

210  
*documentos*

// tiago, catorce de Septiembre de mil novecientos sesenta y uno.-

VISTOS:

A fs. 1 se presenta don Frank Wylie, domiciliado en esta ciudad, calle Agustinas N° 853, oficina 647, en representación de West Coast Line inc., Armadores de Nueva York, y expone:

Que de acuerdo con los artículos 173 y 175 de la Ley N° 13.305, y el artículo 2 del Reglamento Orgánico de la Comisión creada por el Título V de la citada Ley, somete al pronunciamiento de la Comisión una Consulta sobre la existencia de un monopolio de hecho de transporte marítimo de carga; que la ley 12.041, publicada en el Diario Oficial de fecha 26 de Junio de 1956, reservó el comercio de cabotaje a las naves chilenas, y que para el comercio internacional estableció el sistema señalado en el artículo 22, por el que, el transporte marítimo de carga, tanto de importación como de exportación, entre Chile y los países atendidos o que se atiendan en el futuro por líneas chilenas de navegación, queda reservado en un 50% a las naves de bandera nacional, porcentaje que se computa separadamente según la naturaleza de la carga; que el inciso segundo de dicho artículo establece que deben considerarse separadamente los rubros de importación como de exportación para los efectos de la reserva mencionada en el inciso primero, agregando la ley que los embarques que se efectúen contraviniendo la distribución de fletes dispuesta por la autoridad competente, serán sancionados con una multa a beneficio fiscal, equivalente al 10% del valor CIF de la merca -

14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100

211  
docuimto

//

dería, multa que es de cargo del infractor y aplicada por la Aduana respectiva, según la forma que determine el Reglamento; que el objetivo perseguido por la ley al establecer la reserva de todo el cabotaje y del 50% del comercio internacional, para las naves chilenas, respondía a la finalidad de fomentar la marina mercante nacional; que los legisladores de la Ley 12.041 no ignoraron que la marina mercante chilena no estaba en condiciones de atender el transporte marítimo de carga del 50% de todo el comercio internacional de Chile, y que para subsanar esa falta de capacidad de transporte se estableció en la ley que, bajo ciertas condiciones, los armadores nacionales podrían, mientras subsistiera la falta de buques de bandera chilena, tomar en arriendo naves extranjeras hasta por un 50% del propio tonelaje de bandera nacional, concediéndose a estas naves extranjeras, arrendadas y operadas por armadores nacionales, la calidad de naves nacionales para los efectos de la reserva de fletes del 50% del comercio internacional de Chile para los buques de bandera chilena; que a la época de la promulgación de la ley 12.041 existían algunos convenios de fletes entre armadores nacionales y empresas extranjeras, como los que suscribieron, con fecha 21 de Octubre de 1950, la Compañía Sud Americana de Vapores, Grace Line Inc. y Gulf & South American Steamship Co, Inc., convenios que caducaron el 31 de Diciembre de 1960 y que figuran insertos en el Diario de Sesiones del Senado, Sesión Tercera Ordinaria, celebrada el 30 de Mayo de 1956; que frente a estos convenios, aun cuando desvirtuaban claramente sus fines, la ley 12.041

//

132 131 130 129 128 127 126 125 124 123 122 121 120 119 118 117 116 115  
105 104 103 102 101 100 99 98 97 96 95 94 93 92 91 90 89 88 87 86 85 84 83 82 81 80 79 78 77 76 75 74 73 72 71 70 69 68 67 66 65 64 63 62 61 60

*212*  
*Docu. 102/102*

//

facultó al Presidente de la República para autorizarlos en la forma que establece el artículo 39, precepto que dispone claramente que los convenios no pueden significar una reserva para la Marina Mercante Nacional que exceda el 50% a que se refiere el artículo 22.

Agrega el consultante que, a pesar de que las disposiciones de la Ley 12.041 son claras y no dan lugar a interpretaciones equívocas, se ha formado, en el hecho, un monopolio de transporte marítimo de carga, derivado no de las disposiciones de la Ley 12.041 ni de sus Reglamentos, sino de la interpretación maliciosa que se ha dado a disposiciones reglamentarias de la citada ley; que el primer reglamento de la ley 12.041, Decreto del ministerio de Economía N° 317, publicado en el Diario Oficial de fecha 13 de marzo de 1957, estableció en el artículo 14, a fin de efectuar el debido control de la reserva legal de fletes, que determinados Organismos, Departamento de Transporte Marítimo, Departamento del Cobre o Comisión de Cambios Internacionales, según correspondiere, estamparían en formularios especiales un timbre con la mención "embarque en naves chilenas" para cumplir con la reserva establecida en el artículo 22 de la ley, pudiendo ser embarcada en cualquier nave la mercadería incluida en formularios que no hubieren tenido dicho timbre; que el inciso 3° del artículo 14 contemplaba que la carga asignada a naves chilenas que hubieren celebrado convenios de fletes con líneas extranjeras podía ser embarcada en unas u otras, con las salvedades que dicho inciso contemplaba; agrega el señor Wylie que al

132 | 131 | 30 | 29 | 28 | 27 | 26 | 25 | 24 | 23 | 22 | 21 | 20 | 19 | 18 | 17 | 16 | 15

133 | 134 | 135 | 136 | 137 | 138 | 139 | 140 | 141 | 142 | 143 | 144 | 145 | 146 | 147 | 148 | 149 | 150 | 151 | 152 | 153 | 154 | 155 | 156 | 157 | 158 | 159 | 160

215  
Decreto 317

//

establecer el inciso 4° del artículo 14 del Reglamento ya citado que "la carga asignada a nave chilena que, en virtud de las disposiciones anteriores, se embarque en nave extranjera, no se computará como transportada en nave chilena para los efectos de la reserva legal" se refería exclusivamente al 50% de la carga del comercio internacional de Chile, ya que en virtud del artículo 22 de la ley 12.041 y en especial el artículo 39, los convenios de transporte marítimo de carga autorizados por el Presidente de la República, nunca pueden significar una reserva para la Marina Mercante Chilena superior al 50% del total de la carga que compone el comercio de nuestro país con el exterior.

