

RESOLUCION N° 251 /

Santiago, veinte de Enero de mil novecientos ochenta y siete.

V I S T O S :

1.- A fs. 1 y siguientes don Feliciano Palma Matus, Gerente General de la Compañía Naviera Pulmalal Limitada, en adelante PULMALAL, con domicilio en calle Moneda N° 920, oficina 207, de esta ciudad, y en su representación, denunció a las sociedades denominadas "Transmares Naviera Chilena Limitada" en adelante TRANS MARES, y "Compañía Chilena de Navegación Interoceánica S.A., en adelante, INTEROCEANICA, representadas por don Wolf von Appen Berhmann, Director Gerente, con domicilio en calle Moneda N° 970, piso 18° Santiago y por don Antonio Jabat Alonso, Gerente General, con domicilio en Plaza de Justicia N° 59, en Valparaíso y Paseo Ahumada N° 11, piso 11, en Santiago, respectivamente.

Sostuvo la recurrente que las denunciadas le habrían impedido efectuar el transporte marítimo de carga desde Chile hacia Brasil, y viceversa, cuyo tráfico se encuentra regido por un Convenio celebrado entre ambos países el 25 de Abril de 1974.

En su presentación, la empresa PULMALAL reseñó las conductas específicas que atribuyó a las sociedades denunciadas, las que se analizarán en la parte considerativa de este fallo, expresando que tales conductas constituyeron actos contrarios a la libre competencia, y por lo tanto, reñidos con las normas del Decreto Ley N°211, de 1973.

En tal virtud, solicitó que se declarara lo siguiente:

a) Que PULMALAL tiene derecho a participar en los acuerdos sobre Tarifas y Servicios y de full money pool, a través de los cuales se cumple el convenio sobre Transportes Marítimos entre Chile y Brasil;

b) Que se aperciba a las sociedades denunciadas que forman parte de los acuerdos anteriores para que se abstengan de realizar actuaciones o asumir actitudes que directa o indirectamente puedan significar el rechazo o la postergación de la incorporación de PULMALAL a tales acuerdos;

c) Que PULMALAL se encuentra habilitada, para participar en la cuota de fletes de bandera chilena prevista en el convenio sobre transporte marítimo celebrado entre Chile y Brasil.

2.- A fs. 87 y siguientes, el señor Fiscal Nacional Económico, mediante Oficio N°278, de 12 de Mayo de 1981, formuló un requerimiento a esta Comisión, en el que señaló que los hechos denunciados por la recurrente se encontraban acreditados en autos, y que los mismos constituyeron transgresiones a la legislación establecida en el Decreto Ley N°211, de 1973, por lo que solicitó que esta Comisión declarara lo siguiente:

a) Que las conductas reprochadas a las sociedades denunciadas, TRANSMARES Naviera Chilena Limitada y Compañía de Navegación INTEROCEANICA S.A., y que, hasta ahora, han impedido a la denunciante ingresar al tráfico marítimo materia del Convenio celebrado entre Chile y Brasil, son contrarias a la libre competencia.

b) Que corresponde sancionar a cada una de las sociedades denunciadas con multas equivalentes a diez mil Unidades Tributarias, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 2º, letra f) y 17, letra a) N° 4, del citado texto legal.

c) Que corresponde sancionar a los señores Wolf von Appen Berhmann, Director Gerente de TRANSMARES Naviera Chilena Limitada, domiciliado en Santiago, calle Moneda N°970, piso 18º, y Antonio Jabat Alonso, Gerente General de Compañía Chilena de Navegación INTEROCEANICA S.A., domiciliado en Santiago, paseo Ahumada N° 11, piso 11, con multas de 5.000 Unidades Tributarias, a cada uno, por sus actuaciones personales como administradores de las sociedades denunciadas e integrantes del Comité de Santiago del Acuerdo de Tarifas y Servicios Brasil-Chile-Brasil.

d) Que igualmente corresponde sancionar con una multa de 5.000 Unidades Tributarias a don Carlos Hidalgo Riquelme, por su participación personal en las conductas denunciadas como

Administrador Ejecutivo del Acuerdo de Tarifas y Servicios Brasil-Chile-Brasil, Comité Santiago, domiciliado en Santiago, calle Tenderini N° 85, departamento 70.

e) Que, sin perjuicio de lo anterior y como medida precautoria, se ordene notificar al Administrador Ejecutivo, en Chile del Acuerdo de Tarifas y Servicios Brasil-Chile-Brasil, que la Compañía Naviera PULMALAL Limitada tiene pleno derecho a incorporarse al tráfico marítimo materia del Convenio suscrito entre Chile y Brasil el 25 de Abril de 1974, como también a que, por ahora, se le asigne la participación necesaria en el Full Money Pool, decisiones que deberán ponerse en conocimiento del señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, y vía télex, de la autoridad marítima de Brasil-SUNAMAN, la que deberá imputar dicha participación a la bandera chilena.

3.- A fs. 107 rola resolución de esta Comisión que tuvo por formulado el requerimiento del señor Fiscal Nacional, y que confirió traslado a los denunciados, los que, por las razones que se contienen en sus respectivos escritos, de fs. 130 y siguientes, de fs. 216 y siguientes, 233 y siguientes y 244 y siguientes, y que se analizarán en la parte considerativa de este fallo, solicitaron en primer término, que esta Comisión se declarara incompetente para conocer de este asunto, y luego que no se diera lugar al mencionado requerimiento, por falta de jurisdicción de la Comisión; que se desestimara la denuncia de la empresa PULMALAL y que se declarara que no habrían infringido el Decreto Ley N° 211, de 1973, que aprueba normas para la defensa de la libre competencia.

4.- A fs. 235 esta Comisión declaró improcedente la tramitación y fallo de las excepciones de incompetencia del tribunal, formuladas por los recurrentes, en el carácter de dilatorias, sin perjuicio de considerarlas como parte del asunto controvertido para los efectos de la prueba y de la sentencia definitiva; y a fs. 292, 294 y 296 rolan resoluciones de la Excma. Corte Suprema, que no dieron lugar a los recursos de queja N°s 536, 548 y 621 interpuestos por TRANSMARES y otros, y a fs. 289 resolución de esa Excma. Corte que acoge el recurso de queja N° 503, en la forma que indica, respecto de la medida precautoria de fs. 68 vta. del cuaderno respectivo.

5.- A fs. 302 se recibió la causa a prueba, y se fijó como hecho sustancial, pertinente y controvertido, el siguiente: "actos dilatorios y de entorpecimientos para servir el tráfico de transporte marítimo de carga entre los puertos chilenos y brasileños, y vice-versa, en perjuicio de la Compañía Naviera PULMALAL Limitada, que habrían efectuado las sociedades y personas requeridas...."

La denunciante y las empresas y personas requeridas rindieron prueba documental de fs. 48 a 86, de fs. 166 a 189, de fs. 206 a 215, de fs. 271 a 282 y de fs. 312 a 321, respectivamente, y a fs. 190, 211 y 343, rolan informes del señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, respectivamente.

Se trajeron los autos en relación, teniendo lugar la vista de la causa el 15 de Mayo de 1985, alegando doña Nancy Mackay de Zapico, por INTEROCEANICA y por don Antonio Jabat Alonso; don Arturo Gardeweg Lacourt por TRÁNSMARES y por don Wolf von Appen Berhmann y don Germán Luhrs Antoncich, por don Carlos Hidalgo Riquelme .

6.- A fs. 380, y sin perjuicio del estado de la causa, la empresa TRANSMARES y don Wolf von Appen Berhmann, solicitaron la aplicación de la Ley N° 18.454, de 11 de Noviembre de 1985, en relación con la competencia de esta Comisión.

