

Santiago, catorce de Abril de mil novecientos ochenta y siete.

VISTOS:

1.- Don Mario Macchiavello Vásquez y don José Bastías Alvarado, Presidente y Gerente General, respectivamente, de la empresa Naviera Austral S.A., en adelante Navesa S.A., con domicilio en Santiago, calle Las Urbinas N° 63, oficina 53, expresan que su representada se constituyó como sociedad anónima cerrada, de carácter comercial, el 5 de septiembre de 1983, con el objeto de desarrollar el giro comercial de la actividad naviera. Al comienzo iniciaría sus actividades arrendando total o parcialmente naves, para luego, en un nivel de expansión económica, adquirir naves propias.

Agregan que la actividad naviera en general se rige por un sistema mixto, pues, junto a la libertad de comercio, existe protección a la Marina Mercante Nacional y diversos sistemas de reserva de carga.

Entre éstos figura el tráfico marítimo de carga entre Chile-Brasil, regulado por un Convenio sobre Transporte Marítimo celebrado entre los Gobiernos el 25 de Abril de 1974, ratificado y aprobado en Chile como Ley de República por el Decreto Ley N° 617 de ese mismo año.

En conformidad con esta legislación, Navesa S.A. fué autorizada, por Resolución N° 47, de 16 de Octubre de 1983, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para servir el tráfico marítimo de transporte de cargas entre esos dos países.

2.- Señalan los recurrentes que este tráfico puede realizarse en naves propias o arrendadas, y el arriendo puede ser por tiempo (arriendo total de nave) o por espacio, en cuyo caso

existiría un armador principal que arrienda o subarrienda el es pacio, si bien esta última situación no habría sido aún materia de acuerdo entre las autoridades marítimas respectivas.

Con todo, el Convenio autoriza expresamente el empleo de naves arrendadas sin transferencia de su tenencia ("time-Charter"), por armadores nacionales o empresas navieras, a las que se les confiere el tratamiento de buque nacional. En los casos de arrendamiento el Convenio señala que se debe dar preferencia, "siempre que sea posible y en igualdad de condiciones" a buques de su "propia bandera, de la otra bandera y luego a buques de tercera bandera...".

Conforme a estas disposiciones Navesa S.A. arrendó por tiempo la nave "Isla Puna", de bandera ecuatoriana, de la empresa Transnave y previa certificación de la no disponibilidad de naves chilenas o brasileñas, obtuvo que se le reconociera a ese buque el status de bandera nacional, la que le fue concedida por la Resolución N° 167 de 9 de Febrero de 1984, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, quedando, en consecuencia, habilitada para servir el mencionado tráfico marítimo.

Sin embargo, el 27 de Diciembre de 1984, se publicó en el Diario Oficial el Decreto Supremo N° 141, de 31 de Octubre de ese año, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que reglamenta la autorización y permanencia de armadores y empresas navieras nacionales para operar en el referido tráfico.

Este Decreto Supremo, según los recurrentes, modifica el espíritu y la letra del Convenio de Transporte Marítimo entre Chile y Brasil, al establecer importantes restricciones a la libre competencia que provocarían el término de diversas empresas, creando un monopolio en favor de las que actualmente ostentan una posición dominante en estas rutas marítimas.

A juicio de los recurrente estas limitaciones son las siguientes:

a) El artículo 2<sup>a</sup> señala que el tráfico debe hacerse "obligatoriamente con naves de matrícula y bandera chilena". El tratado sólo se refiere a "bandera Chilena o brasilera" y no a matrícula, ya que más adelante autoriza el empleo de naves de terceros países.

b) Señala ese mismo artículo que "excepcionalmente" podrán emplearse naves de otras banderas, en circunstancias que el convenio permite que se empleen naves de países de la ALALC (artículo I inciso 4<sup>a</sup> y artículo II N<sup>o</sup> 2) y consagra la autorización de empleo de naves arrendadas sin transferencia de su tenencia, a las que le concede el tratamiento de nave de bandera nacional, en las condiciones que el tratado señala (artículo II N<sup>o</sup> 3, 4 y 5).

c) Limita el derecho de participar a que se proporcione un servicio regular que define como "la realización, a lo menos de un viaje redondo, de ida y regreso, cada tres meses", sancionando con la caducidad inmediata de la autorización si no se otorga esta regularidad en un período de tres meses (artículo 2<sup>a</sup> inciso segundo y cuarto y artículo 8<sup>a</sup> N<sup>o</sup> 1).

d) Limita el derecho de arriendo de naves de terceras banderas a 6 meses dentro del período de 12 meses, haciendo imposible la permanencia de empresa nuevas cuya única forma de operar comercialmente es mediante este procedimiento. Al no darle derecho de arriendo permanente, como lo acepta el tratado, la hace incurrir en la causal de caducidad señala precedentemente.

e) Hace caducar ipso facto, por el solo transcurso del plazo al armador o empresa que, autorizada, no pueda iniciar su servicio antes de los 90 días y una única prórroga de 30 días (120 días), según lo señala el artículo 5<sup>a</sup>.

f) Limita el derecho de uso de una nave arrendada prohibiendo su subarriendo "bajo condición alguna". Interfiere esta disposición otros tráficos o el derecho de las

empresas autorizadas a los mismos. Así, por ejemplo, si la empresa hace el transporte en una nave arrendada y otra empresa le pide subarriendo de un espacio para un flete de cabotaje (Punta Arenas-Valparaíso) no puede efectuarlo. Tampoco en un tramo mayor que exceda los límites del tratado (v.g.: España-Callao vía Estrecho de Magallanes). No se divisa, en los marcos del tratado, el sentido de esta disposición, que no se aplica a los dueños de naves, que pueden arrendar espacios en estos casos. La sanción por la infracción de esta limitación es la caducidad, toda vez que al ceder un espacio, la mercadería transportada en él que no corresponde a la protección de este tratado, debe ampararse por la documentación de la empresa subarrendataria y el inciso segundo del artículo 6<sup>a</sup> lo prohíbe expresamente, señalando, a su vez, el N<sup>o</sup> 4 del artículo 8<sup>a</sup> que ésta es una causal que produce caducidad.

3.- En presentación posterior, Navesa S.A. agrega las siguientes observaciones:

a) El Convenio Chile-Brasil es una ley especial que hace excepción al principio de libertad de acceso al transporte marítimo, establecido por la legislación general. En consecuencia, su aplicación e interpretación debe ser restrictiva, razón por la cual en su reglamentación no pueden introducirse limitaciones no previstas expresamente en dicho Convenio.

b) La reserva de carga y el derecho preferente en beneficio de las naves de los países signatarios están suficientemente asegurados con la certificación que previamente se exige para otorgar el tratamiento de nave nacional a una nave arrendada de tercera bandera, por lo que carece de justificación prohibir el uso de naves arrendadas por un plazo superior a 6 meses dentro de un período de un año, salvo que se trate de naves chilenas, como se prevé en el artículo 4<sup>a</sup>, inciso final del citado Decreto N<sup>o</sup> 141 de 1984.

c) La frecuencia y regulación del servicio establecido en el Reglamento, entendido éste como la realización "a lo menos de un viaje redondo, de ida y regreso, cada tres meses", es excesiva e injustificada, ya que para el Convenio bas

ta que existan empresas con la disposición, capacidad y condición para efectuar los tráficos, sin que sea necesario exigir un viaje redondo trimestral, que sólo estarían en condiciones de ofrecer determinadas empresas.

d) Constituye una discriminación permitir que las empresas chilenas propietarias de naves puedan arrendar espacios para servir estos tráficos, negando igual derecho a las empresas chilenas arrendatarias de naves chilenas o de otra bandera, las que se ven impedidas de subarrendar las naves para tráficos distintos de los del Convenio.

