

ACTA N° 17/87

Fecha: 16 de junio de 1987.

CUENTA del Secretario de Legislación

1. Mensaje del Ejecutivo: proyecto de ley orgánica constitucional de Educación.
- II Comisión, Conjunta, trámite ordinario y con difusión.
2. Mensaje del Ejecutivo: proyecto de ley modificatorio de decreto ley 2.838, de 1979, que crea Premio Nacional de Educación.
- II Comisión, sin urgencia y con difusión.
3. Mensaje del Ejecutivo: proyecto de ley que autoriza actividad empresarial del Estado en materia de seguros.
- I Comisión, sin urgencia y con difusión.
4. Mensaje del Ejecutivo: proyecto de ley que modifica artículo 12 de ley 18.525, sobre bandas de precios.
- I Comisión, sin urgencia y con difusión.
5. Oficio del Ejecutivo: observación a proyecto de ley que modifica régimen de bonificación por contratación de mano de obra en zonas extremas del país.
- Se acoge.

TABLA

1. Proyecto de ley que sustituye Libro III de Código de Comercio.
--Se aprueba con modificaciones.

ACTA N° 17 / 87

--En Santiago de Chile, a dieciséis días del mes de junio de mil novecientos ochenta y siete, siendo las 16.00 horas, se reúne en Sesión Legislativa la H. Junta de Gobierno integrada por sus Miembros titulares, señores: Almirante José T. Merino Castro, Comandante en Jefe de la Armada, quien la preside; General del Aire Fernando Matthei Aubel, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, y Teniente General Humberto Gordon Rubio, y por el subrogante del señor General Director de Carabineros, General Subdirector señor Oscar Torres Rodríguez. Actúa como Secretario de la Junta el titular, Brigadier señor Nelson Robledo Romero.

--Asisten, además, los señores: Hugo Rosende Subiabre, Ministro de Justicia; General de Aviación Enrique Escobar Rodríguez, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones; Coronel de Ejército Jorge Valenzuela Durán, Subsecretario de Economía; María Teresa Infante Barros, Subsecretaria de Previsión Social; Rafael Cruz Fabres, Director Jurídico del Ministerio de Relaciones Exteriores; Luis Giachino Panizza, Asesor Jurídico de Previsión Social; Orlando Neira Gagger, Asesor Jurídico de Transportes y Telecomunicaciones; Brigadier General Julio Andrade Armijo, Jefe de Gabinete del Ejército; Contraalmirante Jorge Martínez Busch, Jefe de Gabinete de la Armada; General Rigoberto González Muñoz, Jefe de Gabinete de Carabineros; Coronel de Aviación Alberto Varela Altamirano, Jefe de Gabinete de la Fuerza Aérea; Contraalmirante Germán Toledo Lazcano y Contraalmirante (JT) Aldo Montagna Bargetto, integrantes de la I Comisión Legislativa; Brigadier Richard Quaas Bornscheuer, integrante de la IV Comisión Legislativa; Capitán de Navío (JT) Mario Duvau-chelle Rodríguez, Secretario de Legislación; Capitán de Navío Raúl Zamorano Triviño, integrante de la I Comisión Legislativa; Coronel de Aviación (J) Hernán Chávez Sotomayor, Asesor Jurídico del señor General Matthei; Capitán de Fraga

ta (JT) Jorge Beytía Valenzuela, integrante de la I Comisión Legislativa; Mayor de Ejército (J) Patricio Baeza Ossandón, integrante de la IV Comisión Legislativa; Capitán de Corbeta (JT) Julio Lavín Valdés, integrante de la I Comisión Legislativa; Mayor de Carabineros (J) Patricio Moya Bernal, Asesor Jurídico del señor General Stange; Capitán de Ejército Luis Torres Aguirre, Oficial Jefe de Sala de la H. Junta de Gobierno; Jorge Silva Rojas y Patricio Baltra Sandoval, Jefe de Relaciones Públicas y Asesor Jurídico, respectivamente, de la Secretaría de la H. Junta de Gobierno, y Eugenio Cornejo Fuller, integrante de la II Comisión Legislativa.

MATERIAS LEGISLATIVAS

El señor ALMIRANTE MERINO.- Se abre la sesión.

Ofrezco la palabra.

CUENTA

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Con su venia, señor Almirante.

Excma. Junta, en la Cuenta figuran cuatro Mensajes del Ejecutivo.

Por el primero de ellos remite un proyecto de ley --boletín 860-04-- mediante el cual, a través de 65 artículos permanentes y 8 transitorios, se propone el texto de ley orgánica de Educación, de conformidad con lo dispuesto en el N° 11 del artículo 19 de la Constitución Política, que estatuye que una ley orgánica constitucional procederá a fijar las exigencias mínimas de la enseñanza básica y media, los medios destinados al cumplimiento de estas normas y, luego, los requisitos comunes para el reconocimiento oficial de los establecimientos educacionales de todo nivel, esto es, incluso los universitarios.

Estos objetivos se materializan a través de las 65 disposiciones legales mencionadas.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Segunda Comisión, trámite ordinario, Conjunta y con difusión.

Es proyecto de ley orgánica constitucional, así que debe verse en Comisión Conjunta.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- El segundo proyecto enviado corresponde al boletín 861-04.

La finalidad de esta iniciativa es modificar el jurado que otorga el Premio Nacional de Educación fundamentalmente para eliminar a dos representantes del Colegio de Profesores, incorporar al Presidente del Instituto de Chile y efectuar algunos reemplazos de funcionarios que actualmente integran el jurado.

El proyecto no trae calificación de urgencia.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Segunda Comisión, trámite ordinario y con difusión.

¿De acuerdo?

El señor TENIENTE GENERAL GORDON.- Conforme.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- El tercer proyecto se contiene en el boletín 862-05 y por él se propone reemplazar o sustituir el régimen legal del Instituto de Seguros del Estado, que en la actualidad es una empresa del Estado, por el de dos sociedades anónimas: una que desarrollará la actividad relacionada con los seguros en general y otra relativa a los seguros de vida.

En la iniciativa figuran diversas normas de detalle que tienen por objeto configurar la idea central señalada.

Tampoco se solicita urgencia, señor Almirante.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Trámite ordinario, Primera Comisión y con difusión.

¿Conforme?

El señor GENERAL MATTHEI.- Sí.

El señor TENIENTE GENERAL GORDON.- Conforme.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Por último, proyecto correspondiente al boletín 863-05.

La ley 18.525, incluidas sus modificaciones, estableció el sistema denominado "bandas de precios" en virtud del cual se protege a determinados productos, que indicaré, de las fluctuaciones del comercio internacional. Estos son el trigo, las semillas de oleaginosas, los aceites vegetales comestibles y el azúcar.