CON LO RELACIONADO Y CONSIDERANDO:

EN CUANTO A LA INCOMPETENCIA Y FALTA DE JURIS-
DICCION DE LA COMISION:

PRIMERO: Los requeridos expresaron que esta Comisión no tendría competencia para conocer y resolver las materias sometidas a su conocimiento. Ello, en razón de que correspondería al señor Presidente de la Excma. Corte Suprema pronunciarse en primera instancia; a que la incompetencia de esta Comisión sería absoluta y general en relación con la materia, específica, con relación a las peticiones de la denunciante, y territorial, atendido el ámbito de aplicación del Decreto Ley N° 211, de 1973.

Luego, que la falta de jurisdicción de la Comisión se debería a que el transporte marítimo de carga entre Chile y Brasil se rige por un Tratado Internacional que establece restricciones a esta actividad, lo que haría inaplicable las normas del Decreto Ley N° 211, de 1973, y además, a que los hechos imputados en autos no habrían tenido lugar en Chile ni producidos sus efectos en el país.

Finalmente, expresaron que la Ley N° 18.454, al modificar el artículo 5° del Decreto Ley N° 3.059, de 1979, habría privado de competencia a esta Comisión en relación con el transporte marítimo internacional.

SEGUNDO: En primer término esta Comisión debe expresar que los requeridos, durante la tramitación de esta causa, interpusieron ante la Excmá. Corte Suprema los recursos de queja N°s 536, 548 y 621, de 1981, en los que plantearon la incompetencia de esta Comisión para conocer y fallar las conductas monopólicas que afectaron al tráfico marítimo de carga entre Chile-Brasil, invocando las mismas razones que fundamentaron sus peticiones formuladas a esta Comisión.

La Excmá. Corte Suprema, por sentencias de 13 de Agosto de 1984, que rolan a fs. 292, 294 y 296, no dió lugar a dichos recursos, por no existir faltas ni abusos.

En cuanto a los planteamientos que formulan, esta Comisión señala lo siguiente:

El tráfico marítimo de carga entre Chile y Brasil se rige por un Convenio celebrado por ambos países, el 25 de Abril de 1974. Este Convenio regula la relación técnica y comercial de las empresas que intervienen en dicho tráfico, pero en parte alguna priva a esta Comisión de competencia o jurisdicción para conocer y fallar las materias que le son propias desde el punto de vista de la legislación antimonopolios.

Desde luego, la incompetencia fundada en el artículo 53 del Código Orgánico de Tribunales, en cuanto ésta sería una materia que correspondería resolver al señor Presidente de la Excmá.

Corte Suprema, debe ser desestimada, ya que en la especie no se trata de un asunto que deba juzgarse con arreglo al Derecho Internacional.

El hecho de que el tráfico marítimo en cuestión esté regido por un Convenio Internacional no transforma este asunto en aquéllos que deban ser resueltos conforme a las normas del Derecho Internacional, ya que no se trata de una causa civil en que se persigan derechos emanados o regidos por un Tratado Internacional.

Dicho Convenio constituye sólo el antecedente legal que regula el mencionado tráfico, pero los hechos materia de esta causa dicen relación con conductas específicas que atentan contra la libre competencia, cometidas en Chile, por personeros de empresas nacionales en contra de otras empresas de la misma nacionalidad, sancionados por la ley penal chilena y sujetas a la competencia de un órgano público chileno como es esta Comisión, creada especialmente para conocer y resolver materias relacionadas con la libre competencia en las actividades económicas.

Por lo mismo, procede desestimar la pretensión de que esta Comisión no tendría jurisdicción, por cuanto los hechos punibles habrían ocurrido en el exterior, y no podría aplicarse la ley chilena.

Ha sido justamente dentro del territorio nacional que los recurrentes han ejecutado las conductas que les han sido reprochadas y también de que dichas conductas han afectado la actividad que desarrolla en Chile la denunciante, sin que a todo este obstáculo el hecho de que el desarrollo de los negocios de transporte de esta última no se efectúe en su totalidad, físicamente, en Chile, por tratarse de un tráfico marítimo internacional.

El artículo 1º del Decreto Ley Nº 211, de 1973, castiga los actos que se realizan dentro del país para impedir la libre competencia en su ámbito interno y también los relativos al comercio exterior que produzcan iguales efectos en Chile. Quedan comprendidos en esta norma los actos que atentan contra el acceso al tráfico marítimo de carga internacional, al que tengan derecho las personas naturales o jurídicas que desarrollan sus giros en Chile.

Los recurrentes invocan lo dispuesto en el artículo 5º del Decreto Ley Nº 211, de 1973, para sostener que esta Comisión sería incompetente en relación con el territorio y la materia sometida a su conocimiento, y, además, especifica respecto de las peticiones de la denunciante.

Sin embargo, esta disposición legal no tiene el alcance que menciona.

Ella establece que, sin perjuicio de lo señalado en ese cuerpo legal, continuarán vigentes, entre otras, las disposiciones legales y reglamentarias que digan relación con los transportes, fletamentos y cabotajes, es decir, esta disposición sólo mantiene vigentes determinadas normas legales y reglamentarias anteriores al Decreto Ley Nº 211, de 1973, en este caso, sobre transportes, fletamentos y cabotajes, que, a no mediar la excepción o salvedad del artículo 5º citado, deberían entenderse derogadas por los artículos 1º, 2º, 3º y 4º de ese texto legal.

Las normas sobre transporte marítimo, efectivamente, establecen ciertas limitaciones a la libre competencia en esta actividad, tales como las reservas de carga y otras, que por su naturaleza restrictiva deberían haber quedado derogadas por la legislación antimonopolios, por ser naturalmente contrarias o incompatibles con ella, situación que el legislador quiso evitar por razones de interés público general vinculado con esta actividad, propósito que cumple, precisamente, la disposición del artículo 5º antes mencionado.

Sin embargo, lo anterior no significa en modo alguno que la actividad misma del transporte marítimo haya sido excluida en su totalidad del ámbito de aplicación del Decreto Ley Nº 211, de 1973, como pretenden los reclamantes.

La supervivencia de las normas que regulan el tráfico marítimo y la mantención por ley de algunas restricciones a su libre ejercicio, no legitiman cualesquiera hechos o conductas de los agentes económicos que puedan importar abusos monopólicos o entorpecimientos para que terceros ejerzan esa actividad, dentro de los marcos fijados por la ley.

Desde este punto de vista, cabe considerar que la prevención, investigación, corrección y represión de los atentados a la libre competencia en las actividades económicas, y de los abusos en que incurra quien ocupe una situación monopólica, son materias que corresponde conocer y resolver exclusivamente a los Organismos que establece el artículo 6º del Decreto Ley Nº 211, de 1973.

Este texto legal, cuyas disposiciones son especiales por regir con preferencia a toda otra norma legal, una materia tan específica como la defensa de la libre competencia, no ha establecido exenciones generales de aplicación de sus normas para ningún giro o sector de las actividades económicas.

Así ha sido declarado en diversas oportunidades por esta Comisión, entre otras, por las Resoluciones N^os 14, de 1975; 33, de 1977; 37, de 1977; 144, de 1983, etc., algunos de cuyos fallos han sido confirmados por esa Excm. Corte Suprema, como es el caso de las empresas bancarias y mineras, especialmente del cobre, en sentencias de 30 de Agosto de 1972 y de 23 de Noviembre de 1983, respectivamente.

Los artículos 1^o y 2^o del Decreto Ley N^o 211, de 1973, sancionan penalmente "cualquier hecho, acto o convención que tienda a impedir la libre competencia dentro del país en las actividades económicas, tanto en las de carácter interno como en las relativas al comercio exterior"; incluso "cualquier otro arbitrio que tenga por finalidad eliminar, restringir o entorpecer la libre competencia" y el artículo 4^o prohíbe, absolutamente, tanto respecto del Estado como de los particulares, "otorgarles la concesión de ningún monopolio para el ejercicio de actividades económicas, tales como extractivas, industriales, comerciales o de servicio".