4.- Sin perjuicio de las objeciones de carácter reglamentario antes mencionadas, Navesa S.A. manifiesta también que su actividad comercial se vio entorpecida, hasta el punto que debió en definitiva abandonar el tráfico marítimo de carga entre Chile y Brasil, con motivo de las exigencias desmedidas que le formulara el Comité de Santiago que administrara en Chile el Acuerdo de Tarifas y Servicios del Transporte Marítimo entre Chile y Brasil el que mediante acuerdo celebrado en sesión N° 33, de 9 de julio de 1985, obligó a Navesa S.A. a ofrecer como garantía para responder por el pago del sobreacarreo (u"over"), que pudiera resultar en su contra como consecuencia de los fletes generados en el tráfico del Convenio, una boleta bancaria por un monto de US\$ 69.947,44 por el año 1984, la que debía ser entregada al Comité antes del 15 de julio de 1985.

Como este plazo era extremadamente exiguo, la recurrente no pudo cumplir con la exigencia formulada, por lo que el Comité, por carta N° 141/85, de 23 de julio de 1985, le comunicó que se había acordado la medida de expulsión de Navesa S.A. de dicho Comité, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 24, letra d) de su Reglamento Interno.

Por Oficio N° 1952, de 28 de agosto de 1985, el Jefe del Departamento de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre

del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, resolviendo la apelación interpuesta por Navesa S.A. respecto de la sanción de expulsión, conforme al derecho que le otorga la legislación vigente, resolvió conceder a dicha empresa un nuevo plazo, hasta el 23 de Septiembre de 1985, para la constitución y entrega de la mencionada garantía, suspendiendo hasta esa fecha la sanción de expulsión adoptada por el Comité.

Vencido este plazo, y ante la imposibilidad de constituir la garantía exigida, Navesa S.A. se retiró del Comité de Santiago, suspendiendo su participación en el tráfico marítimo entre Chile y Brasil.

Expresa la recurrente que el Comité de Santiago habría tenido una actitud hostil hacia su empresa, como se demuestra por los siguientes hechos:

- a) No haber permitido la constitución de una garantía de carácter general, como autoriza el artículo 2<sup>a</sup> de la Resolución N<sup>o</sup> 289, de 28 de marzo de 1983, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- b) Haber impedido que Navesa S.A. determinara a su elección el tipo de garantía, en la forma dispuesta por la citada Resolución.
- c) Haber fijado un plazo exiguo para la entrega de la garantía, exigiendo que ésta fuera una boleta bancaria por el monto máximo que establece la reglamentación (5% del valor total del flete), prescindiendo de una "regulación prudencial" de su monto, como señala la mencionada reglamentación.
- d) Haber rechazado sin fundamentos las proposiciones de Navesa S.A. para determinar un nuevo sistema y cálculo del pago por el sobreacarreo de los fletes.

5.- Por las consideraciones anteriores, Navesa S.A. solicita que esta Comisión se pronuncie acerca de si las cláusulas antes indicadas, contenidas en el Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N<sup>o</sup> 141, de 1984, del Ministerio de Transpor-

tes y Telecomunicaciones, exceden los términos establecidos en el Convenio sobre Transporte Marítimo suscrito entre Chile y Brasil; si dichas cláusulas son contrarias a las normas sobre libertad de comercio y libre competencia establecidas en el Decreto Ley N° 211, de 1973; y si el Comité de Santiago que administra ese Convenio ha incurrido en conductas atentatorias de la libre competencia, con motivo de las exigencias sobre cauciones y garantías impuesta a esa empresa.

6.- Por Oficio Ordinario N° 1873, de 1985, el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones informa en los siguientes términos el reclamo formulado por Navesa S.A.:

a) Dentro de la normativa general que regula el transporte marítimo nacional, sea de cabotaje o de servicio exterior, el Convenio de transporte marítimo suscrito entre Chile y Brasil es una ley especial no aplicable al cabotaje, y que se aparta del principio general que reconoce una libertad de acceso al transporte marítimo de las cargas de comercio exterior chileno, mediante la aplicación del principio de reciprocidad, a naves extranjeras.

b) El Convenio, en cuanto ley especial, dispone que el transporte marítimo de las mercaderías objeto de intercambio entre ambos países, debe efectuarse obligatoriamente en buques de bandera chilena y brasileña, debiendo el total de fletes dividirse entre las banderas por iguales partes. En consecuencia, el Convenio es una ley de reserva de carga en beneficio de la naves nacionales de los países suscriptores.

c) Se consideran buques de bandera chilena o brasileña los matriculados de acuerdo a la legislación en cada país.

En Chile, son naves de bandera chilena aquellas inscritas en los respectivos Registros de Matrículas, de la Dirección de Territorio Marítimo y de Marina Mercante, de conformidad con lo prescrito en los artículos 10, 11, 12 y 13 del Decreto Ley N° 2.222 de 1978, sobre Ley de Navegación.

- d) Cuando las naves de uno de los países contratantes no estén en condiciones de efectuar el transporte que les corresponde (50%), deben efectuarlo las naves del otro país, siempre que ello sea posible.
- e) En caso de arrendamiento de naves, los armadores de un país deberán dar preferencia a las naves de su propia bandera, luego a las del otro país y por último a buques de tercera bandera.
- f) Sólo los armadores autorizados por las respectivas Autoridades pueden operar en el tráfico del Convenio.
- g) El Convenio dice expresamente, en su artículo II, que se consideran buques de bandera chilena los matriculados como tales de acuerdo a la legislación chilena (Decreto Ley N° 2.222 de 1978) y en tal sentido el reglamento dictado se ajusta al espíritu y a la letra del Convenio. Tampoco se limita la libertad de comercio entre los países y la participación de cualquier armador o empresa naviera interesada en operar el tráfico del Convenio, ya que sólo se han establecido requisitos que deben cumplirse, pero no se ha limitado el número de armadores o empresas navieras.
- h) Las naves ajenas a las banderas de los países contratantes, esto es, las naves de terceras banderas, sólo pueden participar en forma excepcional en el tráfico, ya que el Convenio establece una prioridad para su arriendo. El reglamento objetado considera esta prioridad y, además, limita el uso de las naves de terceras banderas por parte de los navieros chilenos, en resguardo del derecho reconocido a las naves de bandera y matrícula chilena.