Agrega el consultante que el artículo 4° del Decreto N° 317, el que transcribe textualmente, determinaba que el Departamento de Transporte Marítimo llevaría la estadística anual de toda la carga de importación, exportación y tránsito, y en particular de la movilizadada entre Chile y los países atendidos por líneas chilenas de navegación, que asimismo tenía la obligación de efectuar balances trimestrales para establecer la observancia de las disposiciones de la reserva de fletes, dándolos a conocer a los organismos estatales que debían vigilar su cumplimiento a fin de compensar las diferencias en los trimestres siguientes dentro del año calendario; que el artículo 5° del Decreto N° 317 repetía, casi en los mismos términos el artículo 22 de la ley 12.041.-

Expone el peticionario que la interpretación mañosa de los artículos del Reglamento hizo que, al combinarse la no computación de determinada carga, esto es la que

32 31 30 29 28 27 26 25 24 23 22 21 20 19 18 17 16 15  
105 104 103 102 101 100 99 98 97 96 95 94 93 92 91 90 89 88 87 86 85 84 83 82 81 80 79 78 77 76 75 74 73 72 71 70 69 68 67 66 65 64 63 62 61 60

*2 17*  
doceintocatorce

11

se embarcaba bajo bandera nacional en naves de convenio, se extendiera el porcentaje de la reserva en proporción muy superior a la señalada por la ley; que en el hecho, carga timbrada para nave nacional, pero embarcada en naves de convenio, se descontaba no del porcentaje de la reserva destinada a naves nacionales, sino del 50% restante destinada a naves de libre competencia, destruyéndose así los porcentajes equitativos establecidos por la ley, que asignan a las naves de bandera nacional el 50% de la carga y que dejan el 50% restante para las naves de libre competencia, esto es, de bandera extranjera; agrega que el primer reglamento de la ley 12.041, fué derogado por el Decreto N° 492 del Ministerio de Economía, publicado en el Diario Oficial de 2 de Diciembre de 1960, y cita en abono de sus derechos lo que disponía el artículo 8°; expone que por medio de la disposición reglamentaria que establecía que la carga transportada en nave de convenio no se computaría para los efectos de la reserva legal, la Compañía Sud Americana de Vapores incorporó a sus posibilidades de transporte los buques extranjeros de las empresas Grace Line Inc., y Gulf and South American Steamship Co. Inc., estableciendo en la práctica un monopolio de carga de transporte marítimo, que dejó fuera de la libre competencia a las demás empresas armadoras que no participaban en los indicados convenios; que los convenios especiales de transporte marítimo de carga a que se refiere en su presentación, por medio de una aplicación maliciosa y equivocada del Reglamento de la Ley 12.041 hizo posible que tres empresas, una nacional y dos extranjeras, formaran un monopolio o "pool" de carga marítima para la Costa del Pacífico,

132 131 130 129 128 127 126 125 124 123 122 121 120 119 118 117 116 115

135 134 133 132 131 130 129 128 127 126 125 124 123 122 121 120 119 118 117 116 115 114 113 112 111 110 109 108 107 106 105 104 103 102 101 100 99 98 97 96 95 94 93 92 91 90 89 88 87 86 85 84 83 82 81 80 79 78 77 76 75 74 73 72 71 70 69 68 67 66 65 64 63 62 61 60 59 58 57 56 55 54 53 52 51 50 49 48 47 46 45 44 43 42 41 40 39 38 37 36 35 34 33

610  
docucentoquinze

11

para los puertos del Golfo de México y para los puertos de la Costa Atlántica de los Estados Unidos; que aun cuando los convenios a que se refiere caducaron el 31 de Diciembre de 1960, y que el Decreto del Ministerio de Economía N° 61 de 21 de Enero de 1961, que pretendió prorrogarlos, fué rechazado por la Contraloría General de la República, y, como aparentemente se gestiona su reemplazo por otros convenios, tiene interés en conocer el dictámen de esta Comisión acerca de la existencia del monopolio o pool de transporte marítimo de carga, que se deriva de la existencia de esos convenios y de la aplicación equivocada y maliciosa de las disposiciones reglamentarias de la ley 12.041.-

Agrega, más adelante, que no puede argumentarse, de acuerdo con el artículo 181 de la Ley 13.305, que las disposiciones de esta ley no alcanzan a aquellas que dicen relación con los transportes, fletamentos y cabotaje, ventas al martillo y crédito prendario, porque esta excepción se refiere únicamente a los transportes de cabotaje; que si se pretendiere que el artículo 181 también abarca el comercio exterior, no tendría razón de ser la disposición del artículo 173 de la misma ley, que sanciona todo acto o convención que tienda a impedir la libre competencia mediante convenios de transporte; que a mayor abundamiento, las excepciones contempladas en el artículo 181 de la ley 13.305 se refieren a disposiciones legales y reglamentarias y en la especie el pool o monopolio de carga del comercio exterior no proviene de ninguna disposición legal sino que de convenios entre las empresas citadas.-