La condena o el reproche legal a que se refieren esos preceptos no establece ninguna excepción. Se refiere a todas las actividades o giros económicos.

Sin embargo, inmediatamente después de una condena tan general, el artículo 5^o del Decreto Ley N^o 211, de 1973, necesariamente con carácter taxativo, se limita a salvar la vigencia de determinadas disposiciones legales o reglamentarias restrictivas de ciertas actividades.

No es otro el alcance del inciso primero del artículo 5^o del Decreto Ley citado: determinadas disposiciones legales y reglamentarias continúan vigentes.

El citado artículo 5^o no establece que las disposiciones de ese decreto ley no se aplican a la actividad del transporte marítimo o a las autoridades del Estado o a los particulares que, respectivamente, regulan, fiscalizan, ejercen o se relacionan con dicho giro. Tampoco hay disposición legal alguna que permita

que en dicho giro, ni en ninguno otro, se pueda prescindir, de modo general y permanente, de las normas del Decreto Ley N° 211, de 1973.

Lo que sucede es que el giro relacionado con el transporte marítimo no es absolutamente libre, pues está reservado a aquellas personas o empresas autorizadas expresamente conforme a la ley, las que pueden efectuar las operaciones de transporte sujetas a determinadas restricciones y regulaciones. El legislador, en el Decreto Ley N° 211, reconoció dichas limitaciones a la libertad económica y de transporte, las estimó necesarias y las respetó. Por ello, el artículo 5° expresó que continuarían vigentes las disposiciones legales que establecían esas limitaciones.

De ningún modo esa disposición señala que las empresas navieras y sus personeros quedan exentos de la aplicación de los preceptos de dicho decreto ley, y que puedan impunemente, atentar en contra de la libre competencia, excluyendo a determinados competidores del ejercicio de la actividad del transporte marítimo.

Asimismo, en la especie no existe oposición alguna entre los Decretos Leyes N°s 466, 2.222 y 3.059, sobre navegación y transporte marítimo, y las normas que rigen la libre competencia contenidas en el Decreto Ley N° 211, de 1973.

Aquellas disposiciones regulan el transporte marítimo y dan atribuciones a ciertas autoridades en materias técnicas y comerciales, y este último cuerpo legal permite determinar la efectividad de ciertas conductas calificadas de monopólicas, a fin de prevenirlas o sancionarlas, según corresponda.

Por otra parte, por expreso mandato del artículo 17, letra a) N° 5, del Decreto Ley N° 211, de 1973, el conocimiento y la decisión que adopte esta Comisión Resolutiva en las materias de su competencia, constituye un verdadero antejuicio para el ejercicio de la acción penal por los delitos que este texto establece. La omisión de esta instancia dejaría en la impunidad las conductas delictuales cometidas en el transporte marítimo, como también los abusos y entorpecimientos monopólicos en que se incurran.

TERCERO: En cuanto a lo dispuesto en el artículo 1º, letra e) Nº 2 de la Ley Nº 18.454, de 11 de Noviembre de 1985, que modificó el artículo 5º del Decreto Ley Nº 3.059, de 1979, que aprueba la Ley de Fomento de la Marina Mercante Nacional, esta Comisión expresa lo siguiente:

El inciso primero del artículo 5º del Decreto Ley Nº 3.059, preceptúa que "todas las empresas navieras chilenas tendrán derecho a participar en los tráficos, tanto de cabotaje como de servicio exterior".

El artículo 1º, letra e), Nº2, de la Ley Nº 18.454 agregó el siguiente inciso nuevo a la disposición del artículo 5º ya citado: "En conformidad a las prácticas y usos del transporte marítimo internacional, las referidas empresas podrán participar en conferencias navieras de fletes, convenios de pool y consorcios que regulen y racionalicen servicios, y en consecuencia, para estos efectos, no estarán sujetas a las normas del Decreto Ley Nº 211, de 1973. Los respectivos acuerdos y tarifas deberán registrarse en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en la forma que determine el Reglamento".

El transporte marítimo internacional se realiza desde hace tiempo, en condiciones claramente monopólicas, como lo demuestra la existencia de las Conferencias Marítimas de Fletes, los Convenios de Pools y Consorcios sobre servicios, impuestos generalmente por empresas extranjeras, que constituyen acuerdos de empresarios y armadores sobre tarifas, reservas y repartos de cargas y tráficos marítimos. Así ha sido reconocido por la jurisprudencia de esta Comisión, particularmente por las Resoluciones Nº 100, de 1981 y Nº 225 de 1986, las que han debido aceptar la existencia de dichos acuerdos como un hecho y realidad que caracteriza la actividad naviera internacional.

Ello, sin embargo, no altera el carácter esencialmente monopólico que revisten esos acuerdos, los que por su naturaleza y definición configuran actos contrarios a las disposiciones de los artículos 1° y 2°, letras b) y d) del Decreto Ley N° 211, de 1973.

Las empresas navieras chilenas, si bien han debido incorporarse a las Conferencias de Fletes y Convenios de Pools, para poder servir el transporte marítimo internacional, deben igualmente respetar el ordenamiento jurídico nacional, que consagra un régimen de libre competencia y de acceso a las actividades del transporte, tanto nacional como internacional.

La modificación legal invocada por los denunciados obedeció al propósito de conciliar la participación de hecho que las empresas chilenas han tenido en las Conferencias de Fletes y Convenios de Pools, netamente monopólicos, con la legislación nacional que las rige, de libre competencia en materia de transportes.

Así, al inciso primero del artículo 5° citado, que consagra el libre acceso a todos los tráficos, se ha agregado un inciso segundo, que permite el ingreso a las Conferencias y Consorcios monopólicos que existen en las rutas internacionales.

El alcance de esta nueva disposición no es otro que legitimar y convalidar el ingreso de las empresas a estas Organizaciones y Acuerdos, reconociendo su existencia y autorizando su participación.

Sin embargo, dicha modificación legal no significa sustraer totalmente de la aplicación del Decreto Ley N° 211, de 1973, a las personas, naturales o jurídicas, que intervienen en el transporte marítimo, ni que su afiliación a una determinada Conferencia o Convenio de Pool justifique cualesquiera atentados a la libre competencia en todo el ámbito del transporte y el comercio marítimos, y especialmente en Chile.

La propia disposición de la Ley N° 18.454, luego de señalar que las empresas podrán participar en conferencia navieras de fletes, convenios de pool y consorcios de servicios, dispone que, "para estos efectos", no estarán sujetas al Decreto Ley N° 211, de 1973, es decir, limita dichos efectos sólo al ingreso y participación de las empresas en los acuerdos que regulan el transporte marítimo internacional.

La nueva disposición de la Ley N° 18.454, por ser una excepción debe ser interpretada restrictivamente, y no puede tener el alcance de excluir completamente a las empresas navieras de la aplicación del Decreto Ley N° 211, de 1973 ni de la competencia de los Organismos Antimonopolios, pues ello dejaría en la impunidad las conductas ilegítimas, contrarias a esa legislación, que cometieran, en cualquier orden de negocios, las empresas que participan dentro de una Conferencia o Convenio de Pool.

En conformidad con lo expuesto, esta Comisión rechaza la excepción de incompetencia formulada por los denunciados, fundada en lo dispuesto en el artículo 1°, letra e), N°2 de la Ley N° 18.454, en relación con el artículo 5° del Decreto Ley N° 3059, de 1979.