Sin embargo, nada obsta a que un armador o empresa naviera chilena solicite autorización para participar en forma permanente con naves chilenas arrendadas.



i) El Convenio no considera expresamente el empleo de naves de países de ALALC (ALADI). Lo que contempla es la posibilidad de que armadores autorizados, de los países contratantes, puedan ceder parte de su cuota de 50% a los armadores de países miembros de ALALC, previa autorización de la respectiva Autoridad.

j) El reglamento establece la prestación de un servicio regular, por parte del armador o empresa naviera autorizada, entendiéndose por tal la realización a lo menos de un viaje redondo (ida y regreso) cada tres meses.

La exigencia de prestar servicio regular, considerando a lo menos cada tres meses un viaje, no es arbitraria, ni antojadiza ni limita el derecho de participación, puesto que en los considerandos del Convenio las Partes Contratantes reconocieron "La necesidad de asegurar la eficiencia y regularidad de los transportes marítimos...", encomendando al Acuerdo de Tarifas y Servicios, cuyo Estatuto-Reglamento fue aprobado por Resolución N° 9, de 4 de Febrero de 1985, del Departamento Marítimo de este Ministerio, la organización del tráfico marítimo para su más eficiente y económica prestación, debiendo comunicar a la Autoridad los itinerarios cumplidos (artículos IX y XVI del Convenio).

Para estimar cada tres meses (90 días) un viaje redondo, se tuvo en consideración que la duración normal de un viaje de esta naturaleza es de aproximadamente más o menos 45 días.

Por otra parte, la fijación de un plazo máximo para iniciar el servicio, que puede ser hasta los 120 días posteriores a la autorización, se estima bastante prudente para un armador o empresa naviera, realmente interesada en participar en el tráfico. El hecho de mantenerse vigente una autorización, durante tiempo indefinido, sin iniciar el servicio, no tiene justificación reglamentaria ni práctica y sólo representa una participación teórica en el tráfico que en nada contribuye a una mayor libertad de comercio o a una efectiva competencia de las empresas armadoras.

k) No se autoriza que un armador o empresa naviera chilena pueda operar en el tráfico, mediante la modalidad de arriendo de espacios de nave, sea tomando o cediendo espacios (space charter), porque ni el Convenio, ni su reglamento contenido en el Decreto Supremo N° 14 (Transportes y Telecomunicaciones) de 14 de Febrero de 1983, considera esta modalidad de transporte de las cargas en forma expresa. De conformidad al N° 5 del artículo II del Convenio las Autoridades deben comunicarse recíprocamente las autorizaciones concedidas para el arrendamiento de naves.

Sin embargo, en la reunión entre las autoridades marítimas de ambos países celebrada en el mes de diciembre de 1984, la autoridad chilena propuso que se autorizara el arriendo de espacios de naves limitado a naves pertenecientes a empresas autorizadas en el tráfico y matriculadas en los respectivos países.

La autoridad brasileña, el 11 de febrero de 1985, dio su conformidad a la propuesta, como a la redacción de la misma, la que cumpliría con el trámite formal de aprobación en la reunión del mes de noviembre del mismo año, que debía celebrarse en Chile para proceder a su incorporación al Reglamento del Convenio.

l) La circunstancia de haberse prohibido a los armadores o empresas navieras, autorizadas en el tráfico, dar o ceder en subarrendamiento las naves, tiene como principal objetivo impedir que aquéllos que operan con naves arrendadas de propiedad de armadores extranjeros, cuyos países tiene Convenio de transporte marítimo suscrito con Brasil y parte de su tráfico se realiza por el litoral chileno, puedan a su vez subarrendarla total o parcialmente (space charter) al armador propietario, ya que esta situación deja al armador extranjero en condiciones de operar en ambos tráficos (Brasil-Chile y Brasil país del armador) lo que constituye una práctica de competencia injusta, que perturbaría la participación de las naves de bandera chilena y brasileña, de acuerdo al Artículo XXII del Convenio.

Por las consideraciones expuestas al señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones concluye que las disposiciones reglamentarias, aplicables a los armadores o empresas navieras nacionales para operar en el tráfico del Convenio Marítimo Chile-Brasil, contenidas en el Decreto Supremo N° 141, de 31 de octubre de 1984, de esa Secretaría de Estado, no constituyen infracciones a la libertad de comercio ni tienden a impedir la libre competencia dentro del país a los armadores o navieros chilenos.

7.- Por Oficio N° 210/85 de 1985, el Comité de Santiago sobre el Acuerdo de Tarifas y Servicios Brasil Chile Brasil informa lo siguiente en relación con el reclamo de Navesa S.A.:

a) La Resolución N° 289, de 28 de marzo de 1983, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, regula la división de los fletes generados por las banderas chilenas y brasileñas y el posible sobreacarreo ("over") que pudiera resultar de parte de la bandera chilena respecto de la bandera brasileña, disponiendo que los armadores chilenos autorizados para servir el tráfico deben responder por el citado sobreacarreo.

Los artículos 2° y 3° de dicha Resolución se refieren a los tipos de garantía y a la forma de enterarlas.

En cumplimiento de estas disposiciones y del artículo 14 del Reglamento Interno del Comité, las empresas integrantes del mismo se reunieron en sesión extraordinaria, en cuya oportunidad se plantearon dos alternativas para determinar las garantías que serían exigidas a las empresas que cumplían el referido tráfico: una caución de tipo general o una boleta bancaria equivalente al 5% sobre el valor de los fletes generados por cada empresa.

Consta del respectivo libro de actas que sometida a votación dichas proposiciones la mayoría de las empresas integrantes del Comité acordaron exigir una boleta bancaria de garantía

por el 5% de los fletes. Sólo las empresas Navieras Austral S.A. y Naviera Aysen Ltda. se pronunciaron por la caución de tipo general. Las empresas que acordaron la boleta bancaria fueron la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, la Empresa Marítima del Estado, Naviera Chilena del Pacífico S.A., Naviera Interoceangas S.A. y Transmares Naviera Chilena Limitada.

b) A partir del acuerdo antes citado, las Líneas-miembros comenzaron a cumplir con la entrega de las boletas bancarias de garantía tanto por los fletes generados durante 1984 como por el período 1<sup>a</sup> de Enero de 1985 al 30 de Junio de 1985, encontrándose todas ellas al día en sus compromisos con excepción de NAVESA S.A. De esta situación se ha mantenido oportunamente informada a la Autoridad Marítima competente del Convenio.

La empresa Navesa S.A. había acatado el cumplimiento del acuerdo adoptado en la sesión extraordinaria antes indicada, llegando a cumplir con una parte de su compromiso al entregar con fechas 29 de noviembre de 1984 y 30 de enero de 1985 boletas bancarias del Banco Español-Chile, sucursal El Faro, números 9 y 10, por las sumas US\$ 21.110 y US\$ 24.436, respectivamente.

