

COMISION PREVENTIVA CENTRAL  
DECRETO LEY N° 211, DE 1973  
LEY ANTIMONOPOLIOS  
AGUSTINAS N° 853, PISO 12°

869

656

C.P.C. N°

ANT. : Consulta de ASONAVE sobre  
modificación de la Ley de  
Marina Mercante.

MAT. : Dictamen de la Comisión.

Santiago, 17 AGO 1993

1.- El señor Vicepresidente Ejecutivo de la Asociación Nacional de Agentes de Naves de Chile, A.G., en adelante ASONAVE, domiciliado en Cochrane N° 667, Oficina 906, de Valparaíso consultó a esta Comisión acerca de la discriminación que afecta a los operadores de transporte marítimo interesados en ocupar naves de bandera extranjera, y que se produce con motivo del mecanismo de reputación de naves que establece el artículo 6° del Decreto Ley N° 3.059, de 1979, sobre Marina Mercante.

ASONAVE expresa que el artículo 882 del Código de Comercio define a los armadores o navleros como las personas naturales o jurídicas que, sean o no propietarios de una nave, la explotan y expiden a su nombre y como operador a la persona que, sin tener la calidad de armador, en virtud de un mandato de éste, ejecuta en su nombre o en el de su mandante los contratos de transporte u otros, para la explotación de naves, soportando las responsabilidades consiguientes. Por último el artículo 882, citado, prescribe que los términos "armador" y "navlero" se entienden sinónimos.

La Ley de Marina Mercante, por su parte, considera ciertos privilegios que favorecen a los Armadores Nacionales, en especial, la reserva de carga para el cabotaje y la facultad de reputar como chilenas, a las naves de bandera extranjera para el comercio exterior que esté sujeto a limitaciones de reservas de carga.

Este derecho a reputar como chilenas a las naves de bandera extranjera, regulado en el artículo 6° del Decreto Ley N° 3.059, citado, sólo permite ejercer esta facultad a las empresas navieras chilenas,

bajo ciertas condiciones y sólo hasta un 100% de su tonelaje propio; o sea, es necesario que la empresa cumpla con las condiciones contractuales que le señala la ley y, además, que tenga al menos una nave propia bajo bandera nacional, y sólo entonces puede reputar como chilena otra nave de su mismo tonelaje.

Según ASONAVE, esta facultad que otorga la ley es discriminatoria y se contradice con la propia definición de armador y de operador que contempla el Código de Comercio en el citado artículo 882, ya que sólo se permite ejercerla a los dueños de naves, debiendo tenerse en cuenta que se trata de bienes de capital de alto costo que sólo poseen unos pocos.

Esta limitación en favor de los dueños de naves chilenas, restringe la competencia que se podría producir con una mayor oferta de servicios de transportes sin limitaciones de tonelaje, ni restricciones de bandera.

ASONAVE expresa que, desde que se modificó el Decreto Ley N° 3.059, los armadores nacionales dueños de naves han señalado que Chile es un país abierto a la competencia internacional y que naves de cualquier bandera pueden venir a comerciar a nuestras costas, aplicándose solamente el principio de la reciprocidad, para establecer las correspondientes limitaciones.

Sin embargo, en la actualidad, existen serias restricciones a las naves de banderas de países latinoamericanos, como es el caso de Perú, Venezuela, Argentina, Brasil, etc. y, a pesar de que muchos de estos países ya se han abierto a las naves chilenas, no se han derogado en Chile las restricciones, ni se ha aplicado en plenitud el principio de la reciprocidad en cuanto a posibilitarlos para que libremente hagan tráficos, sin reservas ni autorizaciones especiales, de carga hacia y desde Chile.

En mérito de lo expuesto, ASONAVE solicita que se analicen las contradicciones existentes entre las normas del Código de Comercio y las del Decreto Ley N° 3.059, de 1979, ya que a su entender, ellas atentan gravemente contra la libre competencia al otorgar un privilegio discriminatorio en favor de los propietarios de naves mercantes chilenas, hecho que debería subsanarse eliminando las normas legales restrictivas.

2.- La Fiscalía Nacional Económica, solicitó informe al tenor de la consulta al señor Director del Territorio Marítimo y de Marina Mercante del Ministerio de Defensa y a la H. Comisión creada por el artículo 4° del Decreto Ley N° 3.059, citado, que preside el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones. Dichos informes rolan a fojas 8 y 13 de este expediente, respectivamente.