En cuanto al fondo:

CUARTO: Según expresó la empresa requirente, mediante la Resolución N° 945, de 9 de Septiembre de 1980, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la Compañía Naviera PULMALAL Ltda., fue autorizada para servir el tráfico de transporte marítimo de carga entre puertos chilenos y brasileños, en conformidad con el Convenio internacional suscrito entre Chile y Brasil el 25 de Abril de 1974. No obstante ello PULMALAL no pudo hacer uso efectivo de dicha autorización, debido a la renuencia y oposición de TRANSMARES Naviera Chilena Ltda., y Compañía Chilena de Navegación INTEROCEANICA S.A., que son las empresas navieras más importantes que dominan el citado tráfico marítimo.

Las sociedades inculpadas efectuaron gestiones ante el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones tendientes a impedir que se le diera la autorización que le fuera concedida en virtud de la citada Resolución N°945 y, en prueba de ello acompañó el oficio N°2985, de 24 de Diciembre de 1980, del ya aludido Ministerio, que representó la inexactitud de los télex N°2084 y 3002, de 26 de Noviembre y 11 de Diciembre de 1980, respectivamente, enviados por el Comité de Santiago del Acuerdo de Tarifas y Servicios Brasil - Chile - Brasil, que administra el acuerdo de Full Money Pool, dirigidos a los organismos brasileños participantes en los acuerdos derivados del Convenio Internacional. En los télex antes mencionados, el Comité de Santiago, integrado por las empresas denunciadas, expresó que PULMALAL no era signataria de los Estatutos y del Acuerdo de Tarifas y Servicios Brasil - Chile - Brasil suscrito el 25 de Abril de 1974 y que no habría solicitado su incorporación a dicha organización.

A mayor abundamiento, la denunciante expresó que dicho Comité, en su télex N° 2084 del 26 de Noviembre de 1980, dirigido al Comité de Río de Janeiro negó que PULMALAL hubiera solicitado su incorporación al Comité de Santiago, no obstante que esta gestión se había cumplido el 9 de Noviembre del mismo año y de ella había dejado constancia el citado Comité en su nota N° 340, de 13 del mismo mes, en la que acusó recibo de la solicitud de ingreso de PULMALAL y señaló haberla puesto en conocimiento de los integrantes del Acuerdo sobre Tarifas y Fletes.

Asimismo, la referida comunicación fue reiterada por télex N° 3002 de 11 de Diciembre de 1980, en el que se manifestó la oposición de las líneas miembros del Comité de Santiago, Transmases e Interoceánica, a que los fletes producidos por PULMALAL se contabilizaran con cargo a la cuota chilena del Full Money Pool.

A su vez, por Oficio N° 11/81 de 9 de Enero de 1981, el administrador Ejecutivo del Acuerdo exigió a PULMALAL una nueva solicitud de incorporación al Acuerdo, en circunstancias que éste ya se había producido formalmente el 9 de Noviembre de 1980, con el

agravante que dicho administrador condicionó el ingreso de esta empresa a una decisión posterior que adoptaría la Asamblea General del Acuerdo, en una fecha indeterminada, quien resolvería sobre cualquier modificación de los estatutos, las reglas del Full Money Pool, interpretación de sus normas y cualquier otro asunto que le fuese sometido.

Las conductas observadas por las denunciadas constituyeron maniobras dilatorias y obstruccionistas, absolutamente injustificadas, cuyo único propósito fue impedir el acceso de Pulmalal al tráfico marítimo de carga entre Chile y Brasil, y mantener en él una posición monopólica, lo que en el hecho consiguieron con grave perjuicio para la recurrente, todo lo cual significó ignorar las disposiciones del convenio internacional que rige ese tráfico marítimo y transgredir las disposiciones sobre libre competencia establecidas por el Decreto Ley N° 211, de 1973.

QUINTO: Las empresas y personas denunciadas formularon las siguientes observaciones:

INTEROCEANICA S.A. y D. Antonio Jabat Alonso.

a) La empresa INTEROCEANICA S.A., desde hace más de 50 años, ha servido al tráfico marítimo entre Chile y Brasil, en forma regular y continuada.

Hasta el año 1970 dicha empresa y TRANSMARES Ltda., eran las únicas compañías chilenas que atendían esa ruta de transportes y que a partir de ese año Brasil designó a la Empresa Lloyd-Libra Navegacao S.A., no obstante lo cual esas dos empresas chilenas continuaron atendiendo mayoritariamente las cargas en el tráfico marítimo.

En 1974, por iniciativa de Brasil, se suscribió un Convenio de Transporte, que estableció principalmente que el transporte de las cargas debía efectuarse obligatoriamente en buques de bandera chilena y brasileña; que la totalidad de los fletes debía

ser dividido en partes iguales entre ambos países, y que las empresas que podían efectuar el tráfico eran las autorizadas por las autoridades marítimas competentes de cada país, en el caso de Chile el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Por resolución de 23 de Enero de 1975, esa Secretaría de Estado designó a INTEROCEANICA S.A. y TRANSMARES Ltda. para efectuar este transporte.

En cumplimiento del Convenio, los armadores interesados suscribieron un acuerdo de Tarifas y Servicios, con sus correspondientes estatutos y luego un Convenio de Full Money Pool, documentos aprobados por ambos Gobiernos.

El acuerdo de tarifas tiene a su cargo la organización del tráfico marítimo y el Acuerdo sobre Full Money Pool el reparto de los fletes. El Convenio Internacional autoriza la celebración de una Conferencia de Fletes, o uno o más Full Money Pools. Hasta la fecha no se ha constituido la Conferencia de Fletes, pero las empresas INTEROCEANICA S.A., TRANSMARES Ltda. y Lloyd-Libra Navegação S.A. han suscrito un Full Money Pool.

Este último es un contrato privado que beneficia exclusivamente a las partes que lo han suscrito, en este caso a las tres empresas que se han mencionado, únicos signatarios de dicho Acuerdo.

El Convenio Internacional, además, tiene por objeto el fomento de las marinas mercantes nacionales de los países contratantes, al exigir que el transporte se efectúe en buques de bandera chilena y brasileña, y si bien admite que por excepción pueden utilizarse buques arrendados bajo el régimen de "time charter", la ley chilena, artículo 6° del Decreto Ley N° 3.059 de 1979, establece que debe tratarse de empresas navieras chilenas dueñas de naves, que pueden reputar como chilenas naves extranjeras hasta un 50% de sus tonelajes propios.

b) La empresa denunciante - PULMALAL Ltda. - nunca ha tenido el carácter de empresa naviera chilena ni ha sido dueña de naves chilenas. Además, no cuenta con capital ni medios para adquirir las y ejercer el transporte marítimo de carga, por lo que debió arrendar una nave panameña para pretender incorporarse a dicho tráfico.

No obstante, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por resolución N° 945 de 9 de Septiembre de 1980, autorizó a la citada empresa para cubrir el tráfico de transporte marítimo de cargas entre Chile y Brasil, y vice-versa, y por resolución N° 1057 de 17 de Octubre de 1980 ese Ministerio declaró que la nave panameña arrendada por PULMALAL estaba afecta al convenio Chile-Brasil.

Las compañías denunciadas objetaron dichas resoluciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por comunicación de 3 de Octubre de ese año, por estimar que eran contrarias a los Decretos Leyes 2222 y 3059.

Luego, PULMALAL Ltda., por desconocimiento de la mecánica del Convenio sobre transporte, no solicitó su incorporación al Acuerdo de tarifas y servicios ni suscribió sus estatutos, sino que exigió, en cambio, participar en el Full Money Pool, no obstante no tener derecho a ello por no haber sido parte de este Acuerdo.

Los denunciados no han impedido el ingreso de Pulmalal al tráfico marítimo de carga entre Chile y Brasil, sino que se han limitado a representar la improcedencia legal de su participación en esta ruta y los errores cometidos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones al haberla autorizado, todo lo cual no puede ser calificado de conductas monopólicas contrarias a la libre competencia.