Estas boletas, al igual que otras entregadas por las restantes líneas, tenían una validez que se extinguió, por lo que fueron devueltas con el compromiso de canjearlas por nuevos documentos. Navesa S.A. fué la única empresa que no cumplió con este compromiso, haciéndose acreedora a la sanción de expulsión del Comité de Santiago, según lo prescribe el artículo 24, letra d), del Reglamento Interno, dándose cuenta de este hecho a la Autoridad Marítima competente del Convenio. Por oficio N<sup>o</sup> 1952, de 28 de agosto de 1985, dicha autoridad conminó a esa empresa a constituir la garantía adeudada, fijándose como plazo para ello hasta el 23 de septiembre, sin que NAVESA S.A. haya dado cumplimiento a la obligación de entregar la mencionada garantía.

c) En la forma antes expuesta, aparte de haberse cumplido con lo dispuesto en la legislación vigente referida al Convenio Bilateral, se ha tenido en cuenta que las Líneas-miembros del Comité de Santiago son solidariamente responsables ante el otro Comité de las diferencias de acarreo que resulten en perjuicio de la otra bandera en cada período de contabilización. A ello se debe que tal responsabilidad aparezca incorporada en los Artículos 9ª y 22 del Reglamento Interno del Comité y, por otro lado, que esta responsabilidad también se haya visto confirmada al tenor de lo resuelto por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en su Oficio Ord. Nª 1952, dirigido al Navesa S.A., antes citado.

8.- Por Oficio Ord. Nª 284 de 1986, el señor Fiscal Nacional Económico formula un requerimiento a esta Comisión, por el que solicita que se declare lo siguiente:

a) Que los artículos 2ª, incisos segundo, tercero y cuarto; 4ª, incisos tercero y cuarto; 5ª y 6ª, inciso primero; 8ª, Nª 1 y su parte final del inciso final, del Decreto Supremo Nª 141, de 31 de octubre de 1984, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que aprueba el Reglamento sobre autorización y permanencia de armadores y empresas navieras en el tráfico marítimo de carga entre Chile y Brasil, exceden los términos de Convenio Chile-Brasil, que es Ley de la República, limitan la libre competencia en la prestación de estos servicios y son perjudiciales al interés común.

Que en consecuencia, se requiera del Supremo Gobierno la derogación de las citadas disposiciones reglamentarias, por ser contrarias a las normas sobre defensa de la libre competencia, contenidas en el Decreto Ley Nª 211, de 1973.

b) Que se solicite del Supremo Gobierno la modificación del artículo 2ª de la Resolución Nª 289, de 28 de marzo de 1983, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el sentido que corresponde a la autoridad marítima competente determinar en definitiva la forma, plazo, monto, condicion

nes y suficiencia de las garantías exigidas a las empresas, sin perjuicio que se mantenga el derecho de opción que se reconoce a éstas últimas para elegir el tipo de garantías que ofrecen, conforme lo dispone el artículo 4º del Decreto Supremo Nº 14, publicado el 31 de marzo de 1983.

9.- Por Oficio Nº 2082, de 1986, el Sr. Ministro de Transportes y Telecomunicaciones informa en relación con el requerimiento del Sr. Fiscal Nacional Económico, en los siguientes términos:

a) Reitera las informaciones contenidas en su oficio Nº 1873 de 1985, mencionado en el Nº 6 de la presente resolución, las que complementa con las observaciones que siguen:

b) El Decreto Supremo Nº 141 de 1984, impugnado por los recurrentes, fue objeto de modificaciones posteriores aprobados por el Decreto Supremo Nº 59 de 1986, de esa Secretaría de Estado. A su vez, el Decreto Supremo Nº 14, de 1983, que aprueba el Reglamento del Convenio, fue modificado mediante Decreto Supremo Nº 163 de 1985.

Estas modificaciones se refieren a las siguientes materias:

c) Los armadores o empresas navieras nacionales, actualmente autorizadas o que en el futuro se autoricen para operar en el tráfico del Convenio, pueden prestar servicio regular u ocasional según lo determinen. En esta forma, se deja libertad a la empresa para optar por uno de los servicios o servir ambos en caso de prestar servicio regular. Nada obsta, para que una empresa naviera que ha sido autorizada para prestar servicio ocasional, pueda iniciar la prestación de servicio regular quedando, en este caso, sujeta a las disposiciones que regulan dicho servicio.

El contemplar un servicio regular, en la forma establecida en el Decreto Supremo Nº 141, es concordante con las modi

ficaciones al Convenio de Transporte Marítimo, concertadas por cambio de Notas de los Cancilleres de ambos países de 10 de octubre de 1980, aprobadas en Brasil mediante Decreto Legislativo en junio de 1982 y en trámite de aprobación legislativo en nuestro país según documentos adjuntos.

Entre las modificaciones aprobadas se agrega un párrafo final al preámbulo del Convenio que expresa: "Reconociendo la necesidad de brindar a los usuarios un servicio marítimo eficiente y oportuno".

Esta declaración no hace otra cosa que recoger la aspiración de los usuarios de este medio de transporte, se trate de exportadores e importadores, de contar con la prestación de servicios marítimos eficientes y oportunos, en cuanto a regularidad y permanencia, con el objeto de facilitar un fluido intercambio comercial.

d) En cuanto a los arriendos de espacio, las Autoridades Marítimas de ambos países en la Quinta Reunión celebrada en Santiago, en noviembre de 1985, convinieron en incluir un nuevo artículo en el Reglamento del Convenio, con el objeto de autorizar los arriendos de espacio, solo entre empresas autorizadas en el tráfico, respecto de las naves propias o fletadas, siempre que estas naves se encuentren matriculadas en Chile o Brasil respectivamente. Esta disposición fue incorporada, mediante Decreto Supremo N° 163 de 2 de diciembre de 1985, publicado con fecha 2 de enero de 1986, al Reglamento del Convenio contenido en el Decreto Supremo N° 14, publicado con fecha 31 de marzo de 1983.

e) El uso de naves extranjeras en el tráfico, mediante contratos de arriendo por parte de empresas navieras nacionales autorizadas, es aceptado hasta por el plazo de 6 meses, dentro del año calendario. Un plazo mayor desvirtuaría el espíritu del Convenio, puesto que éste establece, como regla general, que el transporte marítimo de las mercancías de intercambio entre ambos países debe efectuarse obligatoriamente en buques de bandera chilena y brasileña.

Debe tenerse presente que el arriendo de naves, conocido como "Time - Charter", es un arriendo por tiempo y, en consecuencia, es legítimo que la Autoridad fije un plazo máximo para el empleo en el tráfico de naves extranjeras arrendadas, no siendo sostenible ni aceptable que mediante esta clase de arrendamiento pueda una empresa naviera nacional operar en forma permanente en el tráfico, en perjuicio de las naves de matrícula nacional.