En la ley mencionada hay una protección de derechos arancelarios, tanto específicos como ad valorem, del 25% en la serie más alta y del mismo porcentaje en la más baja.

Respecto del azúcar, el Presidente de la República indica que se ha deprimido el mercado internacional de este producto, razón por la cual propone reemplazar, para el solo efecto del azúcar, el 25% a que me he referido supliéndolo por un 35% en el tope y el mismo porcentaje también en la escala inferior.

No se solicita urgencia para esta iniciativa.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Primera Comisión, trámite ordinario y con difusión.

El señor SECRETARIO DE LA JUNTA.- No tengo Cuenta, mi Almirante.

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA REGIMEN DE BONIFICACION POR
LA CONTRATACION DE MANO DE OBRA EN LAS ZONAS EXTREMAS DEL
PAIS

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Perdón, mi Almirante, recién tengo en mi poder un oficio del Presidente de la República destinado a legalizar la situación que se produjo en la sesión de Junta del almuerzo, en el que pide el reemplazo de las unidades de fomento, 1.700, por 60 mil pesos.

En consecuencia, se trataría de contestar el oficio señalando que se ha accedido a lo planteado en él por el Jefe del Estado.

Según lo acordado, se sustituye, en la letra a), la frase "dos ingresos mínimos" por "\$ 60.000".

El señor ALMIRANTE MERINO.- Hay acuerdo.

Que quede constancia en Acta de ese cambio para que la ley salga como corresponde.

Ofrezco la palabra.

TABLA

1. PROYECTO DE LEY QUE SUSTITUYE LIBRO III DE CODIGO DE COMERCIO (BOLETIN 705-07).

El señor ALMIRANTE MERINO.- Tiene la palabra el señor Cornejo.

El señor EUGENIO CORNEJO, RELATOR.- Señor Almirante, señores miembros de la H. Junta de Gobierno, señores:

Es un honor para mí haber recibido el encargo de la Segunda Comisión Legislativa y de la Comisión Conjunta de servir en esta oportunidad de Relator de este proyecto de ley.

La relación la dividiré en tres partes. En la primera me referiré brevemente a los antecedentes y a la historia de cómo se llegó a la Moción que origina la iniciativa legal de que se trata. En la segunda parte aludiré al contenido mismo del proyecto y mencionaré, en el mismo orden en que se desarrollan, las materias que en él se tratan, por cierto, sucintamente. Y en la tercera parte quiero dar un resumen de lo que significa este nuevo texto legal.

¿Por qué deseo referirme a los antecedentes de la iniciativa? Porque quiero destacar ante ustedes la seriedad con que se ha trabajado desde el comienzo y, también, la seriedad con que ha laborado la Comisión Conjunta de las cuatro Comisiones que estudió y examinó este tema.

¿Cómo partió este proyecto? La Moción de él tuvo su origen en un encargo hecho por el Comandante en Jefe de la Armada a la Universidad de Valparaíso y a la Universidad Católica de esa ciudad, en el sentido de que se formara una comisión para redactar un anteproyecto que tuviera ideas matrices para una reforma de toda la legislación marítima y comercial marítima chilena.

Al que habla le correspondió presidir esa Comisión, la que se reunió a contar de mayo de 1982, hasta que en diciembre de 1983 entregó al señor Comandante en Jefe de la Armada el texto de un anteproyecto.

Esta primera Comisión estuvo integrada por profesores de Derecho Marítimo de las dos universidades mencionadas, por miembros de Justicia de la Armada vinculados al quehacer marítimo y también por otros profesores asesores también involucrados en la materia.

El señor Comandante en Jefe de la Armada hizo en entrega de ese anteproyecto, en una ceremonia realizada en diciembre de 1983, a todas las entidades vinculadas al quehacer marítimo y solicitó que todos tuvieran la amabilidad de examinarlo y estudiarlo e hicieran llegar las observaciones, los alcances y las enmiendas que todos ellos quisieran formular. En especial, la iniciativa se puso a disposición de las escuelas de derecho de las universidades que tenían esas facultades en Chile.

En el curso del año 1984 se fueron recibiendo todas esas opiniones de las entidades involucradas y de aquellos a quienes se había enviado el anteproyecto para su examen.

Tengo que hacer especial mención en esta oportunidad del informe desarrollado por la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile, de Santiago, la que, a través de muchas reuniones, realizó un exhaustivo estudio del texto y propuso a la Comisión respectiva algunas enmiendas y correcciones que parecían adecuadas.

Posteriormente, todos esos informes fueron entregados por el Comandante en Jefe de la Armada a la misma Comisión redactora para que los estudiara y considerara su aporte al tema en legislación.

Así, fruto de este conjunto de opiniones de todos los sectores involucrados y recibiendo el aporte técnico jurídico de las facultades de derecho que habían emitido su parecer, se formó el anteproyecto definitivo que la Comisión

redactora entregó, con un nuevo informe técnico, al señor Co mandante en Jefe de la Armada quien, después de estudiarlo, lo hizo suyo y lo convirtió en la moción de ley ahora en estudio.

Una vez en manos de la H. Junta de Gobierno, esta materia se consultó a los diversos Ministerios que tuvieran alguna vinculación con estos asuntos.

Fue así, entonces, como se formularon consultas a los Ministerios de Justicia, de Transportes y Telecomunicaciones, del Trabajo y Previsión Social y de Relaciones Exteriores.

Sin perjuicio de algunas sugerencias sobre los temas tratados, todos los Ministerios dieron su opinión favorable a la idea de legislar y al contenido general del proyecto. Igual opinión emitió algún tiempo después el Ministerio de Hacienda, que también fue consultado al respecto.

Teniendo en cuenta la complejidad y la trascendencia de las materias contenidas en la iniciativa, la Excmã. Junta de Gobierno resolvió entregar el estudio de su texto a una Comisión Conjunta integrada por las cuatro Comisiones Legislativas.

Esto ocurrió en julio de 1986, y así se inició el estudio final del proyecto de ley por la Comisión Conjunta.

Esta invitó a participar en sus debates a los miembros de la primitiva Comisión redactora y a otros destacados profesores de Derecho Marítimo y de Derecho Comercial General.

Finalmente, la Comisión Conjunta desarrolló un acucioso y exhaustivo estudio a través de 32 sesiones, y su opinión se contiene en el informe N° 9, de fecha 5 de junio en curso, elevado a la H. Junta de Gobierno.

Ella aprobó la idea de legislar y efectuó un análisis en particular de todas las disposiciones de la iniciativa, acogiendo la gran mayoría de las observaciones formuladas por los Ministerios y por la Secretaría de Legislación y,

también, las contenidas en informes especiales preparados por las Comisiones Segunda, Tercera y Cuarta.