A su vez, el requerimiento del Sr. Fiscal Nacional

Económico incurriría en un error al afirmar que las sociedades denunciadas han obstaculizado sin justificación el ingreso de la demandante al mencionado tráfico; ya que los télex N° 2084 y 3002 de 1980 y demás conductas imputadas, no tuvieron ese propósito y que existiría una confusión acerca de lo que es el convenio y el acuerdo de tarifas y servicios y el Full Money Pool: los primeros son de carácter general y tienen la validez y eficacia jurídica de una ley y una especie de reglamento, respectivamente; y el segundo, es un contrato civil meramente privado, por lo que no puede obligarse a las partes que lo suscribieron a aceptar a un tercero que participe del mismo, sin su consentimiento.

DON CARLOS HIDALGO RIQUELME

a) La denuncia de PULMALAL y el requerimiento del Sr. Fiscal Nacional Económico, no contienen en forma ordenada, determinada y específica las conductas atentatorias de la libre competencia que se le atribuyen.

b) En su carácter de Administrador Ejecutivo del Acuerdo de tarifas y servicio del Convenio Chile - Brasil debió dar cumplimiento a las normas que rigen este tráfico marítimo y a las instrucciones de los miembros del Acuerdo.

Es efectivo que mediante los télex antes citados hizo presente al Comité de Río de Janeiro que Pulmalal no era signataria del convenio y sus acuerdos; que no había solicitado su incorporación a los mismos ni tenía derecho a participar en el Full Money Pool, por lo que su ingreso quedaba pendiente y sujeto a una decisión posterior que debían adoptar las autoridades marítimas competentes.

Sin embargo, todas las afirmaciones contenidas en ese documento se conforman plenamente con los términos del Convenio y sus Acuerdos, por lo que su conducta se ajusta estrictamente a derecho y no puede ser considerada atentatoria de la libre competencia.

Transmares Ltda. y D. Wolf von Appen Berhmann.

a) La denunciante no tuvo derecho a efectuar el tráfico marítimo de carga entre Chile y Brasil, tanto en conformidad con el Convenio y sus Acuerdos, como según lo establecen los Decretos Leyes N° 2222 y 3059, y sus respectivos reglamentos.

Estas normas señalan, en lo que interesa que el tráfico marítimo en cuestión debe efectuarse por armadores chilenos propietarios de naves de esta bandera, matriculados en Chile, y PULMALAL Ltda. no reúne ninguno de estos requisitos.

b) Aún en el supuesto que la denunciante reuniera dichos requisitos, no tendrían derecho a participar en el Full Money Pool suscrito entre Transmares Ltda., INTEROCEANICA S.A. y la empresa brasileña Lloyd-Libra de Navegação S.A., por tratarse éste de un instrumento contractual privado de carácter financiero que habilita para contabilizar los fletes generados por las empresas contratantes, y PULMALAL nunca tuvo este carácter.

El Full Money Pool es un contrato intuitu personae, que requiere de la confianza recíproca de las partes, a quienes no puede imponerse un tercero como copartícipe de una compleja operación financiera. Ello sería contrario a la libertad contractual y autonomía del derecho privado.

c) Las comunicaciones enviadas por el Comité de Santiago son efectivas y ellas no sólo no transgreden la libre competencia, sino que se ajustan al Convenio y sus respectivos acuerdos.

Los denunciados no impidieron arbitrariamente que PULMALAL Ltda. interviniera en el tráfico Chile-Brasil, sino que objetaron la legalidad de su participación conforme a la propia legislación que lo rige.

SEXTO: En primer término, esta Comisión tiene presente que el transporte marítimo de carga entre Chile y Brasil se rige por un Convenio celebrado entre ambos países el 25 de Abril de 1974, aprobado por el Decreto Ley N° 617 de 19 de Agosto de ese año, y promulgado por el Decreto Supremo N° 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 y especial que regula el transporte de carga marítimo entre estos dos países, y fija el marco de referencia dentro del cual debe ejercerse dicha actividad.

Que a las empresas navieras chilenas se le aplica, además, el Decreto Ley N° 2222 de 1978, sobre Ley de Navegación, y el Decreto Ley N° 3059, de 1979, sobre Ley de Fomento a la Marina Mercante Nacional.

Que la legislación complementaria del Convenio Internacional está constituida por el Estatuto del Acuerdo de Tarifas y Servicios, suscrito por los armadores chilenos y brasileños autorizados el 3 de Febrero de 1975; el Acuerdo sobre Full Money Pool, de 10 de Febrero de 1979, suscrito por las empresas chilenas Transmares Limitada e Interoceánica S.A. y la empresa brasileña Lloyd-Libra de Navegacao S.A.; el Reglamento del Convenio, aprobado por el Decreto Supremo N° 14 de 1983, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; la Resolución N° 289, de 1983, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sobre constitución de Garantías; el Decreto Supremo N° 141, de 1984, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sobre reglamento de permanencia de armadores y empresas navieras nacionales y el Estatuto de Armadores de 7 de Diciembre de 1984.

SEPTIMO: Las principales disposiciones del Convenio atinentes con la materia sometida al conocimiento de esta Comisión, están contenidas en los artículos 1º, N°s 1,2 y 3; 2º, N°s 2, 3 y 4; 3º; 4º; 10º; 20º y 22º.

Conforme con estas disposiciones el tráfico en cuestión debe efectuarse obligadamente 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° 2222, 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.

El transporte debe efectuarse de manera que la totalidad de los fletes obtenidos sea dividido en partes iguales entre las banderas contratantes.

Para la ejecución del Convenio los armadores autorizados constituirán un Acuerdo de Tarifas y Servicios, y podrán promover la constitución de una Conferencia de Fletes y uno o más Full Money Pools.

El Reglamento del Acuerdo establecerá disposiciones que aseguren su correcto funcionamiento, de manera amplia y no limitativa para las empresas autorizadas de ambas banderas.

El Convenio no implicará disminuciones de cargas, ni rechazos injustificados de embarque, ni cobros excesivos de fletes

y en su aplicación no pueden adoptarse medidas que constituyan prácticas de competencia injusta, que perturben la participación de los buques de cada una de las banderas contratantes.

OCTAVO: 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 por el armador de los estatutos del Acuerdo, "cuya suscripción no puede serle negada ni condicionada en forma alguna, bajo pena de revocación de la autorización concedida a la línea miembro que condicionare o se opusiera a la suscripción".

El artículo 21 del Full Money Pool, por su parte, señala que los fletes generados por otro armador brasileño o chileno, que fuere autorizado a participar del intercambio, serán contabilizados con cargo al 50% de la bandera brasileña o chilena, según sea el caso.

NOVENO: Los estatutos del Acuerdo suscrito el 3 de Febrero de 1975, disponen en su artículo 20 que son líneas miembros del Acuerdo los armadores chilenos autorizados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y signatarios de esos Estatutos; y el artículo 21 señala que la admisión de un nuevo miem

bro al Acuerdo para integrar el Comité de Santiago o el Comité de Río de Janeiro dependerá de la autorización que pudiere concederle la autoridad competente de su país, y del cumplimiento de las disposiciones del Reglamento Interno del Comité de cada bandera.

DECIMO: En la reunión de las autoridades marítimas competentes, chilenas y brasileñas, celebradas en Santiago entre el 18 y el 21 de Diciembre de 1978 (fs. 208) en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo XXVI del Convenio, se acordó en el N°1 de sus conclusiones, relativas al acceso al tráfico marítimo entre ambos países, que "ambas delegaciones concuerdan en que cualquier buque de bandera chilena o brasileña perteneciente a armadores autorizados por las respectivas autoridades marítimas competentes para servir el tráfico entre Chile y Brasil, tiene pleno derecho a participar en el tráfico cubierto por el Convenio".