Por otra parte, el plazo máximo de seis meses, se encuentra en concordancia con lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 6º del Decreto Ley Nº 3.059, de 1979, modificado por la ley Nº 18.454, de 1985, de Marina Mercante, respecto del arrendamiento o fletamento de naves extranjeras en time - charter, por empresas navieras chilenas.

f) Se hace presente que mediante Resolución Nº 712, de 15 de julio de 1986, cuya copia se adjunta se autorizó a la Compañía Sudamericana de Vapores S.A., para operar en el tráfico del Convenio, lo que demuestra que las disposiciones reglamentarias no tienen por objeto consolidar posiciones dominantes de una determinada empresa en el tráfico.

g) En cuanto a la garantía establecida en la Resolución Nº 289, de 28 de marzo de 1983, esa Autoridad estima conveniente que sea el Acuerdo de Tarifas y Servicios, quien califique la suficiencia de la caución general ofrecida para responder de las obligaciones emanadas del sobre acarreo, puesto que dicho organismo es el encargado de llevar la contabilización de los fletes y su división en partes iguales entre las banderas participantes, conforme lo dispone el Reglamento del Convenio. En todo caso, la empresa naviera tiene el expedito procedimiento de la garantía mediante boleta bancaria, regulable de acuerdo a la posición de la bandera sin que pueda exceder del 5% del valor total del flete, según lo determinen las navieras participantes.

h) Atendidos los fundamentos expuestos, en especial las modificaciones introducidas a los artículos 2º 3º; 4º; 5º y 6º del Decreto Supremo Nº 141 de 1984, por el Decre



to Supremo N<sup>o</sup> 59, ya indicado, con el objeto de adecuarlo a las modificaciones aprobadas por las Autoridades al Reglamento del Convenio como, asimismo, para corregir imperfecciones para una correcta operación en el servicio, esa Secretaría de Estado es tima que las disposiciones reglamentarias contenidas en el Decreto Supremo N<sup>o</sup> 141, de 31 de octubre de 1984, no exceden los términos del Convenio, ni constituyen infracciones a la libertad de comercio ni tienden a impedir la libre competencia dentro del país a las empresas navieras nacionales

CON LO RELACIONADO Y CONSIDERANDO:

PRIMERO: El transporte marítimo de carga entre Chile y Brasil se rige por un Convenio celebrado entre ambos países con fecha 25 de abril de 1974, aprobado por el Decreto Ley N<sup>o</sup> 617, de 19 de agosto de ese año y promulgado por el Decreto Supremo N<sup>o</sup> 676, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicado en el Diario Oficial el 18 de diciembre del mismo año.

El citado Convenio constituye la ley fundamental que regula el transporte de carga marítimo entre estos dos países, y fija el marco de referencia dentro del cual debe ejerse dicha actividad.

Las principales disposiciones del Convenio que tienen atingencia con la materia sometida al conocimiento de esta Comisión están contenidas en los artículos 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup>, 3<sup>a</sup>, 4<sup>a</sup>, 8<sup>a</sup>, 10, 20 y 22 de ese texto.

Conforme con estas disposiciones el tráfico en cuestión debe efectuarse en buques de bandera chilena y brasileña, considerándose que revisten tal carácter los matriculados en cada país de acuerdo con su legislación, que en el caso de Chile está prevista en los artículos 10, 11, 12 y 13 del Decreto Ley N<sup>o</sup> 2.222, de 1978, sobre Ley de Navegación. Si uno de los países no está en condiciones de transportar el 50% de la carga que

le corresponde, puede efectuarla en naves del otro país. El tráfico puede efectuarse en naves propias o arrendadas, en cuyo caso los armadores deben dar preferencia a las naves de su propia bandera, luego a las del otro país y finalmente a buques de un tercer país.

El embarque en buques arrendados a un tercer país es posible cuando no hubiere disponibilidad en buques de bandera chilena y brasileña, calificado y autorizado por la autoridad marítima competente del país del embarque. Los buques arrendados, sin transferencia de tenencia, por armadores legalmente constituidos y autorizados para participar en el tráfico comercial, gozan en cada país del tratamiento de buque nacional, durante la vigencia del contrato. Sólo los armadores autorizados por las respectivas autoridades pueden operar en el tráfico del Convenio.

A su vez, en conformidad con lo dispuesto en el artículo 27 del Convenio, la autoridad marítima chilena, mediante Decreto Supremo N° 14 de 14 de febrero de 1983, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicado en el Diario Oficial de 31 de marzo de ese año, aprobó el Reglamento del Convenio.

Este Reglamento se refiere a la distribución de los fletes, garantías y sanciones por el sobreacarreo que afecta a las empresas chilenas. En lo que interesa, el artículo 1° señala que el Acuerdo de Tarifas y Servicios será el Organismo encargado de la división de los fletes, el que deberá efectuar "sin discriminar entre las empresas navieras autorizadas", y el artículo 4° dispone que la admisión como línea-miembro al Acuerdo y su ingreso al Comité de Santiago sólo requiere de la autorización que previamente debe conceder la autoridad marítima competente, y de la aceptación del armador de los estatutos del Acuerdo, "cuya suscripción no puede serle negada ni condicionada en forma alguna, bajo pena de revocación de la autoridad concedida a la línea miembro que condicionare o se opusiera a la suscripción".

SEGUNDO: Las normas citadas consagran un régimen de reserva preferente de carga y protección en favor de las naves de los países Contratantes, que si bien hace excepción al principio generalmente reconocido de libertad de acceso al transporte marítimo de carga en el comercio exterior, también reconoce a las naves acogidas al Convenio, sean propias o arrendadas de acuerdo con la modalidad que establece, el derecho a competir libremente dentro de la cuota de carga asignada a cada país, para lo cual les asegura un trato igualitario y sin discriminación.

En consecuencia, todos los armadores nacionales autorizados por la autoridad marítima chilena competente, sean propietarios o arrendatarios de naves, nacionales o extranjeras, conforme a la prioridad que contempla el Convenio, están sujetos a un régimen de libre competencia exento de discriminaciones y limitaciones para servir dicho tráfico marítimo.

Particular importancia revisten los artículos 2<sup>a</sup>, N<sup>os</sup> 3 4 y 5; y 4 del citado Convenio, los que establecen, respectivamente, lo siguiente:

#### Artículo 2

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

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

"Nº 5 Las autoridades marítimas competentes se comunicarán recíprocamente, en cada ocasión, cuando concedan autorizaciones para el arrendamiento de buques destinados al tráfico comercial entre ambos países".

"Artículo 4 El embarque de buques de tercera bandera podrá ser autorizado cuando no hubiere disponibilidades de embarque en los buques de bandera chilena o brasileña".

TERCERO: El Decreto Supremo Nº 141 de 1984, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, modificado por el Decreto Supremo Nº 59 de 1986, que reglamenta la autorización y permanencia de armadores y empresa navieras nacionales en el referido tráfico, establece diversas modalidades para operar en dicho transporte marítimo de carga.

Elas son las siguientes, en lo que se relaciona con la materia reclamada:

"Artículo 2º, incisos segundo, tercero y cuarto: Los armadores y empresas navieras autorizadas deberán prestar servicio regular u ocasional y operar obligatoriamente con naves de matrícula y bandera chilena. Excepcionalmente podrán emplear naves extranjeras arrendadas, sin transferencia de su tenencia ("time-charter"), conforme se indicará más adelante".