En el informe de la Comisión Conjunta se ha hecho un completo comentario de las disposiciones del proyecto y de su fundamentación técnica. Además, se dan explicaciones sobre los alcances de las instituciones tratadas en él.

Todo ello, a mi juicio, tiene gran importancia para la historia fidedigna del establecimiento de la ley.

Como corolario de esta primera parte de mi relación, diría que la Moción presentada por el señor Comandante en Jefe de la Armada constituyó la obra gruesa de este trabajo monumental y que, con su examen minucioso, la Comisión Conjunta de las cuatro Comisiones Legislativas puso las terminaciones, afinó la obra y, hasta diríamos, le ha dado brillo al texto mismo corrigiendo muchas veces el lenguaje inicial que aparecía muy técnico o, perdónenme la expresión, muy rústicamente marinerero.

Ese ha sido, en síntesis, el trabajo de la Comisión Conjunta.

Pasamos a la segunda parte: contenido del texto de la moción misma.

En primer término, enfoquemos cuál ha sido el objeto sustancial del proyecto.

La finalidad central de la iniciativa es actualizar y renovar las normas de legislación nacional relativas a los acontecimientos que ocurren en el mar y al comercio marítimo.

Con este propósito se propone reemplazar íntegramente el actual Libro III del Código de Comercio, cuya denominación es Del Comercio Marítimo, por un nuevo texto bajo el título De la Navegación y el Comercio Marítimos.

Esto era algo necesario, porque, en una legislación moderna, no se podían acomodar disposiciones para seguir hablando de las naves a la vela y de las naves que deben esperar que suba la marea para darse a la mar, con lo que son las

tecnologías modernas del transporte marítimo.

Por lo tanto, simplemente, hubo entonces que decir: "Se borra todo lo que había antes y se toma toda esta nueva redacción".

Así se ha hecho un nuevo texto que se llama "De la Navegación y el Comercio Marítimos", para entender que lo que en él se trata es de la navegación marítima y del comercio ma r í t i m o, el que está dividido en diez Títulos. Me referiré so me ra me n t e al contenido de cada uno de éstos.

El Título I, Disposiciones Generales, constituye una introducción a las materias que se tratarán más adelante y fija el campo de aplicación de las normas del Libro.

En este Título I cabe destacar dos conceptos de base: uno, el decir que en esta normativa hay disposiciones imperativas y disposiciones no imperativas y que es introductoria en todo el campo que se desarrollará.

Y la segunda norma importante de base es que se hace una innovación para los asuntos marítimos en la forma de probar la costumbre.

Lamentablemente, en 1865, en el esquema de don José Gabriel Ocampo, cuando redactó el Código de Comercio, se suponía la existencia de tribunales de comercio que habían de conocer las costumbres mercantiles.

Y, entonces, como la costumbre en materia comercial constituye derecho en el silencio de la ley, se establecieron ciertas normas un tanto rígidas para probar la costumbre como fuente de derecho.

Por desgracia, en el desarrollo de nuestro derecho normal esta fórmula no tuvo ningún éxito, y, lamentablemente, en Chile la costumbre como fuente de derecho en el campo mer c a n t i l no prosperó mayormente.

En esta materia, entonces, se hace una innovación y se abre la puerta para que la costumbre pueda ser probada a través de informe de peritos, el que, evidentemente, co --

rresponde al juez juzgar en su apreciación dentro de las reglas de la sana crítica.

Eso en cuanto a las normas generales.

Pasamos ahora a examinar los Títulos ya más específicos.

El Título II trata de las naves, de los artefactos navales y de la propiedad naval.

En el fondo, en este Título se ha trasladado, de la Ley de Navegación al Código de Comercio, todo el estatuto jurídico de las naves y de los artefactos navales que estaba incorporado en la ley mencionada en 1978, porque, al estructurar una ley orgánica completa, un Código, lo lógico era situar estas normas sustantivas sobre la propiedad de las naves y de todas estas herramientas que sirven para hacer el comercio marítimo, en un conjunto orgánico con las demás materias sustantivas relativas a toda la infraestructura del Derecho Marítimo.

De ahí, entonces, que, en el fondo, este Título II no innova grandemente, sino que traslada ciertas normas, que estaban en la Ley de Navegación, al Código de Comercio.

El Título III trata de los privilegios marítimos, de la hipoteca naval y de la prenda sobre las naves menores.

Las principales innovaciones se refieren a la estructuración de los créditos marítimos. Me permito hacer una pequeña acotación sobre esta materia.

En el Derecho Marítimo Internacional, los problemas de crédito marítimo y de prelación de éstos han sido siempre una cuestión bastante importante. Pero cuando los negocios navieros están buenos, es un problema que no urge, que no es emergente.

Sin embargo, en los últimos años, los negocios marítimos en el mundo no estuvieron tan buenos y, entonces, en todas partes hubo que sacudir un poco los códigos y revertir todas las normas sobre prelación de créditos, porque a nivel

internacional se producían quiebras de empresas navieras, situaciones de insolvencia, especialmente de empresas navieras de bandera liberiana, que iban dejando de puerto en puerto deudas y más deudas, y, entonces, había que buscar mecanismos adecuados para proteger a aquellos acreedores.

De esta manera, entonces, y siendo éste un tema relativamente secundario, por la fuerza de las circunstancias de los últimos tiempos pasó a ser un tema de bastante importancia. El se desarrolla en este proyecto en términos similares a como se presentan estas materias en las convenciones internacionales de más reciente creación sobre el particular.

Sin embargo, nos preocupamos especialmente de dar a la hipoteca de naves una mejor ubicación dentro de la prelación de los créditos marítimos, porque se produce un sistema también caprichoso dentro del Derecho Marítimo, y es que hay ciertas reglas que vienen desde muy antiguo que siempre se mantienen y se respetan.

Hay un principio rector en el quehacer marítimo, y éste dice que una nave siempre debe encontrar en su tráfico los recursos adecuados para terminar su viaje. Como dicen los términos clásicos, para llegar al término feliz de la aventura.

Y esto de llegar al término feliz de la aventura implica que la nave tiene que ir siempre buscando fuentes de recursos para que pueda seguir viajando, y, si tiene un accidente, después tiene otro y en seguida otro, pues el que le ayudó en el último accidente es el que tiene la primera prioridad. Esta es una ley del mar.

Entonces, hay que conciliar esta ley del mar con los principios de la lógica, porque si yo soy un banco y le presto plata a un empresario naviero, bueno, me preocupa que mi hipoteca sobre la nave no naufrague con el primer accidente del buque.

Hubo que buscar estas conciliaciones y acomodar y estructurar la ley de hipoteca de naves para colocarla en una

posición adecuada, que también es la misma ubicación en que se encuentra dentro del Derecho Marítimo comparado.