Termina solicitando que la Comisión se avoque al

132 131 130 129 128 127 126 125 124 123 122 121 120 119 118 117 116 115  
105 104 103 102 101 100 99 98 97 96 95 94 93 92 91 90 89 88 87 86 85 84 83 82 81 80 79 78 77 76 75 74 73 72 71 70 69 68 67 66 65 64 63 62 61 60 59 58 57 56 55 54 53 52 51 50 49 48 47 46 45 44 43 42 41 40 39 38 37 36 35 34 33

120  
Decreto de 1961

//

conocimiento de los problemas planteados y responder a la consulta en orden a establecer si la aplicación de los convenios especiales de transporte marítimo a que se ha referido, al formar un monopolio virtual de toda la carga del comercio exterior de Chile a los puertos del Pacífico, del Golfo de México y de la Costa Atlántica de los Estados Unidos, por parte de las empresas navieras, Compañía Sud Americana de Vapores, Grace Line Inc. y Gulf & South American Steamship, constituye un monopolio o pool de transporte marítimo de carga de comercio exterior contrario a las disposiciones legales vigentes contenidas en el Título V de la Ley N° 13.305.-

A fs. 12, el señor Wylie allegando nuevos antecedentes expone:

Que en el Diario Oficial de fecha 12 de Mayo de 1961 se ha publicado el Decreto N° 237 de 10 de Mayo de ese mismo año, del Ministerio de Economía, por el cual se modifica el Decreto N° 492, del mismo Ministerio, publicado en el Diario Oficial de fecha 2 de Diciembre de 1960; que este Decreto hace aún más monopolista la aplicación de los convenios, por cuanto en los reglamentos anteriores se decía que la carga timbrada a nave nacional no se computaba para los efectos de la reserva del 50%, y que en el actual reglamento se consideran como naves chilenas las naves extranjeras respecto de la carga materia del convenio timbrada en ese tráfico para naves chilenas, y lo que es más grave, se exime de toda sanción a la nave de línea extranjera de convenio que sea considerada nave nacional; que por otra parte el Ministerio de Economía ha prorrogado de hecho los convenios hasta el 15 de Mayo de 1961, aún cuando el Decreto N° 61 de 21 de Enero de

132 131 130 129 128 127 126 125 124 123 122 121 120 119 118 117 116 115  
105 104 103 102 101 100 99 98 97 96 95 94 93 92 91 90 89 88 87 86 85 84 83 82 81 80 79 78 77 76 75 74 73 72 71 70 69 68 67 66

*217*  
doscientos dieciséis

//

1961, del ministerio de Economía, que pretendió prorrogarlos fué rechazado por la Contraloría y devuelto sin tramitar.-

A fs. 16 y siguientes el peticionario hace valer nuevos antecedentes y acompaña al efecto el documento que rola a fs. 21 a 34 inclusive de estos autos.-

Evacuando el traslado conferido a fs. 9 se presenta, a fs. 35 don Pedro Galarza Recio, factor de comercio, domiciliado en esta ciudad, calle Agustinas N° 1235, 9° Piso, como Gerente de la Compañía Sud Americana de Vapores y en su representación, expone:

Que la Compañía que representa, en lo relacionado con el transporte y fletes marítimos de carga de servicio exterior, siempre ha actuado y operado de acuerdo a las disposiciones de la ley 12.041, de 26 de Junio de 1956 y sus Reglamentos, que establecen el sistema de control y de distribución de esos fletes con el objeto de hacer efectiva la reserva parcial de ellos; que estas materias, de acuerdo con el artículo 181 de la Ley N° 13.305, quedan excluidas del Título V de dicha ley y, por consiguiente, fuera del ámbito de acción de esta Comisión; que en efecto, al disponer la ley 13.305 en su artículo 181 que "no obstante los preceptos de este Título continuarán vigentes en todas sus partes las disposiciones legales y reglamentarias....., que digan relación con los transportes y fletamentos" significa, evidentemente, que todas las materias comprendidas y tratadas en esas leyes y Reglamentos, continúan aplicándose en los mismo términos, sin que sus efectos puedan ser anulados, modificados o suspendidos por la Comisión; que entre las disposiciones legales que dicen relación con los transportes o fletamentos

132 131 130 129 128 127 126 125 124 123 122 121 120 119 118 117 116 115

134 133 132 131 130 129 128 127 126 125 124 123 122 121 120 119 118 117 116 115 114 113 112 111 110 109 108 107 106 105 104 103 102 101 100 99 98 97 96 95 94 93 92 91 90 89 88 87 86 85 84 83 82 81 80 79 78 77 76 75 74 73 72 71 70 69 68 67 66

218  
documentos de comercio

//

se encuentran, precisamente, las contenidas en la ley 12.041 y sus Reglamentos; que el Reglamento vigente, en su artículo 2° determina específicamente que corresponde al ministerio de Economía, por intermedio del Departamento de Transporte Marítimo, supervigilar el cumplimiento de las disposiciones de la ley 12.041 y sus Reglamentos; que, en consecuencia, esta es la autoridad encargada por la ley del control de estas materias, dadas las modalidades especiales del comercio marítimo y no la que para la generalidad de los casos debe actuar en las materias que normalmente son de la competencia de la Comisión Antimonopolios.-