"En ningún caso podrá autorizarse la prestación de servicios bajo la modalidad de arriendo de espacios ("space charter")."

"Se entiende por servicio regular la realización a lo menos de un viaje redondo, de ida y regreso, cada tres meses".

"Se entiende por servicio ocasional aquel que se presta en forma esporádica para el transporte de cargas a granel en cargamentos completos".

Artículo 4º incisos tercero y cuarto: Cada armador o empresa naviera autroizada podrá registrar, ante la autoridad del Convenio, hasta 2 contratos de arriendo de naves extranjeras para operar en el tráfico, los cuales deberán conformarse a lo dispuesto en el inciso siguiente".

"En ningún caso podrán emplearse naves arrendadas para servir el tráfico del Convenio por un plazo superior a 6 meses, dentro del período comprendido entre el 1º de enero al 31 de diciembre de cada año, salvo que se trate de naves chilenas".

"Artículo 5º: El armador o empresa naviera autorizada para operar un servicio regular deberá dar inicio a éste en un plazo de 90 días, contado de la fecha de la resolución que concede la autorización.

"El plazo anterior, podrá prorrogarse por una sola vez por el término de 30 días, cuando a juicio de la autoridad existan razones fundadas".

"El solo transcurso del plazo o prórroga, sin que se haya iniciado el servicio, producirá la caducidad de la autorización".

"Artículo 6º, inciso primero: Los armadores y empresas navieras que operen con naves extranjeras arrendadas no podrán dar ni ceder en subarriendo la nave o espacios de ésta (space charter), bajo condición alguna. La infracción a esta prohibición será sancionada con la caducidad de la autorización para operar en el tráfico del Convenio..".

"Artículo 8º, Nº 1: La autorización concedida a un armador o empresa naviera chilena para servir el tráfico del Convenio se rá revocada de producirse alguna de las causales siguientes:  
1.- Dejar de ofrecer un servicio regular, esto es, no efectuar a lo menos un viaje redondo cada tres meses".

A su vez, el artículo 8 del Decreto Supremo N° 14 de 1983, modificado por el Decreto Supremo N° 163 de 1985, que aprueba el Reglamento del Convenio, establece que "Los fletamentos de espacio, "Space Charter", solamente serán permitidos entre empresas autorizadas para operar en el tráfico bilateral y en naves propias y fletadas, matriculadas en Chile o Brasil, según corresponda.

Las Autoridades Marítimas Competentes se comunicarán recíprocamente las autorizaciones concedidas".

CUARTO: Las disposiciones reglamentarias transcritas precedentemente configuran restricciones para ejercer el transporte marítimo de carga entre Chile y Brasil.

Es el caso, en primer término, de las exigencias de efectuar servicios regulares, definidos como un viaje redondo, de ida y regreso, cada tres meses, u ocasionales, siempre que se trate de cargas a granel en cargamentos completos.

Igualmente, constituyen limitaciones al ejercicio del transporte marítimo prohibir la modalidad de arriendo de espacio en las naves; a menos que se traten de empresas que tengan naves propias o fletadas matriculadas en Chile, lo que excluye por completo a las naves extranjeras arrendadas por empresas nacionales autorizadas; limitar a dos los contratos de arriendo de naves extranjeras; prohibir el uso en el tráfico de naves arrendadas por un plazo superior a 6 meses en cada año calendario, salvo que se trate de naves chilenas; obligar a los armadores a iniciar los servicios de transporte en plazos rígidos de hasta 120 días; prohibir a los armadores y empresas navieras dar y ceder en subarriendo la nave o espacios de ésta, y sancionar con la caducidad y revocación de las autorizaciones la infracción de estas disposiciones.

QUINTO: Las disposiciones reglamentarias citadas exceden y contrarían los términos establecidos en el Convenio que rige el tráfico de carga marítima entre Chile y Brasil,

y configuran restricciones a la libre competencia que atentan contra las normas del Decreto Ley N° 211, de 1973.

Desde luego, el texto del Convenio no establece ninguna de las limitaciones aprobadas por el Decreto N° 141, en referencia. Por el contrario, dicho Convenio reitera en diversos preceptos que los armadores "gozarán de los mismos derechos y obligaciones" (artículo 2º, N° 2); que "los buques arrendados gozarán del tratamiento de buque nacional" (artículo 2º, N° 3); que "la aplicación del Convenio no implicará discriminaciones de carga..." (artículo 3º); que las disposiciones del reglamento "serán determinadas de manera amplia y no limitativa para las empresas navieras autorizadas" (artículo 10); que la aplicación del Convenio "no podrá significar discriminaciones de carga ni rechazos injustificados ni ninguna otra medida que constituya prácticas de competencia injusta." (artículo 22) y que el uso de naves de terceros países arrendadas por las empresas nacionales autorizadas está expresamente permitido, sin limitaciones de tiempo, número de naves o contratos y condiciones de carta, cuando se certifica por la autoridad competente que no hay disponibilidades de embarque en los buques de bandera Chilena o brasileña (artículo 2º N°s 3, 4 y 5 y artículo 4).

Incluso el orden de preferencia y prioridad en favor del arriendo de naves nacionales rige "siempre que sea posible, y en igualdad de condiciones" y a falta de ellas, es lícito el arriendo de naves extranjeras, bastando sólo la certificación de no disponibilidad antes mencionada, sin que el Convenio agregue otras condiciones para la participación de naves extranjeras arrendadas por las empresas nacionales autorizadas.

En esta materia las normas del Convenio, aprobadas por ley, tienen primacía sobre las disposiciones reglamentarias, por lo que éstas no pueden contrariar el espíritu y tenor literal de esa legislación, cuyo sentido y alcance no es

otro que el de asegurar plenamente la libre competencia de los armadores y empresas nacionales autorizadas para participar en el mencionado tráfico marítimo. Ello dentro de un contexto de reserva y protección de carga en favor de las naves nacionales de los países contratantes relativa y prioritaria, pero en caso alguno excluyente de la participación de naves de terceros países, que el Convenio expresamente autoriza en los términos antes señalados.

Desde el punto de vista del Decreto Ley N° 211, de 1973, las disposiciones del Decreto N° 141, citado, son igualmente restrictivas de la libre competencia en el transporte marítimo de carga entre Chile y Brasil.

Las prohibiciones y limitaciones señaladas carecen de justificación y no obedecen a criterios de reciprocidad con Brasil o de carácter comercial, como es el caso de la exigencia perentoria de efectuar viajes cada tres meses o a partir de plazos fijos, no obstante que la regularidad del transporte dependerá de las necesidades comerciales derivadas del tráfico, cuya eventualidad no es posible constreñir en plazos fijos, y menos con sanciones de caducidad para las empresas que no pueden hacer el transporte por falta de carga durante esos periodos, o mediante cargamentos completos.