Además, por creación principalmente de la Comisión Conjunta, se hizo un sistema especial de prenda sobre naves menores, atendiendo substancialmente el problema de la pesca artesanal.

Nos trasladamos de las grandes embarcaciones y nos vamos a los faluchos y a los bongos pesqueros, y nos encontramos con que éstos tienen motores sobre borda, los que se prestan entre amigos o se usan indistintamente en diversas embarcaciones.

Entonces, ese motor sobre borda se compra con crédito, y qué pasa con el crédito y la prenda que se da sobre cosas muebles a plazo, etcétera.

Para ello se ideó una fórmula que nos pareció la más ventajosa para que el sistema de pesca artesanal tenga una buena fuente de crédito y no enfrente complicaciones cuando un pescador le presta el motor a otro pescador.

Ahora pasamos a otro tema, el Título IV, relativo a los sujetos de la navegación y comercio marítimos.

¿Quiénes son los sujetos de la navegación y del comercio marítimos? Bueno, son los personajes que intervienen en todos estos negocios navieros.

En primer lugar aparece la persona del naviero; en seguida, el capitán y los demás auxiliares del empresario marítimo, ya sea auxiliares en tierra o en la misma nave.

En esta materia no hemos innovado sino en algunas cosas que ya se habían modernizado en algo dentro de la Ley de Navegación.

Por circunstancias que serían largas de explicar, y no lo puedo hacer en este momento, en el Derecho Marítimo, para protegerse de las grandes contingencias y de los grandes desastres, el naviero o armador tiene un mecanismo que le permite limitar su responsabilidad. A través de él, los

efectos desastrosos de un descalabro o de un accidente marítimo no pasan más allá que de una cierta cantidad de dinero que clásicamente se llamaba la fortuna de mar.

En los tiempos más modernos esta fortuna de mar ha cambiado y se habla de una limitación de responsabilidad a tanto por tonelada, según el tonelaje de la nave afectada por el accidente.

Nosotros todavía conservábamos en Chile el antiguo sistema de que el armador podía decir a los acreedores: "Señores, les hago abandono de la nave; está abajo, en el fondo del mar; páguense con ella si pueden".

Esto era como un poco exagerado, y por eso hemos adoptado un sistema moderno y más lógico consistente en que, si el naviero quiere limitar su responsabilidad, debe poner a disposición de los acreedores un fondo de dinero que se calcula sobre la base de un tanto por tonelada del registro de la nave, y también usando padrones internacionales estándares.

El señor ALMIRANTE MERINO.- La unidad de cuenta es estándar en el mundo.

El señor RELATOR.- Sí, usamos la unidad de cuenta y los factores contemplados en los convenios internacionales sobre esta materia.

Por último, tenemos que decir que en este tema también se legisló sobre algunos auxiliares del comercio marítimo, en especial acerca de los agentes de naves, por ser importante para toda la infraestructura y atención de un puerto que las reglas del juego, por decirlo así, deben estar claramente establecidas, y que no ocurra que viene un buque extranjero, pide el servicio de una agencia de puerto, se le presta éste, el buque se va y se quedan debiendo diversas obligaciones, ya sea de derecho portuario, de derechos aduaneros, de tasas de faros y balizas o en el comercio local.

Para esto se establece un sistema de responsabilidad legal que automáticamente hace eficaz toda posibilidad de reclamo respecto de ese que se va fuera del litoral.

En seguida me ocuparé del Título V, que trata de los contratos para la explotación comercial de las naves.

Diría que entramos aquí a una de las partes más me dulares del proyecto en cuanto a que se pone dentro de la le gislación chilena todo un esquema moderno de los contratos que se usan para la explotación de naves.

El Código de Comercio contenía disposiciones muy antiguas en que se hacía una confusión entre lo que era tra s-ladar un bulto singular dentro de un buque y lo que era ar ren-dar por tiempo una nave por entero. Todo eso estaba inclu -do dentro de un solo contrato.

Las doctrinas modernas fueron separando el sistema y demostraron que todo lo que era negocio en grande podía ser llevado de igual a igual entre las partes que celebraban ese negocio en grande y, por lo tanto, que la libertad contrac -tual podía imperar dentro de ese terreno.

Pero, en cambio, había un sector de transporte de mercaderías por mar en el cual el usuario se veía realmente perjudicado frente a los contratos estándares, a los formu -larios impresos a través de los cuales lo hacían trasladar sus mercancías.

Por ello, tomando ciertas reglas del campo interna -cional y un convenio que ya había sido ratificado por la H. Junta de Gobierno, nosotros introdujimos en este texto las llamadas Reglas de Hamburgo de 1978. Y al incorporar en él esas Reglas, que habían sido aprobadas en el año 1982, la Co -misión Conjunta se tomó la libertad, pero no muy grande, de corregir un poco el castellano en que estaban redactadas, pues, indudablemente, su versión en castellano era un poco difícil por tratarse de una traducción literal de un conve -nio suscrito en cuatro o seis idiomas en las Naciones Unidas.

Por lo expuesto, hubo que buscar el lenguaje ade -cuado a nuestro idioma jurídico y también a la comprensión de los usuarios. Pero, reitero, las Reglas de Hamburgo están in -corporadas en este texto.

A continuación pasamos al Título VI, que trata sobre los riesgos de la navegación, en el cual se desarrolla toda la compleja estructura jurídica que tienen las llamadas averías marítimas.

Las averías marítimas son ya situaciones que derivan de un accidente o que provienen de circunstancias más complejas y que originan todo un movimiento financiero en torno de ellas.

Nuestra legislación en esta materia también era muy antigua, y hemos recogido normas que están en convenios internacionales y que nosotros aplicábamos más o menos de una manera indirecta.

Así, entonces, hemos tomado disposiciones sobre abordajes y colisión en el mar estructurándolas y agilizándolas, y también hemos desarrollado un minucioso sistema acerca de la remuneración de los servicios en el mar.

El tema de la remuneración de los servicios en el mar es muy interesante, porque tiene connotaciones de grandes accidentes.

Cuando el Metula varó en el sur de Chile y se dio el lujo de dejar más de 60 mil toneladas de petróleo en las aguas del Estrecho de Magallanes, nos sorprendió a nosotros, los chilenos, y al mundo marítimo internacional sin una legislación adecuada para poder decirle al autor del desaguisado: "Señor, usted ha causado un daño ecológico".

Posteriormente a la situación producida por el Metula, ocurrieron en el mundo otros desastres de cuantía mayor, como fue el accidente famoso del Torrey Canyon (fonético), en el norte de Francia, un supertanque petrolero que, se decía, no le podía pasar nada, que no se podía quebrar, que tenía compartimientos estancos y, por lo tanto, se podían dar el lujo de discutir y conversar en una mesa duran-

te mucho tiempo acerca de la manera cómo se iba a ir a sacar el petróleo de ese buque. Pero, mientras tanto, vino una tormenta, el buque se quebró y derramó todo el petróleo sobre las costas del norte de Francia, con una cantidad de perjuicios que hasta el día de hoy se siguen indemnizando.