Agrega el compareciente, que con el objeto de que la reserva parcial de fletes de servicio exterior establecida en favor de las naves nacionales, reserva consagrada por el artículo 22 de la ley 12.041, resultare eficaz, el inciso 3° de dicho artículo sancionó con multas, de cargo del infractor, la contravención a la distribución de fletes dispuesta por la autoridad competente; que el artículo 2° transitorio de la ley citada, bajo ciertas y determinadas condiciones, amplía el concepto de naves de bandera nacional, para los efectos de la reserva parcial; que el artículo 39 de la ley 12.041 facultó al Presidente de la República para autorizar a las empresas navieras nacionales la celebración de convenios especiales de transporte de carga, agregando dicho artículo que esos convenios no pueden significar una reserva para la marina mercante nacional que exceda el 50% a que se refiere el artículo 22 de la ley; que el Reglamento vigente de la ley contiene diversas disposiciones con el objeto de que las distintas autoridades y reparticiones que deban intervenir en

15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65

133  
134  
135  
136  
137  
138  
139  
140  
141  
142  
143  
144  
145  
146  
147  
148  
149  
150  
151  
152  
153  
154  
155  
156  
157  
158  
159  
160  
161  
162  
163  
164  
165  
166

*201*  
Clasificación de documentos

II

los fletes de comercio exterior, adopten las medidas tendientes a cumplir y a hacer respetar la reserva parcial de los fletes que se establece en favor de las empresas navieras nacionales; cita en abono de sus derechos los artículos 2°, 3°, 4° inciso primero, 5° inciso primero, 6°, 7°, 8°, 14° inciso primero, 16° inciso noveno del Reglamento vigente de la ley 12.041, Decreto N° 492, de 29 de Octubre de 1960, modificado por Decreto del Ministerio de Economía N° 237 de 10 de Mayo de 1961; que todas las disposiciones citadas reglamentan la manera de hacer efectiva la reserva parcial de fletes que la ley 12.041 otorga a las naves chilenas, comprendiéndose dentro de este concepto, no sólo a las propiamente tales sino también a las que las empresas navieras nacionales tengan arrendadas de acuerdo con la ley, y aquellas pertenecientes a empresas extranjeras con las cuales las empresas chilenas tengan convenios especiales de transporte de carga, celebrados de acuerdo con el artículo 39 de la ley; que es efectivo que la ley 12.041 reserva a las empresas chilenas el 50% de la carga de importación o exportación de Chile, y, que es igualmente efectivo que el límite a que puede aspirar cualquiera otra empresa extranjera que participe en el tráfico de Chile es el restante 50%; que esta situación no ha variado, ya que el convenio no reduce el porcentaje del comercio exterior de Chile en que puede participar una línea extranjera, por cuanto este continua siendo exactamente igual, 50% no reservado a las naves chilenas; que el Banco Central de Chile, de conformidad con lo que prescribe el artículo 14 del Reglamento, es la autoridad que distribuye la carga de acuerdo con las instrucciones del ministerio de Economía, timbrando diariamente los formula-

32 31 30 29 28 27 26 25 24 23 22 21 20 19 18 17 16 15  
105 104 103 102 101 100 99 98 97 96 95 94 93 92 91 90 89 88 87 86 85 84 83 82 81 80 79 78 77 76 75 74 73 72 71 70 69 68 67 66 65 64 63 62 61 60

220

docecientos veinte

//

rios de registro con las indicaciones "Embarque libre" o "Embarque en nave chilena"; que en el caso de autos se trata, simplemente, de la aplicación de preceptos legales y reglamentarios en plena vigencia, relacionados con fletes marítimos o fletamentos, que se encuentran en virtud de lo dispuesto por el artículo 181 de la ley 13.305, al margen de los efectos del Título V de dicha ley; que la supervigilancia y control de esos preceptos legales y sus reglamentos, corresponde en forma exclusiva al Ministerio de Economía, por intermedio del Departamento de Transporte Marítimo; que no tiene competencia, por consiguiente, la Comisión creada por el Título V de la Ley 13.305 para calificar ni reaver un sistema implantado por una ley especial, dictada para proteger a las empresas navieras nacionales, no pudiendo, en consecuencia, entrar a resolver sobre situaciones que son la resultante de la aplicación y efectos de preceptos legales y reglamentarios y no de actos, contratos o convenciones celebrados por personas naturales o jurídicas.-

Termina solicitando se de por evacuado el traslado recaído en la consulta formulada por la empresa naviera extranjera West Coast Line Inc. y en definitiva rechazarla por ser improcedente, por cuanto la Comisión no tiene facultades para intervenir en la situación planteada.-

A fs. 43, evacuando el traslado de fs. 10, comparece don George Griswald en representación de Gulf & South American Steamship Co., Inc., Compañía de Navegación Marítima Norteamericana, domiciliada en Estados Unidos, New Orleans, Estado de Lousiana, y expone:

Que desde hace varios años, Grace Line Inc., Gulf

132 | 31 | 30 | 29 | 28 | 27 | 26 | 25 | 24 | 23 | 22 | 21 | 20 | 19 | 18 | 17 | 16 | 15 |

