

ORD. N° 358/890

ANT.: Reglamento Interno del Comité de Santiago de Chile sobre Acuerdo de Tarifas y Servicios Brasil-Chile-Brasil.

MAT.: Dictamen de la Comisión.

Santiago, **13 AGO. 1982**

DE: COMISION PREVENTIVA CENTRAL

A : TRANSMARES NAVIERA CHILENA LIMITADA Y
COMPANIA DE NAVEGACION INTEROCEANICA

1.- Por presentación de 24 de Marzo del presente año, don Wolf von Appen Berhmann y don Antonio Jabat Alonso, representantes de Transmares Naviera Chilena Limitada y Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, se han dirigido a la Fiscalía Nacional Económica solicitando se exprese si el proyecto de Reglamento Interno del Comité de Santiago de Chile, relativo al Acuerdo de Tarifas y Servicios Brasil-Chile-Brasil, redactado por ellos, contiene disposiciones que contravienen las normas vigentes sobre libre competencia, según el Decreto Ley N° 211, de 1973.

2.- El Acuerdo de Tarifas y Servicios Brasil-Chile-Brasil tiene por objeto promover, entre otros fines, la adopción de tarifas adecuadas y estables y la justa distribución de las cargas o fletes entre ambos países y su respectivo control, circunstancias que, a simple vista, aparecen como una práctica monopólica desde el momento que las compañías armadoras chilenas, integrantes del Acuerdo, pueden cobrar a sus usuarios, por sus servicios, un precio convenido entre ellas y sus eventuales competidores brasileros, ade



más de la distribución de la carga, eliminando, así, la competencia entre esas empresas en cuanto al volumen de la carga que pueden transportar y en cuanto a las tarifas que por tal transporte pueden cobrar.

Sin embargo, esta Comisión no puede desconocer la existencia del Convenio celebrado entre la República de Chile y la República Federativa del Brasil, promulgado por Decreto Supremo N° 676, de 10 de Octubre de 1974. En consecuencia, para los efectos del análisis del Reglamento sometido a su conocimiento, esta Comisión, debe admitir la existencia de aquel Convenio sobre Transporte Marítimo, como ley de la República sobre transportes y fletamentos.

3.- Cabe precisar, antes de entrar al análisis del citado Reglamento Interno, que el objeto del "Acuerdo de Tarifas y Servicios Brasil-Chile-Brasil" suscrito en virtud del Convenio ya citado, no es otro que el de proporcionar condiciones concretas para el desarrollo del intercambio comercial entre la República de Chile y la República Federativa del Brasil y vice-versa. En el cumplimiento de estas funciones, compete a los miembros del Acuerdo mantener relaciones con las autoridades de Chile y Brasil en todos los asuntos inherentes a su desarrollo, proporcionar asistencia a las líneas miembros, orientarlas para la más correcta observancia de las normas y disposiciones de sus estatutos, así como establecer sanciones por su inobservancia.

4.- A los Comités de Santiago y de Río de Janeiro corresponde, por su parte, de común acuerdo, la elaboración de las tarifas de fletes, las que regirán después de su aprobación por las respectivas autoridades marítimas competentes y dictar su Reglamento Interno, ordenar el tráfico de las líneas miembros de su bandera, dirigir y administrar el "Full Money Pool" entre los Armadores autorizados de su bandera, responsabilizándose ante el otro Comité por la liquidación periódica del "Over" o del "Under", verificados en la división de todos los fletes, de acuerdo con la proporción y condiciones establecidas en las reglas del propio Pool; entregar al otro Comité las planillas de contabilización del Pool y toda la información que le fuere solicitada por la Autoridad Marítima Competente de su país.

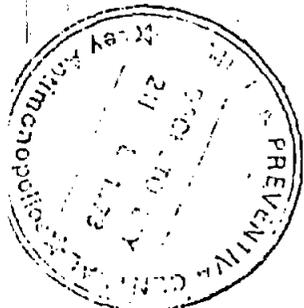
5.- En Chile, deben ser líneas miembros de este Acuerdo, todos los armadores chilenos autorizados por el Ministerio de Transportes y signatarios de estos Estatutos, quienes constituyen "el Comité de Santiago del Acuerdo".

La admisión de un nuevo miembro al Acuerdo sólo dependerá de la autorización que pudiere concederle la autoridad competente, según lo establece el Convenio y del cumplimiento de las disposiciones del Reglamento Interno del Comité.

Este Reglamento, tratándose de nuevas admisiones, no podrá contener ninguna limitación a la libre entrada al Acuerdo, como tampoco, trabas o impedimentos tendientes a producir la exclusión de miembros ya incorporados al Comité de Santiago.

6.- En consecuencia, para aprobar el Reglamento Interno del Comité de Santiago deben concurrir todas las compañías armadoras actualmente autorizadas, y no sólo dos, como aparecen haciéndolo en el proyecto. De este modo, la expresión "como únicos miembros del Comité de Santiago de Chile", que se emplea en la parte considerativa de dicho Reglamento, parece excluyente de toda otra línea miembro que pertenezca o pudiera pertenecer a dicho Comité, ya que, al momento de suscribirse su Reglamento Interno, existen otras compañías armadoras chilenas autorizadas por la autoridad marítima competente conforme al Convenio entre la República de Chile y la República del Brasil sobre transporte marítimo.