Esto hizo reflexionar al mundo marítimo y pensar que esta cosa de la prestación de auxilios en el mar debía tener otros enfoques, porque el enfoque clásico de la prestación de servicios en el mar provenía de un verdadero negocio.

En otras palabras, el que oía un S.O.S. en el mar y acudía a prestar el servicio tenía derecho a un premio, y realmente éste era un premio magnífico, pues podía sobrepasar el 50% del valor de lo salvado; de manera que cuando estábamos hablando de que había una aventura marítima que comportaba 30 millones de dólares, el salvador se podía quedar con 15 millones de dólares.

Pero esto era una cosa no (no se entiende de el resto de la frase).

El señor ALMIRANTE MERINO.- De ahí proviene la fortuna de los Braun, pues tenían remolcadores que iban a sacar los veleros que se quedaban en el sur del Cabo de Hornos, se incendiaban o se varaban, y los traían a Punta Arenas. Con eso se formó la primera tienda de los Braun.

El señor RELATOR.- Almirante, me perdona, pero siguiendo con las anécdotas, le digo que esto es más antiguo y va hasta el tiempo de los hugonotes, en que los señores feudales del norte de Francia ...

El señor ALMIRANTE MERINO.- Encendían faros artificiales.

El señor RELATOR ...encendían faros artificiales, porque tenían derecho a hacerse dueños de lo que el mar arrojara a la playa. Entonces, con esto se hacían dueños de los esclavos, de los bienes, de las mujeres y de todo lo que iba involucrado en una nave.

El señor ALMIRANTE MERINO.- En el caso del Metula, aún siguen siendo reales y efectivos los daños ecológicos y están latentes y podemos decir que los famosos pejerreyes del Estrecho de Magallanes no se cosechan hoy día ni el 10% de lo que se pescaba antes, porque el fondo del mar quedó impermeabilizado con el petróleo depositado e impide la vida marina.

El señor RELATOR.- Esta materia ha tenido dos planes de solución. Uno, que es a nivel del Derecho Internacional Público, podríamos decir, y donde se dan los convenios internacionales sobre preservación del medio ambiente marítimo y los convenios internacionales sobre indemnización de perjuicios derivados de derrames de hidrocarburos, todos los cuales ya fueron ratificados por Chile en su oportunidad por allá por los años 1976 y 1977.

Pero también el tema se ha tomado desde otro ángulo estrictamente comercial. Entonces, se examinó en la comunidad marítima internacional que había que buscar otras fuentes de acicate para que alguien estuviera dispuesto a ir a prestar servicios.

Sin esto del ... (no se entiende), porque esto de ir a prestar servicios y no ganar nada, es muy riesgoso, pues cuando uno piensa que en una expedición marítima hay que llevar remolcadores, gente y una serie de infraestructura y todo esto cuesta cientos de miles de dólares, el que no está seguro de lo que hará, no se arriesga.

Entonces, se ha presentado una reformulación del sistema en que, si bien se mantiene la posibilidad de ganar un premio, también se le da la oportunidad al que prestará servicios para que, de todas maneras, tenga un reembolso de estos gastos.

Esta es la última fórmula acordada en una Conferencia desarrollada en Montreal, en el año 1981, y que hemos tomado aquí en nuestra legislación, no siendo los primeros en haberlo hecho, porque hay que reconocer que los hábiles ingleses ya lo pusieron en sus formularios estándares del Lloyd Open Form.

Luego, cuando hay un accidente marítimo, el capitán del buque tiene su formulario inglés del Lloyd Open Form y presenta éste, que, en el fondo, contiene más o menos las mismas disposiciones, no tan completas, como son las normas nuestras, en el sentido de que el que va a prestar un servicio y mejora la situación de la nave o evita la contaminación o derrames de hidrocarburos, aunque no salve la nave, de todas maneras tiene derecho a una remuneración.

Esto me parece que es una innovación bastante substancial sobre lo que existía anteriormente.

En seguida, tendría que referirme un poco también a los sistemas de liquidación de averías gruesas o comunes.

Teníamos unas disposiciones muy antiguas, en las cuales, cuando había una avería gruesa, el capitán tenía que llamar al juez del lugar para que éste fuera a abrir las escotillas del buque y levantara un acta de la apertura de las escotillas del buque, cosas que en la práctica están superadas hace mucho tiempo.

Ahora hemos establecido un sistema más flexible, con gente técnica que interviene en toda esta materia y dando procedimientos adecuados para respetar o ir a las partes que no están de acuerdo con la situación producida.

El Título VII se refiere a los seguros. En este Título se mantienen las reglas de base que están dadas en las reglas generales del Código de Comercio, pero se hacen algunos pequeños ajustes, por así decirlo. Y éstos se hacen con

relación al documento justificativo del seguro, porque en materia de derechos de seguros, siempre ha habido un adagio que dice: "Sin póliza no hay seguro". Y eso es así para los seguros de vida, de casa, de automóviles, para los marítimos y para todos los seguros y el Código de Comercio se encarga de programar eso en el artículo 514 que dice que el contrato de seguros es un contrato solemne que se perfecciona por el otorgamiento de un documento que se llama póliza.

Pero nos encontrábamos en el campo del derecho marítimo, especialmente, con que a veces en los negocios marítimos nunca se hace la póliza, sino que se hace simplemente un papel que se llama "nota de cobertura". O que bien, otras veces, como la colocación de un seguro marítimo tiene que caminar un poco a través del mercado del reaseguro, la respuesta de este mercado se demora en venir o es una respuesta interna que está dada, pero que no está emitida la póliza.

Entonces, también consideramos la situación de hecho que se produce con todos los sistemas modernos de operación de las compañías de seguros. Cada compañía de seguros tiene su capricho o la manera de hacer las pólizas.

Algunas dicen que pueden hacer pólizas todos los días, pero a otras les gusta hacerlas cada quince días y a otras, una vez al mes y tener la emisión una vez al mes y, mientras tanto, ¿qué pasa con el contrato celebrado? ¿Qué pasa con el que se siniestra en tiempo intermedio?

Entonces, hemos dado una solución especial que le da la calidad de contrato de seguro a aquel documento escrito que circula internamente dentro de las compañías, que contiene la aceptación del asegurador. Luego, no tiene importancia el día ni la hora en que el asegurador pasará por su máquina computadora la emisión de la póliza. Basta este documento interno para que tengamos un seguro.