105 | 104 | 103 | 102 | 101 | 100 | 99 | 98 | 97 | 96 | 95 | 94 | 93 | 92 | 91 | 90 | 89 | 88 | 87 | 86 | 85 | 84 | 83 | 82 | 81 | 80 | 79 | 78 | 77 | 76 | 75 | 74 | 73 | 72 | 71 | 70 | 69 | 68 | 67 | 66 | 65 | 64 | 63 | 62 | 61 | 60 | 59 | 58 | 57 | 56 | 55 | 54 | 53 | 52 | 51 | 50 | 49 | 48 | 47 | 46 | 45 | 44 | 43 | 42 | 41 | 40 | 39 | 38 | 37 | 36 | 35 | 34 | 33 |

221  
doscientos veintuno

//

& South American Steamship Co., y la Compañía Sud Americana de Vapores han celebrado convenios destinados a facilitar el transporte de carga marítima entre puertos chilenos y norteamericanos; que estos convenios han sido suscritos en los Estados Unidos de acuerdo con la legislación de ese país; que fuera de esos convenios la Compañía que representa, junto con otras líneas de navegación, entre las que figuran las otras dos compañías interesadas en la consulta, como la misma entidad consultante, forma parte de la Conferencia internacional de fletes de Líneas interesadas en el servicio de carga desde Puertos de Estados Unidos hasta Puertos de la Costa del Pacífico de Sudamérica; que dicha conferencia tiene por objeto reglamentar el transporte y fijar los fletes que deben cobrarse por cada tipo de carga; que los convenios celebrados por las tres compañías afectadas por la Consulta, han sido conocidos y aprobados por las autoridades chilenas; que una autoridad gubernativa, sin intervención de las Compañías firmantes de los convenios, como la Comisión de Cambios internacionales, era la encargada de distribuir la carga mediante el timbraje de los documentos respectivos con las frases "embarque en nave chilena" o "embarque libre"; que al ser timbrado un documento con la mención "embarque en nave chilena", permitía que la mercadería fuese transportada en cualquier nave perteneciente a compañía de convenio; que el artículo 22 de la ley 12.041 dispone que el transporte marítimo de carga tanto de importación como de exportación entre Chile y los países atendidos o que se atiendan en el futuro por líneas chilenas de navegación queda reservado en un 50% a las naves de bandera na -

32 31 30 29 28 27 26 25 24 23 22 21 20 19 18 17 16 15  
105 104 103 102 101 100 99 98 97 96 95 94 93 92 91 90 89 88 87 86 85 84 83 82 81 80 79 78 77 76 75 74 73 72 71 70 69 68 67 66 65 64 63 62 61 60 59 58 57 56 55 54 53 52 51 50 49 48 47 46 45 44 43 42 41 40 39 38 37 36 35 34 33

*documentos*

//

cional; que el inciso final de ese artículo establece una sanción para el caso de contravención a esta reserva; que por otra parte el artículo 39 de la ley 12.041 al facultar al Presidente de la República para autorizar convenios especiales de transporte de carga entre empresas chilenas y extranjeras, dió ratificación legal a los convenios que existían entre la Grace Line Inc., la Gulf & South American Steamship y la Compañía Sud Americana de Vapores, que en consecuencia los convenios quedaron vigentes por cuanto se ajustaban a los preceptos de la ley 12.041, y no contenían ningún principio contrario a la protección que a la marina mercante chilena se acordaba por medio de ella.-

Agrega más adelante el compareciente, que el artículo 181 de la ley 13.305 expresa que quedarán vigentes en todas sus partes las disposiciones legales y reglamentarias referentes a la Minería, especialmente el petróleo, a la producción, comercio y distribución del salitre, yodo, cobre, como también las que digan relación con los transportes, fletamentos y cabotajes; que eso significa que el artículo 181 deja en plena vigencia a la ley 12.041 y sus reglamentos, que tienen por finalidad proteger a la marina mercante chilena; que en consecuencia, no ha sufrido ninguna modificación el artículo 22 que reserva a las compañías nacionales el 50% de la carga de importación y exportación, como el artículo 39 que faculta al Presidente de la República para autorizar a las empresas navieras chilenas a celebrar convenios de transporte de carga con compañías extranjeras, siempre que se respete la ley en su artículo 22; agrega que del examen de las disposiciones legales que cita, se desprende que los convenios

132 | 131 | 130 | 129 | 128 | 127 | 126 | 125 | 124 | 123 | 122 | 121 | 120 | 119 | 118 | 117 | 116 | 115

135 | 134 | 133 | 132 | 131 | 130 | 129 | 128 | 127 | 126 | 125 | 124 | 123 | 122 | 121 | 120 | 119 | 118 | 117 | 116 | 115

223  
doscientos veintitres

//

que motivan la consulta han sido plenamente autorizados por la legislación chilena y que no son contrarios a las disposiciones de la ley 13.305, sobre normas para la libre competencia; que esos convenios, en Chile, antes de la dictación de la ley 12.041 eran privados y podían ser celebrados por las compañías interesadas sin atentar contra ninguna norma legal o reglamentaria; que posteriormente a la ley 12.041, los convenios requieren aprobación del Presidente de la República, la que ha sido solicitada y otorgada para que dichos convenios cumplan con la legislación chilena; que al ser publicada la ley 13.305, los convenios quedaron en vigencia por expresa disposición del artículo 181, al establecer que quedaban al margen de sus disposiciones las leyes que reglan en Chile el transporte, fletamento y cabotaje, y entre éstas la ley 12.041, que autorizaba expresamente la celebración de los convenios; agrega que en lo que respecta a la distribución de la carga, esta es hecha por funcionarios del Gobierno o pertenecientes a entidades o reparticiones dependientes en alguna forma del Gobierno; que la forma a que se sujetan estos funcionarios para efectuar los timbrajes de los documentos destinados a permitir la importación o exportación, con las menciones ya conocidas, es ajena a su representada, que ninguna ingerencia tiene en estas actividades, más aún cuando la empresa que representa es una compañía extranjera domiciliada en Estados Unidos y que no tiene representantes o apoderados en Chile.-