7.- En cuanto al análisis del Reglamento Interno del Comité de Santiago de Chile en relación con el Decreto Ley N° 211, de 1973, sobre libre competencia, propuesto para su estudio, cabe expresar, en primer lugar, que los objetivos del Comité de Santiago de Chile, órgano creado por el artículo 4° letra b) del Acuerdo de Tarifas y Servicios Brasil-Chile-Brasil, no pueden ser otros que los señalados en los artículos 13° y 14° de dicho Estatuto. No corresponde, en consecuencia, al Comité de Santiago de Chile, "organizar todas las actividades pertinentes, conducentes y convenientes a la seguridad, eficacia, eficiencia y regularidad del transporte marítimo entre éstas dos naciones" como se expresa en la parte final del artículo 2° del Reglamento en estudio, pues se trata de atribuciones de las autoridades competentes, como son el Ministerio de Relaciones



Exteriores de Chile y/o el Departamento de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre del Ministerio de Transporte. Es a este último, al que corresponde autorizar a las compañías armadoras nacionales para servir el tráfico de transporte marítimo de cargas embarcadas en puertos chilenos y destinados a puertos brasileros y viceversa, según lo establece el Convenio sobre Transporte Marítimo entre la República de Chile y la República Federativa del Brasil.

8.- En relación con el artículo 4° del proyecto de Reglamento, cabe dejar constancia, además, que en la aprobación que el Directorio del Comité Santiago de Chile debe otorgar a las compañías armadoras chilenas para ser miembros del Comité, sólo se podrán imponer condiciones compatibles con aquéllas expresadas en el Convenio sobre Transporte Marítimo celebrado entre las Repúblicas de Chile y Brasil.

Al respecto, debe expresarse, en consecuencia, que no se divisa la justificación del pago de una cuota de ingreso al Comité, equivalente a 200 U.F., contemplada en los artículos 7°, 8° y 17°, letra r), del Reglamento en estudio, toda vez que en el propio artículo 8° se contempla una contribución trimestral, determinada por el Directorio, cuya finalidad sería solventar los gastos de administración del Comité y/o de su Secretaría permanente.

9.- Por otra parte, en la letra b), del artículo 7°, se establece una garantía para responder por la obligación de cada miembro del Comité de pagar el sobre acarreo que resulte en su contra. Esta garantía se fija en el equivalente al 15% del valor del flete transportado y debe constituirse al final de cada viaje, en forma de boleta bancaria, fianza o hipoteca. Este porcentaje de la garantía es excesivo y tiende a limitar las posibilidades de operación de las compañías poco capitalizadas.

Además de ser excesiva la garantía, si el armador no paga el valor del sobre acarreo dentro del plazo estipulado, se hace el pago con la garantía y se le suspende hasta el entero de la diferencia, si la hubiere, y hasta el nuevo depósito de la misma garantía, como se expresa en el artículo 9°.

10.- En otro orden de materias, cabe observar que la delegación de las facultades del Comité en el Directorio en cuanto a la fijación de cuotas de ingreso, monto y forma de garantías y contribuciones trimestrales, sus formas de pago y ejercicio de derechos y acciones por tales cuestiones, contemplada en la letra r) del artículo 17° del mismo Reglamento, puede resultar discriminatoria y llegar a constituir una verdadera barrera al ejercicio de la actividad del transporte marítimo.

11.- Del mismo modo, "la resolución de las cuestiones no previstas en el Pacto Social", como se expresa en la letra z) del artículo 17° del Reglamento, debiera ser de competencia del Comité y no del Directorio en carácter de delegado de aquél.

12.- De los artículos 25° y 26° del Acuerdo de Tarifas y Servicios Brasil-Chile-Brasil, se colige que la sanción de expulsión como línea-miembro del mismo sólo puede ser aplicada por la Asamblea General y por unanimidad.

No procede, en consecuencia, como se expresa en el artículo vigésimo cuarto del Reglamento Interno, expulsar a un armador como miembro del Comité en las circunstancias allí señaladas, pues ello es atribución exclusiva de la Asamblea General del Acuerdo y ni siquiera es delegable en el Comité. Jamás podría éste delegar una atribución que no tiene, como se expresa en el artículo vigésimo quinto.

13.- Del modo que queda dicho, el proyecto de Reglamento consultado adolece de serios reparos, que deberán ser subsanados para conformarlo con las disposiciones del Decreto Ley N° 211, de 1973, debiendo someterse al conocimiento de esta Comisión su texto definitivo, antes de su aprobación.

14.- Aún subsanados esos reparos, toda modificación del referido Reglamento debiera ser consultada previamente con esta Comisión.

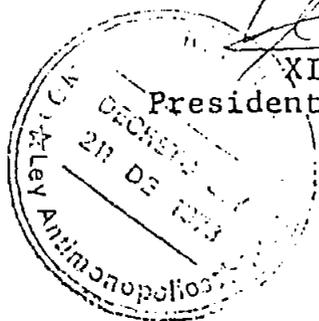
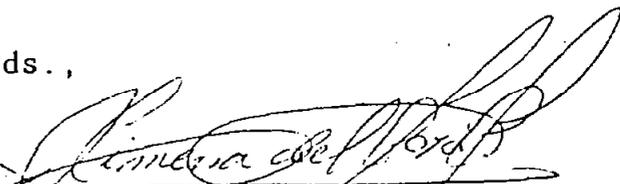
15.- En todo caso, la adecuación del Reglamento a los criterios aquí expuestos no es obstáculo para que esta Comisión y los demás órganos creados por el referido Decreto Ley puedan reprocha



conductas específicas del Comité en el futuro.

Acordada en la sesión del día 8 de Julio de 1982, con la asistencia de los señores Gonzalo Sepúlveda Campos, Cristián Eyzaguirre Johnston, Arturo Irarrázaval Covarrubias, Hugo Becerra de la Torre y la presidente que suscribe.

Saluda atentamente a Uds.,



XIMENA DEL POZO PARADA
Presidente de la Comisión Preventiva
Central

MFS/rcmg.