Esa es una innovación bastante importante que algunas personas sugirieron que por qué no se hacía para todos los seguros en general, pero pensamos que nuestra competencia era más bien limitada al derecho marítimo y no estábamos para reformar todo el Código de Comercio.

Ahora bien, después pasamos a otro tema, que es el de los procedimientos en el comercio marítimo, que corresponde al Título VIII. En esta materia, también hay algunas innovaciones importantes, que no hacen sino recoger prácticas que se vienen desarrollando desde hace mucho tiempo.

En efecto, yo diría que es muy raro el documento marítimo, el contrato marítimo donde no aparezca una cláusula arbitral o el compromiso de someter a arbitraje las controversias que se susciten entre las partes. Eso por una parte.

Con el deseo de descargar un poco el terrible peso de trabajo que tienen los jueces ordinarios, se ha buscado el mecanismo de llevar a una competencia arbitral todas aquellas materias que habitualmente los documentos privados llevaban al arbitraje y se ha dejado para la competencia de los tribunales ordinarios todos aquellos asuntos más bien de orden público y todos aquellos temas donde existan manejos de dinero.

El manejo de dineros en asuntos marítimos será llevado siempre por los tribunales ordinarios que, después de todo, tienen la seriedad y la estabilidad institucional del Poder Judicial. Pero para estas otras materias, donde se requieren más conocimientos técnicos, más flexibilidad, más presencia, se han dado las reglas para que vayan a una competencia arbitral.

Para ésta, se han establecido, evidentemente, algunas excepciones. En primer término, la excepción de si las partes, de común acuerdo, prefieren que sus contiendas sean resueltas por un tribunal ordinario.

La segunda excepción es cuando se trata de perseguir responsabilidades de orden penal que puedan originarse de los mismos hechos de averías marítimas. Es evidente que si en un accidente marítimo resultan personas muertas o heridas, eso dará origen a un proceso penal, y en ese caso, evidentemente el tribunal penal tendrá la competencia para conocer de la situación penal y mantendrá la competencia que está establecida en el mismo Código de Procedimiento Penal para conocer de los efectos civiles de los hechos delictuales que se hubiesen producido.

La tercera excepción dice relación con los juicios atinentes a los reembolsos de gastos hechos por terceros o la autoridad relacionados con la preservación del medio ambiente marítimo y toda aquella gama de situaciones de responsabilidad por contaminación que estaban legisladas en la Ley de Navegación y que siguen legisladas en esa ley.

La cuarta excepción comprende aquellos juicios en que sea parte el Fisco o bien cuando se trata de cobrar responsabilidades que deban cumplirse por organismos o servicios portuarios o aduaneros o de carácter estatal, o cuando se trate de obligaciones controladas por estas entidades.

Quiero destacar la excepción respecto del Fisco, porque la agregó la Comisión Conjunta después de un estudio minucioso del problema, ya que nunca estuvo en la mente de la Primera Comisión redactora llevar y arrastrar al Fisco a una competencia arbitral. Esto podría haber quedado solucionado a la sola luz de la ley orgánica del Consejo de Defensa del Estado, si se quiere, pero como había un principio de especialidad en cuanto a los asuntos marítimos, podría haberse creado una especie de duda.

Para despejar toda duda, queda claro que donde esté el Fisco, éste mantiene su fuero especial. Pero también queda claro en la historia fidedigna de esta disposición que éste es un privilegio exclusivamente del Fisco y no de los aseguradores de él.

Los aseguradores son entes distintos del Fisco. Por lo tanto, si se trata de un asegurador de una situación marítima, deberá desarrollar su problema dentro del sistema de competencia normal.

Puedo poner un ejemplo que ilustra la materia. Supongamos que viene una mercadería en una nave, aquella consiste en pertrechos, algo que pertenece directamente al Fisco, y esta nave tiene una avería gruesa, entonces, esta mercadería tiene que contribuir al pago de la avería gruesa, pero esta mercadería tiene un seguro, como es normal.

En consecuencia, el asegurador, naturalmente, tiene que cumplir con las obligaciones igual que las que tienen que

cumplir todos los demás y no podría protegerse y decir: "Mire, soy asegurador del Fisco, así que vaya a demandarme a un juzgado ordinario". No es ésa la idea. Los aseguradores no están protegidos por el principio de la especialidad fiscal.

Y la última de las excepciones de esta competencia especial está cuando el asunto no excede de 2 mil unidades de cuenta. Esta excepción de que cuando la cuantía del pleito no excede de 2 mil unidades de cuenta se refiere al reclamo pequeño para no hacerlo más gravoso para el reclamante, porque la justicia ordinaria es gratuita y la justicia arbitral hay que pagarla.

Luego, el afectado sabrá si prefiere ir a un árbitro o tiene la puerta abierta para ir a un tribunal ordinario.

Para dar una idea, 2 mil unidades de cuenta deben ser, en este momento, algo así como mil 400 dólares.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Mil quinientos cuarenta dólares.

El señor RELATOR.- Mil 500 dólares. O sea, algo así como 300 mil pesos.

Estas son las excepciones. Lo demás, es el criterio general de los arbitrajes.

Ahora bien, en materia de procedimientos, también se introducen varias otras novedades, que las son para los que no hemos vivido muchos años en las contiendas judiciales, pero nada nuevo para los que quisieran algunas enmiendas a los procedimientos en Chile.

Luego, se flexibilizan muchas materias de procedimientos. Se flexibilizan, por ejemplo, los medios de prueba. En lugar de mantener esta rigidez sobre los medios de prueba y este sistema tasado de los medios de prueba, se le da al juez un poco de libertad para apreciar y ponderar los medios ya mencionados, lo que es bastante importante en materia marítima, donde circulan muchos documentos, que nadie discute, que son documentos verdaderos, pero con las dificultades probatorias, etecétera, quedaban más o menos en el aire.

También se flexibilizan otros procedimientos relacionados con la oportunidad de pedir medidas cautelares. En el mundo marítimo internacional existen las que se llaman las acciones in rem y éstas son algo muy curioso, que nos cuesta entender, porque significan que la nave puede ser demandada como nave, y no puede ser más contrario a la inteligencia humana de que una cosa pueda ser sujeto de una acción judicial, pero han sido mecanismos que han ideado otros sistemas jurídicos, como son el sistema del common law, para dar solución pragmática a problemas reales que ocurren en el mar y que una nave se va de un puerto, desaparece y no vuelve más a ese puerto y ahí quedan las deudas de la nave y los acreedores no tienen contra quién darse vuelta.