3.- Con los antecedentes reunidos, el señor Fiscal Nacional evacuó un informe que rola a fojas 17 de autos, en el que, concordando con la opinión de los señores Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y Director General de Territorio Marítimo y de Marina Mercante, estima que una parte importante de los fletes internacionales y de los de cabotaje sólo están sujetos a la mejor oferta de tarifa, de modo que respecto de ellos opera la libre competencia y que los privilegios que otorga la Ley de Marina Mercante, en su artículo 6° a las "naves chilenas", es decir aquéllas que matriculadas en Chile, enarbolan el pabellón nacional, son la consecuencia de la ley cuya finalidad es, precisamente, la protección y el fomento de la Marina Mercante Nacional.

4.- Esta Comisión puso en conocimiento de la consultante ASONAVE y de la Asociación Nacional de Armadores, el informe del señor Fiscal Nacional Económico y ambas entidades formularon observaciones que rolan a fojas 28 y 30 del expediente, respectivamente.

5.- El análisis de los antecedentes acopiados en este expediente, permiten a esta Comisión establecer lo siguiente:

1°) No existe la contradicción que cree ver ASONAVE, entre el artículo 882 del Código de Comercio que define al "armador" o "naviero" y al "operador" y la definición de "naviero chileno" o "empresa naviera chilena" contenida en el artículo 1° del Decreto Ley N° 3.059, de 1979, Ley de Marina Mercante porque, a juicio de esta Comisión, el ámbito de aplicación de ambas normas es absolutamente diferente.

En efecto, el Código de Comercio contiene disposiciones generales respecto de la navegación y del comercio marítimo y sus normas son aplicables tanto a las personas y/o empresas nacionales como extranjeras que se encuentran en algunos de los casos que menciona el Título I del referido Código de Comercio. Tal es la naturaleza de la defini-

ción de "armador" o "naviero" contenida en el artículo 882 del citado Código.

Por su parte, la Ley de Marina mercante, Decreto Ley N° 3.059, de 1979, es especial con respecto al Código de Comercio, pues su objeto abarca hechos regulados por el citado Código y modifica y restringe su ámbito de aplicación, para cumplir sus fines propios, esto es, "fomentar el desarrollo y favorecer la mantención de la Marina Mercante Nacional, en armonía con el interés general", según se indica en el inciso primero del artículo 1° de la Ley mencionada.

2°) En cuanto a los privilegios que la Ley de Marina Mercante confiere a las navieras chilenas, en especial, la reserva de carga para el cabotaje y la facultad de repuntar como chilenas a las naves de bandera extranjera, hasta por un 100% de los tonelajes propios, si bien limitan la libre entrada al sector, ellos se justifican precisamente por el objetivo declarado de la ley de fomentar el desarrollo de la marina mercante.

Esta posibilidad está reconocida en el artículo 5° del Decreto Ley N° 211, de 1973, sobre defensa de la libre competencia, que deja expresamente vigente las disposiciones legales y reglamentarias sobre transporte, reconociendo que existen materias que, por la importancia del bien jurídico protegido, se rigen por normas especiales.

3°) Respecto de la reserva de carga para los fletes internacionales, ella se establece como reacción a un país que ha aplicado similar medida en contra de las empresas navieras nacionales y responde al criterio de "libre acceso con reciprocidad" que el legislador estableció en la ley. Los antecedentes aportados por la Autoridad señalan que estas reservas están en proceso de eliminación y tienen una baja incidencia práctica.

6.- En conclusión, por las razones expresadas, esta Comisión acuerda declarar que no existen antecedentes suficientes que ameriten solicitar de la H. Comisión Resolutiva que requiera la modificación del Decreto Ley N° 3.059, Ley sobre la Marina Mercante Nacional.

Acordado en sesión de 17 de Junio de 1993 de esta Comisión Preventiva Central, por la unanimidad de sus miembros presentes seño-

res Alejandro Jadresic Marinovic, Presidente; Ricardo Vicuña Poblete, Lucía Pardo Vásquez, Rodemil Morales Avendaño y Jorge Alfaro Fernandols.

Transcríbase al señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y a la Asociación Nacional de Armadores A.G.

Notifíquese al señor Fiscal Nacional Económico y a la Asociación Nacional de Agentes de Naves de Chile A.G.

Alejandro Jadresic

Ricardo Vicuña P.

Lucía Pardo

—

—

M. Angelica Ortega M.