Termina solicitando que se rechace la presentación hecha por la West Coast Line, declarándose que los convenios de transporte celebrados por la Grace Line Inc., la Gulf &

15

32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

*LXX*  
*desarrollando*  
*cuatro*

11

South American Steamship Co., Inc. y la Compañía Sud Americana de Vapores cumplen con las disposiciones legales y reglamentarias vigentes de la legislación chilena.-

Evacuando el traslado de fs. 10 se presenta a fs. 47 don Manuel Díaz, en representación de Grace Line Inc., compañía de navegación marítima norteamericana, domiciliada en Estados Unidos, 3 Hanover Square, en la ciudad de Nueva York, Estado de Nueva York, haciendo las mismas alegaciones que la Gulf & South American Steamship Co. Inc., y solicita, en consecuencia que se rechace la presentación hecha por la West Coast Line, declarando la Comisión, que los convenios de transporte celebrados por las empresas afectadas por la Consulta, cumplen con las disposiciones legales y reglamentarias vigentes.-

A fs. 52 de estos autos se ordenó colocar la causa en tabla y se ofició al Ministerio de Economía, acompañándose los documentos que rolan a fs. 58 a 92 inclusive, se puso en conocimiento de la Contraloría General de la República los antecedentes de la consulta de fs. 1; se oyeron los alegatos de las partes interesadas y se tuvo por acompañado, con citación, el documento que rola a fs. 103.-

La Comisión, para mejor resolver se constituyó en el Banco Central de Chile, y en el Departamento de Transporte Marítimo del Ministerio de Economía, levantándose las actas que rolan a fs. 105 y 107 respectivamente.-

Con motivo de esas visitas se acompañaron los documentos que rolan a fs. 108 a 149 inclusive.-

A fs. 151 y siguientes las partes hicieron presentes diversas consideraciones, y se acompañaron los demás do-

15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100

*215*  
*documentalmente*  
*cinco*

//

cumentos que rolan en autos, y se trajeron los autos para fallar;

CON LO RELACIONADO Y TENIENDO PRESENTE:

PRIMERO: Que esta Comisión es competente para conocer y resolver las consultas que se le formulen respecto de la aplicación de los preceptos del Título V de la ley 13.305 a determinados actos y contratos, y que en la consulta planteada a fs. 1 de estos autos se solicita un pronunciamiento acerca de si la aplicación de determinados convenios especiales de transporte de carga constituirían o no un monopolio o "pool" contrario a las disposiciones contenidas en el aludido Título V de la ley 13.305, por lo cual la materia a que se refiere la consulta se encuentra dentro de las atribuciones que la ley concede a esta Comisión;

SEGUNDO: Que si bien es cierto que el artículo 181 de la ley 13.305 dispone que no obstante los preceptos de su Título V, continuarán vigentes en todas sus partes las disposiciones legales y reglamentarias referentes a la minería, especialmente el petróleo, etc, como también las que digan relación con los transportes, fletamentos y cabotaje, ello no significa sino que en sus resoluciones esta Comisión debe respetar lo dispuesto en esas leyes y reglamentos;

TERCERO: Que si bien los convenios especiales de transporte marítimo de comercio exterior, a que se refiere el consultante, se encuentran autorizados por la ley 12.041 y sus Reglamentos, que a la vez establecen los diferentes organismos o funcionarios que deben velar por la estricta aplicación de los preceptos que se refieren a esas materias, como a las demás destinadas a fomentar la marina mercante nacional, no es

15

32 31 30 29 28 27 26 25 24 23 22 21 20 19 18 17 16 15 14 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1

135 134 133 132 131 130 129 128 127 126 125 124 123 122 121 120 119 118 117 116 115 114 113 112 111 110 109 108 107 106 105 104 103 102 101 100 99 98 97 96 95 94 93 92 91 90 89 88 87 86 85 84 83 82 81 80 79 78 77 76 75 74 73 72 71 70 69 68 67 66 65 64 63 62 61 60 59 58 57 56 55 54 53 52 51 50 49 48 47 46 45 44 43 42 41 40 39 38 37 36 35 34 33

105 104 103 102 101 100 99 98 97 96 95 94 93 92 91 90 89 88 87 86 85 84 83 82 81 80 79 78 77 76 75 74 73 72 71 70 69 68 67 66 65 64 63 62 61 60 59 58 57 56 55 54 53 52 51 50 49 48 47 46 45 44 43 42 41 40 39 38 37 36 35 34 33

226  
doscientos veintiseis

//

menos cierto que esta Comisión tiene competencia para conocer de esas materias, por cuanto la facultad de determinar si un funcionario ha violado la ley antimonopolios, no significa intervenir en las facultades de los organismos a que esos funcionarios pertenecen, pues en ningún caso puede estimarse que sea lícito a esos funcionarios realizar arbitrios que infrinjan los preceptos del Título V de la ley 13.305;

CUARTO: Que el artículo 22 de la ley 12.041 dispone que el transporte marítimo de la carga, tanto de importación como de exportación, entre Chile y los países atendidos o que se atiendan en el futuro por líneas chilenas de navegación, queda reservado en un 50% a las naves de bandera nacional, porcentaje que se computará separadamente para carga a granel, carga líquida, carga de frigorífico y carga general, estableciendo, en el inciso segundo, los rubros que deben considerarse separadamente para los efectos de la aplicación del 50% a que se refiere el inciso primero, terminando por establecer sanciones de, cargo del infractor, en caso de contravención a la distribución de fletes, dispuesta por la autoridad competente;

QUINTO: Que por otra parte el artículo 39 de la misma ley dispone: "El Presidente de la República podrá autorizar a las empresas navieras nacionales la celebración de convenios especiales de transporte de carga y, para estos efectos, fijará el tonelaje mínimo que dichas empresas deberán mantener en servicio."