DECIMO PRIMERO: El inciso primero del artículo 5° del Decreto Ley N°3059, de 1979, a su vez, dispone que "todas las empresas navieras chilenas tendrán derecho a participar en los tráficos, tanto de cabotaje como de servicio exterior".

DECIMO SEGUNDO: De las disposiciones citadas se concluye, desde luego, que todas las empresas navieras chilenas legalmente autorizadas por la autoridad marítima nacional competente, tienen derecho a participar en el tráfico del Servicio exterior, sea de carga o de pasajeros, dentro de un régimen de libre competencia exento de discriminaciones y en especial de libre acceso al transporte marítimo, mediante la aplicación del principio de reciprocidad con las naves extranjeras.

En segundo término, si bien el Convenio suscrito entre Chile y Brasil, en cuanto ley especial, reserva las cargas en beneficio de las naves nacionales de los países suscritos, y consagra un régimen de reserva preferente y de protección en su favor, que restringe el principio amplio de libertad de acceso al transporte de carga en el comercio exterior, dicha legislación también reconoce a las naves y armadores nacionales autorizados y acogidos a ese Convenio, el pleno derecho a ingresar al mismo y participar com-

pitiendo entre sí libremente dentro de la cuota de carga asignada a Chile, y para lo cual les asegura un trato igualitario y sin discriminaciones.

De las disposiciones especiales del Convenio y su reglamentación complementaria, se desprende también inequívocamente que para ingresar al tráfico en cuestión sólo es necesaria la autorización otorgada por la autoridad marítima competente, la que habilita, con plenitud de derechos, para ejercer el referido tráfico y en consecuencia, para ingresar y participar en el respectivo Comité del Acuerdo sobre Tarifas y Servicios, y en el Acuerdo sobre "Full Money Pool", que hace posible la contabilización y compensación de los fletes.

Sobre el particular, cabe desestimar el planteamiento de los denunciados, en cuanto a que el Full Money Pool sería un contrato privado al cual no podría acceder la recurrente, a menos que los armadores que lo suscribieron originalmente aceptaran su incorporación.

Tanto en el Acuerdo de Tarifas y Servicios, como el Acuerdo sobre Full Money Pool, son instrumentos que emanan de un Convenio Internacional de orden público, sin los cuales no sería posible su ejecución, y al que tienen pleno derecho a incorporarse todas las empresas navieras que sirven dicho tráfico, por el sólo hecho de haber sido autorizadas por la autoridad marítima competente. Prueba de ello es que el artículo 6° del Acuerdo sobre Full Money Pool previene expresamente que éste forma parte integrante del convenio celebrado entre Chile y Brasil sobre transporte marítimo.

DECIMO TERCERO: Se ha acreditado en estos autos que la empresa PULMALAL Ltda., no obstante haber sido oportunamente autorizada por la autoridad marítima chilena para acogerse al mencionado Convenio, jamás pudo ingresar y participar regularmente en este tráfico.

Los impedimentos que le afectaron para servir el tráfico tuvieron relación directa con las conductas dilatorias y obs-

truccionistas en que incurrieron los denunciados como lo demuestra la siguiente secuencia de los hechos, debidamente comprobados en estos autos:

a) Por la Resolución N° 945, de 9 de Septiembre de 1980, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones autorizó a PULMALAL Ltda. para servir el tráfico de transporte marítimo de cargas a ser embarcadas en puertos chilenos y destinadas a puertos brasileños y viceversa y por oficio N° 2102, de 25 de Septiembre de 1980, el señor Subsecretario de Transportes comunicó al Administrador Ejecutivo del Acuerdo de Tarifas y Servicios Brasil-Chile-Brasil, que ese Ministerio había concedido dicha autorización a la Compañía.

b) Que similar comunicación a la anterior y vía télex fue enviada a Brasil a la Dirección de Navegación-SUNAMAN-de Río de Janeiro.

c) PULMALAL fue informada por el Administrador Ejecutivo del Acuerdo de Tarifas y Servicios Brasil-Chile-Brasil, por carta de 13 de Noviembre de 1980, en cuanto a haber recibido la carta de 9 del mismo mes enviada por PULMALAL, respecto de la cual se dice que fue transcrita a las líneas integrantes del Comité de Santiago para su consideración. La carta en referencia contiene una petición formal de PULMALAL dirigida al Acuerdo de Tarifas y Servicios en orden a que se permita a aquélla participar en el Full Money Pool.

d) SUNAMAN, por télex N° 40200, de 27 de Noviembre de 1980, comunicó a la Subsecretaría de Transportes y Telecomunicaciones que había hecho presente al Comité de Río de Janeiro que homologaba la participación de PULMALAL en el intercambio Brasil Chile y le había instruído para que contabilizara sus fletes en la cuota chilena del Convenio.

El Administrador Ejecutivo del Acuerdo de Tarifas y Servicios, señor Hidalgo, por carta de 11 de Diciembre de 1980, puso en co

nocimiento del señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones haber enviado un télex al Comité de Río de Janeiro informando que PULMALAL "no es signataria de los Estatutos y del Acuerdo de Tarifas y Servicios Brasil-Chile-Brasil suscrito el 25 de Abril de 1974 y, aún más, hasta el día de hoy no ha solicitado su incorporación". Este telex aparece fechado el 26 de Noviembre de 1980, esto es, con fecha posterior a la carta de 13 del mismo mes en que el citado Administrador Ejecutivo acusa recibo de la petición de ingreso de PULMALAL al Acuerdo.

Además, el Administrador Ejecutivo transcribió el télex de 11 de Diciembre de 1980, en el que reitera a SUNAMAN que PULMALAL no ha ingresado al Comité de Santiago, no ha suscrito los estatutos vigentes, no ha declarado qué tipo de servicios ofrecerá, y tampoco ha suscrito los Acuerdos de Full Money Pool, razones por las que las líneas miembros del Comité de Santiago no aceptan que los posibles fletes producidos por PULMALAL sean contabilizados con cargo a la cuota de Full Money Pool suscrito en Río de Janeiro el 10 de Febrero de 1979.

e) Por carta de 9 de Enero de 1981, el Administrador Ejecutivo hizo presente a PULMALAL que, para formalizar su ingreso al Acuerdo y cumplir con los estatutos del mismo, era necesario que PULMALAL solicitara el referido ingreso e indicara los datos principales de esa empresa, especificando el tipo de servicios que proporcionaría y frecuencia y características de las naves con que participaría. Además, se informó a PULMALAL que corresponde a la Asamblea General del Acuerdo resolver sobre cualquier modificación de sus Estatutos, las reglas del Full Money Pool o bien, acerca de la interpretación de su articulado.

f) Por carta de 19 de Enero de 1981, PULMALAL acusó recibo del documento mencionado en el número anterior y expresó al Administrador Ejecutivo del Acuerdo que a la autoridad competente de Chile, esto es, al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, había solicitado, oportu-

tunamente, autorización para servir el tráfico entre Brasil y Chile, autorización que le había sido conferida en virtud de la Resolución N° 945, de 9 de Septiembre de 1980, de la referida Secretaría de Estado; que conforme a lo anterior y siendo "armador chileno, PULMALAL, de hecho, pasó a constituir parte del Acuerdo por lo que resultaba arbitrario que las empresas denunciadas excluyeran a PULMALAL y contravinieran así la letra y espíritu del Convenio celebrado entre Chile y Brasil como también la Ley de Fomento de la Marina Mercante Nacional".

g) PULMALAL, por carta de 22 de Enero de 1981, dirigida al Administrador Ejecutivo del Acuerdo solicitó nuevamente su ingreso al Comité de Santiago.

h) El señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, por oficio N° 490, de 10 de Marzo de 1981, dirigido a PULMALAL, hizo presente a esta empresa que, por información de diferentes usuarios del tráfico Chile-Brasil-Chile, ha tomado conocimiento que la empresa denunciante no estaría operando en dicho tráfico y que el barco que lo efectuaba fue devuelto a sus armadores por lo cual, el señor Ministro pidió que se le informe al respecto.