La existencia de dichas prohibiciones y limitaciones origina, además, discriminaciones entre armadores propietarios de naves y empresas que arriendan embarcaciones, como sucede con la prohibición de subarrendar espacios que afecta a los arrendatarios de naves, quienes no podrían hacerlo para servir tráficos intermedios distintos del Convenio, en circunstancias que los propietarios de naves bien pueden arrendar espacios para servir esos mismos tráficos, como lo viene a demostrar el acuerdo a que habrían llegado las autoridades marítimas de ambos países luego de la reunión de diciembre de 1984, en que la autorización para arrendar espacios de naves queda limitada a naves pertenecientes a las empresas autorizadas en el tráfico,



según se informa en el oficio N° 1.873 de 26 de agosto de 1985, del señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, y se desprende de la modificación reglamentaria contenida en el Decreto Supremo N° 163, de 1985, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

SEXTO: Sin perjuicio de lo expuesto, esta Comisión debe hacer presente que, según consta de los antecedentes, el Comité de Santiago que administra el Acuerdo de Tarifas y Servicios Chile-Brasil, exigió a la empresa Navesa S.A. una boleta bancaria por un monto de US\$ 80.952,89, como garantía para responder por el sobreacarreo de los fletes generados por esta empresa en dicho tráfico marítimo, los que ascendieron durante 1984 y el 1° y 2° trimestre de 1985 a un total equivalente a US\$ 1.251.150.

Según se ha acreditado en estos autos, las condiciones económicas y financieras de la empresa Navesa S.A. le impidieron cumplir con la exigencia formulada por dicho Comité de entregar la referida garantía en el plazo que le fué concedido al efecto.

Por tal motivo el citado Comité resolvió aplicar a esa empresa la medida disciplinaria de expulsión, lo que determinó que Navesa S.A. quedara excluida de la competencia en el tráfico marítimo de carga afecta al Convenio Chile-Brasil.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1°, N° 2, del Convenio la totalidad de los fletes generados en este tráfico deben ser divididos por partes iguales entre los países contratantes. El artículo 6°, a su vez, dispone que el Acuerdo de Tarifas y Servicios (Comité de Santiago) será el Organismo encargado de la ejecución del Convenio.

El artículo 4°, inciso segundo, del Decreto Supremo N° 14 de 1983, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que reglamenta la aplicación del Convenio, señala que la autoridad marítima puede disponer que las empresas que participen en el tráfico constituyan una garantía ante el Acuerdo

en la forma, plazo, monto y condiciones que la autoridad marítima establezca previamente, con el objeto de responder por el sobreacarreo ("over") que resulte en su contra al efectuarse la división de los fletes generados por ambas banderas.

Por Resolución N<sup>o</sup> 289, de 28 de marzo de 1983, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se reglamentan las mencionadas garantías, en los siguientes términos:

"1<sup>a</sup>.- Todas las empresas navieras chilenas autorizadas para servir el tráfico marítimo del Convenio Chile-Brasil, y viceversa y las que en el futuro se autoricen, deberán constituir ante el "Acuerdo de Tarifas y Servicios", Comité de Santiago, en adelante el "Acuerdo", una garantía para responder al pago del sobre acarreo (Over), que pudiere resultar en su contra."

"2<sup>a</sup>.- La garantía podrá consistir en una caución de tipo general que, a juicio del "Acuerdo", sea suficiente para responder de las obligaciones emanadas del sobreacarreo o, en una boleta de garantía bancaria por cada flete que se efectúe en cualquiera de los sentidos del tráfico, quedando las empresas facultadas para elegir libremente entre ambas posibilidades y pudiendo sustituir una garantía por otra en cualquier momento".

"3<sup>a</sup>.- En caso de optarse por la boleta de garantía bancaria, su monto será regulado prudencialmente por el "Acuerdo" pero, en ningún caso, podrá exceder del 5% del valor total del flete, expresado en moneda nacional al día de la constitución de la garantía, de acuerdo al valor del dólar vendedor que rija dicho día, y su plazo de vigencia será hasta los 90 días posteriores a la fecha de cierre de la contabilización anual de los fletes".

"Esta boleta será entregada al "Acuerdo" dentro de los siete (7) días de iniciado el viaje del último puerto de Zarpe".

Se observa del artículo 4<sup>a</sup>, inciso segundo, del Decreto Supremo N<sup>o</sup> 14, que corresponde a la autoridad marítima resolver la forma, plazo, monto y condiciones de las garantías. Sin embargo, el artículo 2<sup>a</sup> de la Resolución N<sup>o</sup> 289 de clara que la suficiencia de estas garantías será calificada por el Acuerdo, es decir por el Comité de Santiago, lo que significa que la autoridad marítima ha delegado en dicho Comité sus atribuciones para fijar la forma, plazo, monto y condiciones de las garantías que se exigen a las empresas competidoras, que le concede el citado artículo 4 inciso segundo del Decreto Supremo N<sup>o</sup> 14 de 1983.

Tal delegación de facultades carecería de mayor trascendencia legal y comercial, si no fuera porque las decisiones que adopta ese Comité, en conformidad con lo dispuesto en el artículo décimo quinto de su Reglamento Interno, son tomadas por simple mayoría, considerando, además, los votos adicionales ponderados por la participación relativa que dentro del total de los fletes generados con cargo a la bandera chilena hayan tenido las empresas en el trimestre anterior, sin perjuicio del derecho a voto que tienen las empresas que representan fletes en un porcentaje igual o superior al 33% durante ese mismo período.

Así se desprende, por lo demás, del oficio N<sup>o</sup> 210/85, de 18 de octubre de 1985, del Comité de Santiago, mediante el cual informa sobre la votación que se originó con motivo del acuerdo que exigió a las empresas boletas bancarias como garantía en lugar de cauciones de tipo general.

Lo anterior significa que la calificación de las garantías que ofrecen las empresas es resuelta en definitiva por la o las empresas que ocupan una posición dominante en el respectivo tráfico marítimo, competidoras de aquéllas. Tal situación, desde el punto de vista de la legislación antimonopolios, es inconveniente e incompatible con las reglas de una sana y libre competencia comercial.

En la especie, confirma lo expresado el hecho que a la Empresa Navesa S.A., se le haya exigido como garantía, en la sesión N° 33 de 9 de julio de 1985, y a proposición de Transmares Naviera Chile Limitada, empresa absolutamente mayoritaria en este tráfico, y que disfruta de un voto privilegiado y determinante, una boleta bancaria por el monto antes mencionado, en circunstancias que Navesa S.A. había ofrecido una caución de tipo general, lo que fue rechazado.

De acuerdo con lo dispuesto en los artículos 2° y 3° de la Resolución N° 289 antes citada, las garantías pueden consistir en cauciones de tipo general o boletas de garantía bancaria, "quedando las empresas facultadas para elegir libremente entre ambas posibilidades y pudiendo sustituir una garantía por otra en cualquier momento."