"Los convenios así autorizados no podrán significar una reserva para la Marina Mercante Nacional que exceda del 50% a que se refiere el artículo 22 de la presente ley".

SEXTO: Que en cuanto a los Reglamentos dictados por el Ejecutivo, para llevar a cabo las disposiciones de la ley 12.041, en especial las que se refieren a la reserva de fletes, y a la

15  
32 31 30 29 28 27 26 25 24 23 22 21 20 19 18 17 16 15 14 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1  
105 104 103 102 101 100 99 98 97 96 95 94 93 92 91 90 89 88 87 86 85 84 83 82 81 80 79 78 77 76 75 74 73 72 71 70 69 68 67 66 65 64 63 62 61 60 59 58 57 56 55 54 53 52 51 50 49 48 47 46 45 44 43 42 41 40 39 38 37 36 35 34 33 32 31 30 29 28 27 26 25 24 23 22 21 20 19 18 17 16 15 14 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1

*214*  
doscientos veintidós  
veinte.

11

celebración de convenios especiales de transporte de carga marítima, hay que distinguir los decretos N° 317, de 25 de Septiembre de 1956 y N° 492 de 29 de octubre de 1960, de las modificaciones introducidas a este último por el decreto N° 237, de 10 de Mayo de 1961, todos ellos del ministerio de Economía, Subsecretaría de Transporte.-

SEPTIMO: Que el primero de los Reglamentos de la citada ley, reglamentaba en el artículo 14 las diversas autoridades que debían velar por el mantenimiento de la reserva de fletes establecida a favor de la marina mercante nacional; autorizaba en el artículo 7 los convenios especiales de transporte marítimo de carga, señalando que los convenios así autorizados no podrían significar una reserva para la Marina Mercante Nacional que excediera del 50% a que se refiere el artículo 22 de la ley; determinaba en el artículo 14 inciso cuarto que la carga asignada a nave chilena que en virtud de las disposiciones anteriores se embarcara en nave extranjera, no se computaría como transportada en nave chilena para los efectos de la reserva legal; señalaba en el artículo 2 que los organismos pertinentes, para los efectos de disponer la reserva de fletes así como su estadística y control debían cumplir estrictamente las instrucciones y suministrar los datos que para este fin les solicitara el ministerio de Economía; establecía en el inciso segundo del artículo 14° que el Departamento de Transporte Marítimo fuera de llevar la estadística anual de toda la carga de importación, exportación y tránsito, en particular de la movilizadada entre Chile y los países atendidos por líneas chilenas de navegación, efectuaría balances trimestrales para establecer la observancia de las disposiciones de reserva de fletes que se contenían en la ley y en ese reglamento, dándolos a conocer

15

32 | 31 | 30 | 29 | 28 | 27 | 26 | 25 | 24 | 23 | 22 | 21 | 20 | 19 | 18 | 17 | 16 | 15 | 14 | 13 | 12 | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0

228  
doscientos veintiocho

//

a los organismos estatales, a fin de compensar las diferencias en los trimestres siguientes dentro de cada año calendario;

OCTAVO: Que el segundo Reglamento de la ley 12.041, Decreto N° 492, autorizaba en el artículo 8 los convenios de transporte de carga marítima en los mismos términos que el Reglamento anterior, y establecía en el inciso quinto del mismo artículo que la carga asignada a naves chilenas y transportada por naves extranjeras de convenio o contratadas por la Corporación de Ventas de Salitre y Yodo de Chile, no se computaría como transportada en nave chilena para los efectos de la reserva legal, asimismo, disponía en el artículo 5 que el Departamento de Transporte Marítimo tendría que llevar la estadística anual de toda la carga transportada, y confeccionaría balances trimestrales para establecer la observancia de las disposiciones de reserva de fletes, dándolos a conocer a los organismos estatales, a fin de compensar las diferencias en los trimestres siguientes dentro de cada año calendario:

NOVENO: Que si bien las disposiciones de los artículos 14 y 4 inciso segundo del primero, y 8 y 5 del segundo de los Reglamentos referidos, pudieron permitir una aplicación de la ley que llevara a extender la reserva de la Marina Mercante Nacional más allá del 50% que la ley le otorgaba, el Decreto N° 237 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, publicado en el Diario Oficial de fecha 12 de Mayo de 1961, al reemplazar el artículo 8 del Decreto 492, ha eliminado toda posibilidad de extender la reserva de fletes más allá de los términos de la ley, estableciendo que los con-

15  
32 31 30 29 28 27 26 25 24 23 22 21 20 19 18 17 16 15  
105 104 103 102 101 100 99 98 97 96 95 94 93 92 91 90 89 88 87 86 85 84 83 82 81 80 79 78 77 76 75 74 73 72 71 70 69 68 67 66 65 64 63 62 61 60 59 58 57 56 55 54 53 52 51 50 49 48 47 46 45 44 43 42 41 40 39 38 37 36 35 34 33