PULMALAL, en respuesta al oficio ministerial aludido informó, el 17 de Marzo de 1981, haber superado una situación financiera, estar en condiciones de arrendar nuevamente una motonave para regularizar el tráfico Chile-Brasil e hizo presente al Secretario de Estado no haber recibido respuesta a su petición de incorporación al Comité de Santiago. Posteriormente, en carta del 19 del mismo mes, PULMALAL comunicó al señor Ministro de Transportes que había tomado en arrendamiento la nave denominada Pionero, de bandera brasileña, la que pondrá al servicio del tráfico Chile-Brasil-Chile. Esta circunstancia fue comunicada por la Subsecretaría de Transportes de Chile a SUNAMAN mediante télex fechado el 24 de Marzo de 1981.

i) PULMALAL, por carta de 25 de Marzo de 1981, comunicó al señor Subsecretario de Transportes tener informes de sus agentes generales en Brasil en cuanto a

que SUNAMAN había solicitado al citado Subsecretario aclarar lo referente a la participación de PULMALAL en la cuota de bandera chilena, por lo que le pidió enviar un nuevo télex aclaratorio a la autoridad marítima brasileña en el sentido que el ingreso de PULMALAL al Full Money Pool corresponde a la participación dentro de la cuota de bandera chilena.

El 13 de Octubre de 1980 el Ministerio de Transportes informó a SUNAMAN que PULMALAL participaba en el Full Money Pool con cargo a la cuota de bandera chilena y SUNAMAN informó, a su vez, el 19 de Enero de 1981, que cancelaba a PULMALAL la admisión en el tráfico de ambos países mientras no solucionara el problema que tenía con las demás empresas chilenas. Por otra parte, el Acuerdo de Tarifas y Servicios Brasil-Chile-Brasil comunicó al Subsecretario de Transportes que la incorporación de PULMALAL al Acuerdo se trataría en la reunión que normalmente se realiza en el mes de Abril de cada año. Asimismo, el oficio N°686, de 31 de Marzo de 1981, del Subsecretario de Transportes a PULMALAL, señaló que la cancelación de PULMALAL por parte de SUNAMAN en el tráfico entre Chile y Brasil fue reiterada por ese Organismo de Estado brasileño los días 4 y 25 de Marzo de 1981, oportunidades en que manifestó que tan pronto PULMALAL llegara a un acuerdo con los restantes armadores chilenos, en cuanto a dividirse el 50% que les corresponde en el tráfico Chile-Brasil, la empresa brasileña firmaría el Pool y PULMALAL sería bienvenida al citado tráfico.

j) PULMALAL, por carta de 3 de Abril de 1981, comunicó al Administrador Ejecutivo del Acuerdo haber tomado en arrendamiento la nave Pionero y pidió que se incorporara en el temario de la próxima reunión de ese Acuerdo la participación de aquella empresa en el Comité de Santiago y el porcentaje a que tendría acceso.

k) Por télex, de 6 de Abril de 1981, PULMALAL comunicó a SUNAMAN que la nave Pionero no había sido autorizada para cargar y descargar en puertos brasileños por cuenta de la denunciante, por lo que ésta debió cancelar la totalidad de sus cargas con destino a Brasil, fletes cuyo valor superaba

los US\$ 400.000. Luego, el télex reseñó los antecedentes de la situación producida e incluyó una protesta formal.

l) La firma arrendadora de la nave Pionero, por carta de 1ª de Abril de 1981, dirigida a PULMALAL, hace presente que SUNAMAN no permite entregar a PULMALAL la citada nave en arrendamiento para el transporte de cargas correspondientes al intercambio comercial entre Chile y Brasil, en atención a que PULMALAL no está autorizada para transportar dichas cargas por no haber sido admitida al Full Money Pool del Acuerdo de Tarifas y Servicios entre Chile y Brasil.

PULMALAL, por carta de 14 de Abril de 1981, dirigida al Ministro de Transportes, hizo presente que SUNAMAN canceló a PULMALAL el permiso que le había otorgado para actuar como outsider, debido a que la denunciante aún no está incorporada al Full Money Pool.

m) El Ministerio de Transportes, en télex de 16 de Abril de 1981, reiteró a SUNAMAN haber dado autorización a PULMALAL para efectuar el tráfico Chile-Brasil-Chile y que PULMALAL solicitó el ingreso al Full Money Pool el 9 de Noviembre de 1980.

n) Por carta de 4 de Mayo de 1981, el Administrador Ejecutivo del Acuerdo, en Chile, informó a PULMALAL que en la Sexta Asamblea General de dicho Acuerdo, celebrada en Río de Janeiro el 28 y 29 de Abril último, se tomó nota del ingreso de PULMALAL al Comité de Santiago y que lo referente a su participación en el Full Money Pool quedó pendiente y sujeto a lo que resuelvan las autoridades marítimas competentes de ambos países en una reunión que se celebraría en fecha próxima.

DECIMO CUARTO: Los hechos antes reseñados demuestran que las sociedades denunciadas, sin justificación alguna, obstaculizaron el ingreso de la denunciante al Tráfico Marítimo entre Chile y Brasil organizado conforme al Convenio suscrito entre ambos países el 25 de Abril de 1974 y demás acuerdos com-

plementarios, privando a PULMALAL de acceder al citado tráfico, en circunstancias que para ello sólo era suficiente la autorización concedida por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, lo que la habilitaba, por sí sola, para ingresar al Acuerdo de Tarifas y Servicios y participar en el Full Money Pool, única forma de hacer efectiva su intervención en el transporte marítimo de carga.

Los antecedentes comprueban, asimismo, la buena disposición de las entidades brasileñas en orden a permitir el ingreso de PULMALAL al citado tráfico; lo mismo ocurre con la autoridad marítima chilena, esto es, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que, no sólo autorizó a PULMALAL para servir el tráfico en referencia, sino que, también, comunicó, oportunamente, a la autoridad marítima brasileña dicha decisión.

El propio señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, en su oficio N° 1219, de 10 de Junio de 1981 (fs. 190 y siguientes), dejó expresa constancia de los siguientes antecedentes:

- a) Que "por Oficio Reservado N° 174, de 2 de Enero de 1981, solicitó al señor Ministro Vicepresidente de CORFO su personal intervención con el objeto de que INTEROCEANICA, por ser una empresa del Estado, no se continuara oponiendo al ingreso de PULMALAL al tráfico Chile-Brasil";
- b) Que "a pesar de la autorización concedida a PULMALAL....., las empresas chilenas que actualmente integran el Acuerdo,..... han logrado hasta la fecha que esa Compañía Naviera se viere impedida de ejercer a cabalidad los derechos que le otorgaba esa autorización....";
- c) Que "las actuaciones de las empresas chilenas...., desde el momento que tuvieron conocimiento de la autorización concedida por la resolución N° 945, de 1980, y con posterioridad a su dictación, estuvieron encaminadas, primero, a obtener la reconsideración de esa autorización otorgada por la autoridad, y en seguida, a impedir o dilatar, especialmente a través del Administrador Ejecutivo del Comité de Santiago, el efectivo ingreso de PULMALAL al tráfico marítimo Chile-Brasil, y su participación en el