Entonces, existe el sistema de las acciones in rem. Nosotros no las hemos adoptado, porque parece que el derecho debe evolucionar paulatinamente. No se pueden hacer cambios bruscos en el derecho, sino que hay que ir dando los pasos con prudencia. Sí hemos dado alguna flexibilidad a la medida precautoria cautelar creando una medida especial de retención de naves y señalando también los procedimientos suficientemente ágiles para levantar esta medida precautoria. Con ello sustituimos esta creación anglosajona un poco difícil y creemos que solucionamos el mismo problema.

En el título IX nos ocupamos de las disposiciones complementarias. Ellas se aplican a todas las materias desarrolladas en el Libro III. Aquí se explica en qué consiste la unidad de cuenta y se dice que ésta es la que usa el Fondo Monetario Internacional para sus pagos y el cumplimiento de sus obligaciones con sus acreedores, que es lo que se llaman comúnmente en castellano DEG, que quiere decir Derechos Especiales de Giro. ¿Por qué usamos esto y no por ejemplo, la unidad de fomento, preguntaría alguien? Porque el DEG es una moneda internacional, entonces, era lógico que si estamos haciendo un derecho que la mitad se cumpla dentro de Chile y la otra mitad fuera del país, usemos un mecanismo internacional.

Además, regulamos lo que se llaman las protestas marítimas, que es una manera de expresar el desacuerdo o reservar derechos frente a determinadas situaciones conflictivas,

que no tenían antes una reglamentación.

Por último, el Título X trata sobre la prescripción. En esta materia no hay grandes novedades. Se mantienen las prescripciones especiales de seis meses y todas las demás se unifican a un padrón estándar de dos años de prescripción, que son plazos también recomendados en todos los textos de convenciones internacionales.

El mismo proyecto contiene varias otras proposiciones complementarias de la iniciativa y así se introducen al decreto ley N° 2.222, llamado Ley de Navegación, algunas modificaciones y derogaciones.

Las modificaciones sólo tienen por objeto concordar las materias administrativas que están tratadas en la Ley de Navegación con las sustantivas que se proponen ahora en el Código de Comercio. O sea, armonizar unas y otras.

Y también se proponen derogaciones a la Ley de Navegación, que obedecen a la petición de algunos miembros de la Comisión Conjunta y de algunos profesores de Derecho Comercial, que sugirieron que era mejor no seguir manteniendo disposiciones paralelas en la Ley de Navegación y en el Código de Comercio. Era preferible que determinados puntos que darán tratados solamente en un único lugar jurídico.

De ahí, entonces, que aparecen derogadas en la Ley de Navegación todas aquellas materias que ahora están tratadas nuevamente en el Código de Comercio, pero que están tratadas, en el fondo, con los mismos alcances jurídicos con que habían sido tocadas en la Ley de Navegación.

En seguida, también se deroga la Ley de Hipotecas de Naves, y esto se hace porque todo lo que tenga relación con hipoteca de una nave, ahora está tratado in extenso dentro del mismo Libro III.

También se modifica el artículo 553 del Código de Comercio. Este artículo se refiere a los derechos que tiene un asegurador que ha pagado un siniestro para repetir de los autores del siniestro los perjuicios que se ha visto obligado a indemnizar.

Nosotros teníamos en este artículo 553 dos situaciones jurídicas un poco confusas. En un inciso el asegurador tenía derecho a exigirle al asegurado que le cediera las acciones

que tenía contra terceros con ocasión del siniestro.

Y en el otro inciso, el asegurador aparecía investido de una acción directa extracontractual para accionar en contra de los autores del siniestro.

La institución paralela en el derecho comparado era simplemente una subrogación del asegurador por el asegurado y consideramos que ésta era la fórmula más lógica y limpia de hacer las cosas. O sea, el asegurador que paga un siniestro, pasa a tener, en definitiva, el lugar jurídico que tenía su asegurado para los efectos de cobrar respecto de terceros, si es que tiene algo que cobrar, sin distinción si es acción contractual o si es extracontractual. O sea, un solo sistema. Por eso esa modificación se hizo en términos generales.

Por último, se suprime del Código de Procedimiento Civil el juicio sobre arreglo de las averías comunes. También se suprime de este mismo Código una alusión que se hacía a la excepción de inadmisibilidad, porque esta excepción aparece derogada dentro de la nueva normativa.

La disposición final del proyecto señala un plazo de seis meses para hacer entrar en vigencia el texto de la ley.

Si dispongo todavía de algunos minutos, podría hacer algunos alcances de carácter general con relación a lo que parece ser el efecto general de este proyecto.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Tiene la palabra, profesor.

El señor RELATOR.- Como ya se dijo, el objetivo central de la iniciativa ha sido actualizar y renovar las normas del derecho marítimo interno, porque el antiguo Código de 1865 no resistía más su tenor literal y esta actualización conduce a ponernos en el mismo nivel en que está el derecho marítimo comparado. No estamos saltándonos por encima de nada, estamos poniéndonos en el mismo nivel donde se desarrolla el comercio marítimo de todos los días.

Si nosotros pensamos que el 90% de la carga que entra y sale del país se hace por vía marítima, parece obvio que

es importante legislar sobre esta materia. Y si pensamos todavía que de este volumen de carga movilizada, a pesar nuestro, solamente el 20% es transportado por naves nacionales y el 80% es movido por naves extranjeras, parece muy necesario que tengamos una legislación adecuada para enfrentar a estas naves liberianas internacionales o para enfrentarnos a todos estos contratos del comercio marítimo que nos vienen de afuera.

Como hemos dicho, incorporamos a nuestro Código en forma codificada todas las doctrinas modernas, todo lo que se usa en el comercio marítimo, y así, entonces, podemos destacar que esta distinción que hemos efectuado entre fletamentos totales de naves que quedan entregados a la libre voluntad de las partes y el contrato dirigido de transporte de mercancías por mar, adoptando las reglas de Hamburgo como una distinción conceptual de un sistema y otro, es usando mecanismos de carácter internacional.

No hay duda de que era necesario entrar a legislar sobre el contrato de transporte de mercancías por mar, porque este contrato se da la mano con el contrato de transporte multimodal, y dentro de la geopolítica del comercio marítimo mundial se dice que habrá grandes centros de intercambio de movilización de mercancías.

Luego, ¿con qué legislación vamos a estar para enfrentarnos con el norte de Chile, que se supone debe ser uno de esos grandes centros de intercambio de mercancías? Es obvio que necesitábamos abocarnos a legislar en estas materias.

Por otra parte, desde otro punto de vista, ya mirando en forma más externa, el mecanismo que se ha elaborado a través de flexibilizar la administración de justicia en estos campos por el sistema de los arbitrajes, por un lado, y la flexibilización de la prueba de la costumbre, por otra parte, nos parece que conduce a hacer progresar el derecho marítimo a través de una vía jurisprudencial mucho más ágil que lo que habíamos tenido hasta el día de hoy.