221  
documentos

//

venios de carga que autoriza le ley 12.041, no pueden significar una reserva para la Marina Mercante Nacional que exceda del 50% a que se refiere el artículo 22 de la ley, ni representarán exclusividad alguna para la empresa chilena asociada. En consecuencia la empresa chilena que haya celebrado convenio no puede adoptar ninguna medida que tenga por finalidad impedir en el tráfico la legítima y libre competencia de otras empresas navieras nacionales, agregando más adelante que las naves pertenecientes a las líneas extranjeras que tengan convenios especiales de transporte de carga autorizados en conformidad a sus preceptos, serán consideradas como naves chilenas respecto de la carga materia del convenio timbrada en ese tráfico para naves chilenas;

DECIMO: Que si bien es cierto que existieron instrucciones de compensación por parte del Departamento de Transporte Marítimo del Ministerio de Economía al Banco Central, que rolan a fs. 108, 109, 110, 111, 112 y 113 de estos autos, en uso de las facultades que a dicho organismo otorgaba el artículo cuarto del Decreto N° 317, no es menos cierto que ellas no inciden en los convenios a que se refiere la Consulta de fs. 1, por cuanto las instrucciones ordenan compensaciones en el tráfico Chile, Costa Pacífico de Estados Unidos y Canadá, y los convenios se establecen para el tráfico Chile, Costa Atlántica de Estados Unidos y Golfo de México;

DECIMO PRIMERO: Que a mayor abundamiento, consta del certificado acompañado a fs. 103, que la Compañía Sud Americana de Vapores, durante la vigencia de los Decretos Reglamentarios N°s 317 y N° 492, respecto de los tráficos atendidos por esa línea, no solicitó ni el Departamento de Transporte Marítimo

15  
132 131 130 129 128 127 126 125 124 123 122 121 120 119 118 117 116 115 114 113 112 111 110 109 108 107 106 105 104 103 102 101 100 99 98 97 96 95 94 93 92 91 90 89 88 87 86 85 84 83 82 81 80 79 78 77 76 75 74 73 72 71 70 69 68 67 66 65 64 63 62 61 60 59 58 57 56 55 54 53 52 51 50 49 48 47 46 45 44 43 42 41 40 39 38 37 36 35 34 33

230

documentos

//

ordenó compensación alguna respecto de esos tráficos;

DECIMO SEGUNDO: Que de las inspecciones oculares realizadas por esta Comisión, cuyas actas rolan a fs. 105 y 107 de estos autos, ha quedado establecido que tanto el Banco Central de Chile como el Departamento de Transporte Marítimo han cumplido en todo momento con las obligaciones que le impone la ley 12.041 y sus Reglamentos, el primero timbrando diariamente los formularios de registro manteniendo los porcentajes de 50% de embarque en nave chilena y 50% de embarque en nave de libre competencia, y el segundo impartiendo las instrucciones necesarias dirigidas a mantener dichos porcentajes;

DECIMO TERCERO: Que el convenio celebrado por la Compañía Sud Americana de Vapores con la firma norteamericana Grace Line Inc. ha sido autorizado por el Presidente de la República en uso de las facultades que le confiere la ley N° 12.041, ajustándose a las disposiciones del Reglamento vigente, y ellos, en cuanto mantienen los porcentajes de la reserva legal de fletes establecida a favor de los barcos de bandera nacional, no significan un monopolio o "pool" de transporte de carga marítima, puesto que queda entregada a la libre competencia el 50% de los fletes, como lo dispone la ley;

DECIMO CUARTO: Que las cuestiones referentes a posibles irregularidades en la aprobación de los convenios y en la dictación de los decretos respectivos, quedan fuera de las atribuciones de esta Comisión, ni tienen influencia en el fondo de la consulta acerca de si ha habido o no infracción al Título V de la ley 13.305;

15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65

33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65

231  
documentos testamento

//

Por estas consideraciones, y absolviendo la Consulta de fs. 1,

SE DECLARA:

Que no existe infracción a las disposiciones del Título V de la Ley N° 13.305 en la celebración de los convenios a que se refieren estos antecedentes, porque ellos se encuentran ajustados a los preceptos de la Ley N° 12.041 y su Reglamento vigente, y que la aplicación que de esta última ley y el Reglamento aludido hace el Banco Central de Chile y el Departamento de Transporte Marítimo del Ministerio de Economía se conforma a sus preceptos y por lo tanto no ha existido a este respecto violación a las disposiciones de la ley 13.305.-

Comuníquese, regístrese y publíquese.-

Envíese copia de este fallo al Banco Central, al Departamento de Transporte Marítimo del Ministerio de Economía y a la Contraloría General de la República.-

Pronunciada por el Presidente de la Comisión, Ministro de la Excma. Corte Suprema, don Eduardo Varas Videla, por el Superintendente de Compañías de Seguros, Sociedades Anónimas y Bolsas de Comercio, don Julio Chaná Cariola, y por el Intendente de Bancos, don Marcelo Zanetta Pellaud.

15  
132 | 31 | 30 | 29 | 28 | 27 | 26 | 25 | 24 | 23 | 22 | 21 | 20 | 19 | 18 | 17 | 16 | 15 | 14 | 13 | 12 | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1