Full Money Pool, dejando de manifiesto la voluntad de excluir a esa empresa de ese servicio";

d) Que "la actitud de las líneas miembros del Acuerdo....., ha sido contraria a las disposiciones del Convenio y Acuerdos Complementarios, y se aparta de lo que establece el artículo 5º de la Ley de Marina Mercante";

e) Que "particular referencia merece lo obrado por el Administrador Ejecutivo al despachar los télex N° 2084, de 26 de Noviembre de 1980 y 3002, de 11 de Diciembre de ese año a SUNAMAN, cuya falta de veracidad debió observar este Ministerio en su oficio N° 2905, de 24 de Diciembre de 1980. Tampoco se ajustó a la realidad la comunicación contenida en la nota 76/81, de 12 de Mayo pasado, del mismo Administrador Ejecutivo....., que da a entender que la incorporación de nuevas empresas al Full Money Pool dependería del resultado de una reunión que este Ministerio habría solicitado a las autoridades brasileñas, en circunstancias que el encuentro que esta Secretaría de Estado ha propuesto no tiene ese objetivo".

f) Que " queda en evidencia que el único obstáculo para que PULMALAL se incorporara al Full Money Pool ha radicado en la oposición de las empresas navieras chilenas que actualmente operan el tráfico, porque ella no existe de parte de las autoridades marítimas de ambos países ni de la empresa brasileña que la sirve".

g) Que "ese Ministerio no puede sino... concluir que las conductas de las empresas denunciadas han constituido arbitrios contrarios a la libre competencia"

Las sociedades denunciadas, en consecuencia, integrantes del Comité de Santiago, de un modo u otro, impidieron de hecho el acceso de PULMALAL al tráfico marítimo entre ambos países, constituyendo los citados télex N°s 2084, de 26 de Noviembre de 1980 y 3002, de 11 de Diciembre del mismo año, un claro ejemplo de la posición obstruccionista de esas empresas, al paralizar prácticamente la intervención de aquélla en estas rutas, pues, en ambos documentos, dirigidos por el Comité de Santiago a SUNAMAN, se faltó

a la verdad, al informar que PULMALAL no había solicitado su ingreso al Acuerdo de Tarifas y Servicios Brasil-Chile-Brasil, circunstancia que no era efectiva pues, PULMALAL, el 9 de Noviembre de 1980, ya había pedido su incorporación al mencionado Acuerdo, lo que indujo a la autoridad brasileña a cancelar el permiso otorgado a PULMALAL para cargar y descargar en los puertos brasileños.

Es de toda evidencia, entonces, que las sociedades denunciadas, no sólo se limitaron a plantear objeciones de carácter legal, sino que de hecho entrabaron efectivamente la intervención de PULMALAL en el tráfico, con el claro propósito de no compartir con la denunciante el transporte marítimo en referencia.

A lo anterior se agrega que PULMALAL LTDA. instó en reiteradas oportunidades para que se le permitiera su real participación en el tráfico de carga entre Chile y Brasil, y viceversa, y el Comité de Santiago y empresas que lo controlan -TRANSMARES LTDA. e INTEROCEANICA S.A. y sus personeros- rechazaron permanentemente y sistemáticamente su incorporación, invocando diversas excusas y explicaciones destinadas a postergar su petición de ingreso, la que en definitiva nunca fue acogida por los denunciados.

Dichas excusas y explicaciones carecieron de todo fundamento.

Desde luego, la circunstancia de que la denunciante no fuera propietaria de naves, no era un impedimento valedero para que sirviera el mencionado tráfico, desde el momento que el Convenio autoriza expresamente el uso de naves arrendadas. Tampoco constituyó una justificación por haberse negado a autorizar su participación, el hecho de que no se trataría de una empresa chilena y que carecería de medios económicos para intervenir en el transporte de carga, toda vez que la propia autoridad marítima chilena competente -Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones- calificó o juzgó tales condiciones, razón por la cual concedió la autorización correspondiente.

A su vez, la exigencia impuesta por el Comité de Santiago, de postergar y condicionar su ingreso a un acuerdo de la Asamblea General, excedió las facultades que establece la propia reglamentación del Convenio, ya que dicho acuerdo no era necesario para esos efectos.

DECIMO QUINTO: Los antecedentes referidos, apreciados en conciencia, acreditan que los denunciados, sin motivos justificados, y con el propósito de impedir que PULMALAL S.A. se incorporara al tráfico marítimo de carga regulado por el Convenio, y al reparto de los fletes consiguientes, incurrieron en conductas atentatorias de la libre competencia, mediante maniobras y arbitrios ilegítimos que vulneran las normas de los artículos 1ª y 2ª, letras b) y f) del Decreto Ley N° 211, de 1973.

Las conductas de los denunciados, al desconocer la autorización de la autoridad chilena, y arrogarse el derecho de calificar con posterioridad a dicha autorización si PULMALAL Ltda. reunía los requisitos que, según ellos, establecía la reglamentación vigente, configuraron abusos de posición dominante y monopólica tendientes a impedir que un eventual competidor amagara sus derechos en el tráfico marítimo de carga entre Chile-Brasil y viceversa.

Por estas consideraciones, y visto, además, lo dispuesto en los artículos 1ª, inciso primero; 2ª, letras b) y f), 6ª, 17, letra a), N°s 3 y 4 y 18, letra k), del citado cuerpo legal,

SE DECLARA:

1.- Que no ha lugar a las excepciones de incompetencia y falta de jurisdicción planteadas por los denunciados en sus defensas, como tampoco a la fundada en el artículo 1ª, letra e) N° 2 de la Ley N° 18.454, en relación con el artículo 5ª del Decreto Ley N° 3.059, de 1979.

2.- Que se acoge el requerimiento del señor Fiscal, contenido en el oficio N° 278, de 1981 de fs. 87 y siguientes, en cuanto se declara lo siguiente:

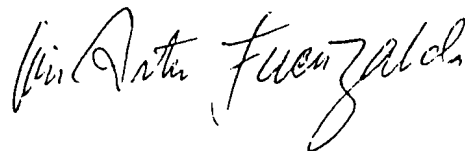
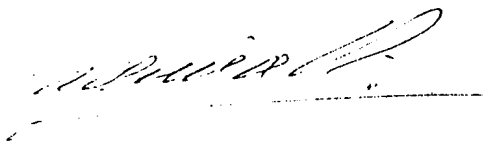
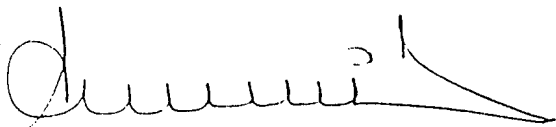
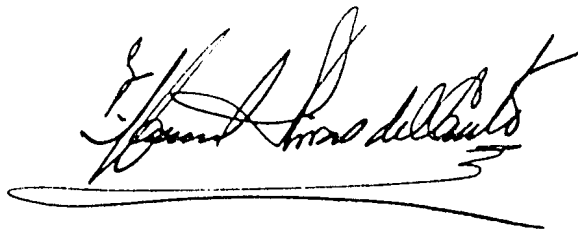
2.1. Que las conductas denunciadas y comprendidas en dicho requerimiento, son contrarias al Decreto Ley N° 211, de 1973, y que las empresas y personas naturales responsables de las mismas deben cesar en su ejecución, y abstenerse de ejecutarlas en el futuro.

- 2.2. Que se impone a la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica S.A. una multa de \$ 5.000.000.-
- 2.3. Que se impone a la Compañía Transmares Naviera Chilena, una multa de \$ 5.000.000.-
- 2.4. Que se impone a don Antonio Jabat Alonso una multa de \$ 200.000.-
- 2.5. Que se impone a don Wolf von Appen Berhmann una multa de \$ 200.000.-
- 2.6. Que se impone a don Carlos Hidalgo Riquelme una multa de \$ 100.000.-
- 2.7. Que se declara la inhabilidad de los señores Antonio Jabat Alonso, Wolf von Appen Berhmann y Carlos Hidalgo Riquelme, para ocupar cargos directivos en instituciones gremiales, por un año.

Notifíquese al señor Fiscal Nacional Económico y a los señores representantes de las instituciones y personas requeridas.

Transcríbese al señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

Rol N° 125-81.-



Pro//