"En caso de optarse por la boleta de garantía bancaria, su monto será regulado prudencialmente por el Acuerdo, pero en ningún caso podrá exceder del 5% del valor total del flete..."

En el presente caso, Navesa S.A. no tuvo oportunidad de ejercer el derecho de opción entre ambas clases de garantías, que le reconoce expresamente dicha legislación, sino que se le impuso, mediante un acuerdo de mayoría, en el que fue determinante la votación de la empresa Transmares Limitada, una boleta bancaria por el porcentaje máximo establecido en el Reglamento, sin siquiera regularse prudencialmente su monto, como se señala en estas disposiciones.

El monto de la boleta bancaria exigida a la recurrente es extremadamente gravoso, si se considera su capital en giro, y representó para ella inmovilizar en una proporción importante su capital de operaciones durante un determinado plazo.

El criterio aplicado por el mencionado Comité resulta para las empresas pequeñas y medianas, gravoso, si se considera que deben soportar el pago del sobreacarreo especialmente cuando sólo alcanzan una participación mínima de los

fletes, en comparación con otras que, por sí sola, cubren el 50% del total o se acercan a esa cifra. Lo anterior se agrava por cuanto no hay constancia en estos antecedentes que se haya determinado en forma clara el cálculo del pago de los fletes del sobreacarreo y que se haya mantenido un sistema rápido de contabilización de los fletes, a fin de que las empresas hayan estado en antecedentes de lo que les correspondía pagar y liquidar, evitando mantener depósitos en garantía por períodos largos, que encarecen las operaciones para empresas pequeñas y medianas que deben depositar físicamente los fondos de las garantías.

SEPTIMO: De las consideraciones anteriores se desprende que tanto el reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 141, de 1984, como el régimen de cauciones y garantías establecido en la Resolución N° 289 de 1983, ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, contienen restricciones que limitan la libre competencia en el tráfico marítimo de carga entre Chile y Brasil, y que sólo conducen a discriminaciones ilegítimas, cuyo efecto es consolidar la posición dominante en este tráfico de determinadas empresas, en perjuicio de otras, que no pueden acceder a este mercado, o que se ven desplazadas del mismo, como ha sucedido en el caso de la empresa Navesa S.A.

Por estas consideraciones, y visto, además, lo dispuesto por los artículos 1ª y 2ª letras b) y f); 5ª inciso final y 6ª del Decreto Ley N° 211, de 1973,

SE DECLARA:

1.- Que se acoge el requerimiento del señor Fiscal Nacional Económico contenido en el Oficio N° 284 de 27 de marzo de 1986, de fs. 151 y siguientes, en cuanto se declara lo siguiente:

1.1. Que los artículos 2ª, incisos segundo, tercero y cuarto; 4ª, inciso tercero y cuarto; 5ª; y 6ª, inciso primero; 8ª N° 1 y su parte final del inciso final, del Decreto Supremo N° 141, de 31 de octubre de 1984, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que aprueba el Reglamento sobre autorización y permanencia de armadores y empresas

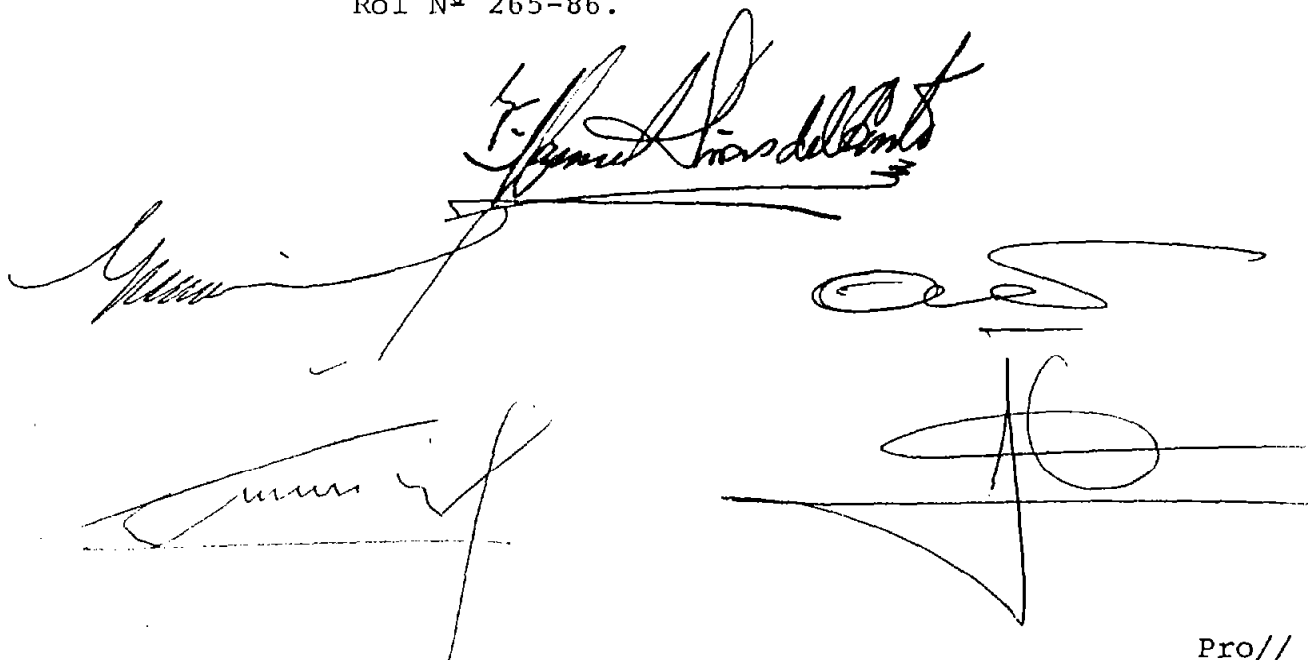
navieras en el tráfico marítimo de carga entre Chile y Brasil, exceden los términos de Convenio Chile-Brasil sobre transporte marítimo de carga, limitan la libre competencia en la prestación de estos servicios, y son perjudiciales al interés común.

Que, en consecuencia, se requiere del Supremo Gobierno la derogación de las citadas disposiciones reglamentarias.

2.2. Que se solicita del Supremo Gobierno la modificación del artículo 2º de la Resolución Nº 289, de 28 de Marzo de 1983, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el sentido que se establezca que corresponde a la autoridad marítima competente determinar en definitiva la forma, plazo, monto, condiciones y suficiencia de las garantías exigidas a las empresas, sin perjuicio que se mantenga el derecho de opción que se reconoce a estas últimas para elegir el tipo de garantías que ofrecen, conforme lo dispone el artículo 4º del Decreto Supremo Nº 14 publicado el 31 de Marzo de 1983.

Transcribese al señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y notifíquese al señor Fiscal Nacional Económico.

Rol Nº 265-86.

The block contains several handwritten signatures and stamps. At the top center is a large, stylized signature. Below it, on the left, is another signature. On the right, there is a circular stamp with illegible text inside, and below it, another signature. At the bottom right, there is a signature and the text "Pro//".

Pro//