

ANÁLISIS PARA UNA POLÍTICA NAVIERA REGIONAL

Régimen Jurídico Vigente en Uruguay

I) Para analizar la Política Nacional sobre el transporte marítimo y fluvial, es necesaria determinar, si Uruguay cuenta con una adecuada legislación nacional e internacional, que nos permita enfrentar los desafíos cada vez más dinámico de esta actividad.

II) POLÍTICA NAVIERA

La elaboración de una política o estrategia nacional en temas marítimos y fluviales, está integrada al marco general de la política economía y la política exterior, así como las prioridades fijadas por los gobiernos.

Las dos corrientes extremas para determinar una Política Naviera serían:

a-instrumentar subsidios, regular la protección de las cargas nacionales, otorgar privilegios en los puertos, franquicias y facilidades para adquirir buques, protección de la Industria Naval, etc.

b- Otro criterio antagónico a este, busca la libertad de navegación, la apertura de los mercados para las naves de terceras bandera, el cabotaje a las banderas extranjeras, la eliminación de reserva de carga o de bodega a favor de los armadores nacionales.

Para analizar los criterios que ha seguido el Uruguay, daremos una visión del Marco Jurídico Vigente en:

- Situación Institucional

-Marco legal Interno

-Acuerdos Internacionales Bilaterales o Multilaterales.

III) SITUACIÓN INSTITUCIONAL PARA LA TOMA DE DECISIONES

1-MTOP, Ministerio de Transporte y Obras Pública,

2-El Ministerio de Defensa Nacional.

3- Ministerio de Relaciones Exteriores

4-Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca .DINARA

5 ANP. ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTO.

6-MULTIPLICIDAD DE ORGANISMOS. La multiplicidad de Organismos planificando, controlando, regulando y resolviendo sobre temas similares puede ser un impedimento al momento de adoptar criterios.

7-ALTERNATIVA.

Unificar en un Solo Organismo la multiplicidad de dependencia, mediante el procedimiento de redistribución de competencia o la Creación de un Ministerio de Asuntos Marítimos y Fluviales.

IV) NORMATIVA NACIONAL

-Ley de Navegación y Cabotaje Nº 12091 del 05/01/954

Artículo 1°. La navegación y comercio de cabotaje, o sea aquella que se realiza entre puertos de la República, así como los servicios de puerto y playa, las operaciones del salvataje, alijo, y las que efectúen los remolcadores, lanchas y demás embarcaciones menores en aguas de jurisdicción uruguaya, quedan reservados a los buques de bandera nacional.

-Ley de Fomento de la Marina Mercante Nº. 14650 del 12/05/977 y Modificativas Nº 17296, art. 263, Nº 16170 art. 317,

-POLÍTICA DE MARINA MERCANTE. Artículo 1º. Declárase de Interés Nacional, la existencia y desarrollo de la Marina Mercante de bandera uruguaya.

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.

-RESERVA DE CARGAS. Artículo 2º. 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 lo cual regulará su tráfico en base a lo que se dispone en los artículos siguientes.

Decreto 31/1994 – Elimina el control que se aplica a la Reserva de Carga Uruguay.

**-Ley de Abanderamiento y Registro de Buques. Nº. 16387 y
modificativas Ley No. 17.296 y 18362 , Dec.426/94**

Del cese y suspensión de la bandera

De los buques mercantes, su modo de operar y su tripulación.

Del Registro Nacional de Buques. Créase el Registro Nacional de Buques.

-Ley de Puertos Nº 16246 y Decreto Reglamentario Nº 412/992

-De los servicios portuarios

-De la organización del Puerto de Montevideo

De la organización de los puertos del interior

- Mano de obra portuaria

V) ACUERDOS INTERNACIONES.

1-Acuerdo Bilateral Uruguay- Paraguay- del 30/10/1924

2-Acuerdo Bilateral Uruguay- Bolivia Ley 5875 del 25/junio/ 1918

3-Acuerdo Bilateral Uruguay- Brasil –Ley 14452 del 14/10/1977.

Artículo 1º. Apruébese el Convenio sobre Transporte Marítimo suscrito entre la República Oriental del Uruguay y la República Federativa del Brasil, el 12 de junio de 1975, en la ciudad de Rivera.

Art. 1 El transporte marítimo de cargas objeto del intercambio entre ambos países se efectuará obligatoriamente en buques de bandera uruguaya y brasileña, incluyendo las cargas que reciben favor gubernamental en cualquiera de los dos países.-

2.

El transporte será efectuado de manera que la totalidad de los fletes se dividido en partes iguales entre las banderas de cada Parte Contratante.

4—Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovia –Paraná-Paraguay. (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)- "Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra". Junio del año 1992. (Argentina-Brasil, Paraguay, Bolivia y Uruguay)

“Con el fin de facilitar las operaciones de transporte de bienes y personas y de comercio que se realicen en la Hidrovía, los países signatarios se comprometen a eliminar gradualmente las trabas y restricciones reglamentarias y de procedimiento que obstaculizan el desenvolvimiento de dichas operaciones”.

Estructura del Acuerdo Hidrovia P-P

OBJETO Y ALCANCE DEL ACUERDO –

LIBERTAD DE NAVEGACIÓN

IGUALDAD DE TRATAMIENTO

LIBERTAD DE TRANSITO

FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE

RESERVA DE CARGA REGIONAL

RESERVA DE CARGA NACIONAL.

PROTOSCOLOS; Seguros, Condiciones de igualdad de oportunidades y una mayor competitividad., Solución de Controversia, Cese Provisorio de Bandera.

Desde el año 2011, no se han reunido los Grupos Técnicos ni los órganos de decisión, coincidiendo con la Suspensión de Paraguay del Mercosur

VI-HIDROVIA BRASIL-URUGUAY-

Ley 18.811 – Acuerdo entre la República Oriental del Uruguay y la República Federativa del Brasil sobre Transporte Fluvial y Lacustre en la Hidrovía Uruguay-Brasil. Aprobación. . 23 de setiembre de 2011

Un nuevo paradigma de Integración para Uruguay

US\$ 35

millones costará la hidrovía (tramo uruguayo)

US\$ 12

millones costará el dragado del río Cebollati

5

departamentos exportarán su producción de arroz, madera y cemento a Brasil



VII) MERCOSUR. SGT 5

Sin actividad desde el año 2011 y la temática pendiente radica en:

a- registro y bandera del buques del Mercosur.

b-Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del Mercosur que busca en términos generales implantar la reservar de las cargas de la región para buques abanderados en los países miembros.

-Brasil y Argentina sostienen que acuerdo potencia las marinas mercantes de los estados parte.

-Uruguay se plantea el aumento de los costos que se reflejaría en la actividad portuaria, perjudicando a los puertos nacionales.



VIII-URUGUAY- ARGENTINA

Apruébese el Convenio de Transporte por Agua entre la República Oriental del Uruguay y la República Argentina, suscrito en la ciudad de Montevideo el 14 de octubre de 1994.

Ley Nº 18891 del año 2012-

Regula el Transporte fluvial transversal entre ambos países de pasajeros y vehículos

IX -REFLEXIÓN.

1-La dinámica del comercio, las transformaciones de las comunicaciones y la tecnología, nos hace pensar si la estructura jurídica con que cuenta el país es la adecuada.

2-¿Es posible la toma de decisiones y la planificación de Políticas Nacionales con el Sistema Institucional Uruguayo.?

3- ¿El marco jurídico vigente, se adecua a las corrientes comerciales actuales y las necesidades nacionales y regionales?

4-¿Es posible la integración y complementación de los países en la región, con los Convenios Bilaterales y Multilateral existentes. ?