º.-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 cubran 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.

19º.-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 tonelaje propio.

20º.-Los Convenios que se autoricen conforme al Artículo 18º no podrán significar exclusividad para la Empresa nacional asociada, respetándose la legítima y libre competencia de otras Empresas Navieras nacionales, en el mismo tráfico.

21º.-Las Empresas Navieras nacionales que cubren un servicio estable al exterior y que por causa de naufragios o de siniestros quedaron 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.

22º.-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.

23º.-Las naves de las Empresas extranjeras asociadas a que se refiere el Artículo 18º, así como las naves extranjeras arrendadas a que se refieren los Artículos 17º, 19º y 21º, se considerarán como naves peruanas sólo para el acceso a la carga

reservada a naves nacionales que se refiere el Artículo 14º.

24º.-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 otras 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.

25º.-La Superintendencia General de Aduanas por intermedio de su División de Estadística del Comercio Exterior, efectuará balances trimestrales, año calendario, de las Cargas de importación, exportación y tránsito trasportada 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.

26º.-Todas las adquisiciones que efectúe el

Estado ó entidades del Sub-Sector Público Independiente, sea por compra directa o licitación, deben convenirse preferentemente por su valor FOB puerto de embarque para su trasporte en naves de bandera nacional, salvo que no haya buques mercantes nacionales disponibles. (º)

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

28º.-Cuando existan Convenios que afecten la aplicación de los Artículos 26º y 27º, la preferencia de bandera se aplicará de conformidad con las cláusulas que los mismos determinen.

29º.-Los materiales que importen las Fuerzas Armadas y Auxiliares para sus fines específicos, en Trasportes de la Marina de Guerra, están exceptuados de las disposiciones del presente Decreto.

30º.-Queda derogado el Artículo 7º del Decreto Supremo Nº 03 de 25 de Enero 1966.

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

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

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los trece días del mes de Mayo de 1966.

(º) El texto del Artículo 26º ha sido aclarado por D.S. Nº 221-H del 1º Setiembre 1967, transcrito en la página 27.

DECRETO SUPREMO Nº 13
(4 Agosto 1967)

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que por Decreto Supremo Nº 12 del 13 Mayo 1966 se dictan las normas generales para la aplicación de la reserva de cargas de exportación e importación a favor de las naves de bandera nacional;

Que es necesario difundir al máximo las disposiciones legales del Decreto antes mencionado;

Estando a lo recomendado por la Comisión Nacional de Marina Mercante, en uso de las atribuciones que le confiere la Ley Nº 13996; y

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

DECRETA:

Artículo 1º.-En las bases de licitación y en todos los contratos de adquisición que efectúe el Estado ó entidades del Sub-Sector Público Independiente, sea por compra directa, concurso ó licitación, contratos de ejecución de obras y otros sistemas que comprendan adquisiciones, se deberá incluir una cláusula en la que se deje constancia expresa de que el adjudicatario ó contratista está obligado a cumplir en todos los aspectos que fuera pertinente, las normas legales sobre reserva de cargas a favor de la Marina Mercante Nacional;

Artículo 2º.-El presente Decreto deberá ser refrendado por los Ministros de Relaciones Exteriores, de Hacienda y Comercio y de Marina.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima a los cuatro días del mes de agosto de 1967.

DECRETO SUPREMO Nº 221-H
(1º Setiembre 1967)

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que por Decreto Supremo Nº 12 del 13 Mayo de 1966 se dictó las normas generales para la aplicación de la reserva de cargas a favor de naves nacionales;

Que en su aplicación práctica se ha demostrado que es conveniente aclarar los alcances del Artículo 26 de dicho dispositivo legal;

Estando a lo recomendado por la Comisión Nacional de Marina Mercante, en uso de las atribuciones que le confiere la Ley Nº 13996; y

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

DECRETA:

Artículo 1º.-Aclárese el Artículo 26º del Decreto Supremo Nº 12 del 13 de Mayo de 1966, en el sentido de que sus alcances comprenden igualmente a terceros adjudicatarios de buena pró de obras para el Estado ó entidades del Sub-Sector Público Independiente, quedando en consecuencia ampliado el tenor del mismo en la siguiente forma:

"Art. 26º.-Todas las adquisiciones que efectúe el Estado ó entidades del Sub-Sector Público Independiente, sea por compra directa, concurso o licitación, ó las que realicen terceros adjudicatarios de buena pró de obras para el Estado ó entidades del Sub-Sector Público Independiente deben convenirse preferentemente por su valor puerto de embarque para su transporte en naves de bandera nacional, salvo que no haya buques mercantes nacionales disponibles, lo que será verificado por la Dirección General de Marina Mercante Nacional".

Artículo 2º.-El presente Decreto deberá ser refrendado por los Ministros de Relaciones Exteriores, de Hacienda y Comercio y de Marina.

Dado en la Casa de Gobierno el 1ro. de Setiembre de mil novecientos sesentisiete.

El 98 % de nuestro intercambio comercial se realiza por vía acuática. El país solo podrá desarrollar a plenitud sus posibilidades con una MARINA MERCANTE propia, eficiente tanto en el aspecto material como operativo.

¡CONTRIBUYA A SU DESARROLLO!

DIRECCION NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

1967