Los países que se jactan de tener la mejor legislación y el mejor derecho del mundo, como es, por ejemplo, Inglaterra, y así es en materia marítima, hacen progresar su derecho marítimo a través de las decisiones de sus tribunales, porque el derecho marítimo va cambiando en el tiempo y se va

adaptando a las circunstancias.

Luego, al flexibilizar nosotros la prueba de la costumbre y la posibilidad de tener a los jueces más cerca de las costumbres, estamos dando pasos también para obtener, en definitiva, una fuente de derecho más eficaz por la vía jurisprudencial.

Y, por último, un alcance de carácter general.

Pienso, modestamente, que a través de todo el trabajo que hizo la Comisión Conjunta, este texto ha quedado redactado en un lenguaje claro, de fácil comprensión y en que se han vaciado toda una cantidad de doctrinas y antecedentes jurídicos que estaban diseminados en convenios internacionales, en textos foráneos, en apreciación de autores, etcétera, en que el que quería saber cuál era la ley, cuál era la norma aplicable, tenía que salir a buscar fuera de Chile para vislumbrar más o menos por dónde iba la cosa.

En lo sucesivo, los jueces, los abogados, los interesados, los funcionarios, los navieros y los usuarios pueden estar al día con solo leer este nuevo Libro III del Código de Comercio.

Eso es lo que me parece, como relación del tema.

Me permito quedar a disposición de los Miembros de la H. Junta de Gobierno o si quieren que se dé cualquier explicación sobre algún punto en particular.

Muchas gracias por la paciencia de escucharme.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Muchas gracias, profesor Cornejo.

Ofrezco la palabra.

Tiene la palabra el Ministro de Justicia.

El señor MINISTRO DE JUSTICIA.- Señor Almirante, yo realmente no puedo menos de felicitar al señor Almirante por haber tomado la iniciativa y haber auspiciado esta idea como Moción, en la forma como la ha descrito el profesor Cornejo.

Quiero que mis felicitaciones lleguen también, de manera muy especial, al profesor Cornejo y a los miembros

de la Comisión. Precisamente, sé de la experiencia que él tiene, porque para haber elaborado este trabajo no bastaban simples conocimientos, sino que era indispensable tener mucha experiencia en esta materia. Este es un tema altamente especializado.

La verdad es que le he dado lectura a este proyecto con la mayor acuciosidad que me ha sido posible, dentro del tiempo que disponía, y la encuentro una obra realmente extraordinaria, y quiero dejar consignadas mis felicitaciones.

Por otra parte, me precio del hincapié que puso el profesor Cornejo en su relación del por qué se prefería la justicia arbitral, en este caso. Obviamente tuve que entender que en materia general, él estaba por la justicia ordinaria y solamente por razones técnicas, que tan poderosamente influyen en el comercio marítimo y por la circunstancia de que en casi todos los contratos sobre la materia se contempla la cláusula arbitral, es que eligió este camino.

Al revés, señor Almirante, de lo que ocurrió en el pasado de que se presentó un proyecto de ley en el que se establecía la justicia arbitral como el medio normal de atender todas las controversias de los contratos por escrito, que naturalmente motivó de parte de la Corte Suprema una reacción bastante fuerte, como era de esperar.

Me asaltó una cierta duda en cuanto a que, aunque no parece estrictamente necesario, habría sido bueno haber escuchado a la Corte Suprema, dadas las innovaciones que se establecen en materia de competencia y demás.

Y también quiero, señor Almirante, dejar testimonio, en relación con las observaciones que hizo el profesor Cornejo, en lo relativo a la flexibilización de la prueba, reemplazando la prueba tasada por un sistema más flexible.

Quiero destacar que su iniciativa coincide justamente con lo que está contemplado en un proyecto que la próxima semana vendrá a consideración de la Junta de Gobierno, tendiente a agilizar los procedimientos civiles y que ha sido

elaborado por el Instituto de Derecho Procesal, en el cual precisamente se considera también la sana crítica como el medio de establecer los hechos.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Muchas gracias.

Ofrezco la palabra.

¿No hay observaciones?

El señor GENERAL MATTHEI.- No hay.

El señor TENIENTE GENERAL GORDON.- No hay.

El señor GENERAL TORRES.- No tengo.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Se aprueba.

Quiero dejar constancia en Acta de la gratitud de la Junta de Gobierno, en pleno, por la labor desarrollada y por la relación que ha hecho el profesor Corneio de este trabajo extraordinariamente necesario y de gran envergadura para la evolución del comercio marítimo en Chile en este momento preciso en que estamos empeñados en desarrollar las exportaciones.

Muchas gracias, profesor.

El señor Secretario de Legislación queda autorizado para efectuar las modificaciones que corresponden.

Ofrezco la palabra.

Tiene la palabra el General señor Matthei.

El señor GENERAL MATTHEI.- Muy breve.

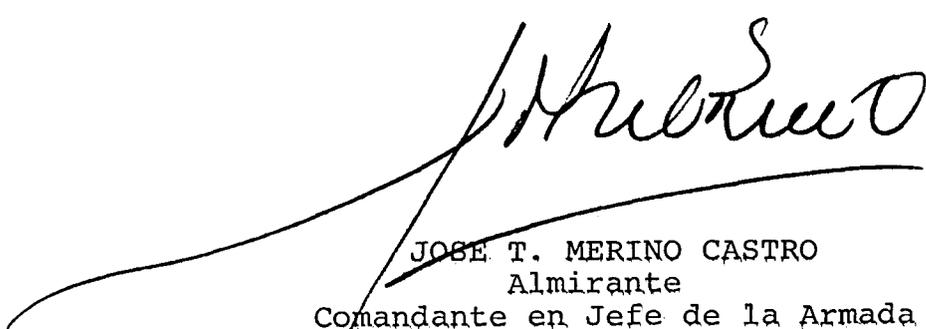
Creo interpretar a todos los Miembros de la Junta y a todas las autoridades aquí presentes en este momento, en el sentido que felicitamos realmente y en forma calurosa al señor Almirante por este proyecto que, indudablemente, se debe a su inquietud y a su preocupación y que estoy seguro traerá muy bien a Chile. Obviamente, también a las personas que trabajaron en la Segunda Comisión, haciéndolo como Comisión Con junta y en primerísimo lugar al señor profesor Cornejo.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Ofrezco la palabra.

--Se aprueba el proyecto con modificaciones formales.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Ofrezco la palabra.
Si nadie hace uso de la palabra, se levanta la
Sesión.

--Se levanta la Sesión a las 17.15 horas.


JOSE T. MERINO CASTRO
Almirante
Comandante en Jefe de la Armada
Presidente de la I Comisión Legislativa


NELSON ROBLEDO ROMERO
Brigadier
Secretario de la Junta de Gobierno