CONTRALORIA.CL

Base de Dictámenes

cancelación matrícula transferencia embarcación marítima, marina mercante, naves mercantes extranjeras

NÚMERO DICTAMEN
E322680N23

FECHA DOCUMENTO
16-03-2023

NUEVO:
SI

REACTIVADO:
NO

RECONSIDERADO:
NO

RECONSIDERADO PARCIAL:
NO

ACLARADO:
NO

ALTERADO:
NO

APLICADO:
NO

CONFIRMADO:
NO

COMPLEMENTADO:
NO

CARÁCTER:
NNN

ORIGEN:
DIVISIÓN JURÍDICA

CRITERIO:
GENERA JURISPRUDENCIA

DICTAMENES RELACIONADOS

reconsidera parcialmente dictámenes 14920/2017 25583/2018

Acción	Dictamen	Año
Reconsidera Parcialmente	014920N	2017
Reconsidera Parcialmente	025583N	2018

FUENTES LEGALES

dl 3059/79 art/3 dl 3059/79 art4 dl 3059/79 art18 dl 2222/78 art/10 dl 2222/78 art/11 lt/a dl 2222/78 art/11 lt/b dl 2222/78 art/11 lt/c dl 2222/78 art/11 inc/3 dl 2222/78 art/21 num/9 cco art/830 cco art/832 dto 163/81 defen art/24 inc/1 ley 19880 art/21

MATERIA

Se desestima la solicitud de reconsideración del oficio N° E128942, de 2020, de la Contraloría Regional de Valparaíso. Cancelación de matrícula a una embarcación no impide que pueda ser enajenada. Se reconsideran, en lo pertinente, los dictámenes que se señalan sobre sanciones aplicables por infracción en materia de cabotaje

DOCUMENTO COMPLETO

N° E322680 Fecha: 16-III-2023

I. Antecedentes

El señor Mauricio Labra Canessa, enrepresentación de Transportes Patagonia Wellboat Limitada (Patagonia), solicita la reconsideración del oficio N° E128942, de 2020, de la Contraloría Regional de Valparaíso, al estimar que no fue ponderado correctamente lo denunciado sobre la autorización de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), a la inscripción, como chilena, de la nave “Grip Superior” en el registro respectivo, pese a que, según el porcentaje real del capital social, su titular -Gripship SpA-, sería una empresa extranjera.

Añade que esa Dirección no adoptó los resguardos necesarios para impedir que la propietaria de esa embarcación eludiera la cancelación de su matrícula, al inscribir la transferencia de aquella a la también sociedad extranjera Naviera Kawéskar SpA, procediendo invalidar las anotaciones que indica. Seguidamente, reitera que se le negó a Patagonia la solicitud de hacerse parte en la investigación instruida en contra de la entonces titular del navío, pese a su interés.

En similares términos consulta don Carlos Cornelius Apparcel, en representación de CPT Empresas Marítimas S.A., denunciando el incumplimiento por la DIRECTEMAR de los preceptos que señala de la Ley de Navegación y de la Ley de Fomento a la Marina Mercante. Asimismo, don Héctor Henríquez Negrón, en representación de la Asociación de Armadores del Transporte Marítimo, Fluvial, Lacustre y Turístico Sur Austral A.G., solicita ser considerado como parte en relación a lo planteado por Patagonia. Por otra parte, el señor Jorge Maluenda Yáñez ha hecho presente sus argumentaciones sobre el asunto planteado, considerando que es titular de derechos sobre la aludida nave.

Cabe recordar que, mediante el cuestionado oficio, dicha Sede Regional determinó, en síntesis, que no existieron irregularidades en la matrícula y transferencia de esa embarcación, siendo improcedente la invalidación solicitada. Además, precisó que Patagonia no tenía la condición de interesada para poder participar del proceso sumarial, al tratarse solo de una denunciante.

Requerido su informe, la citada Dirección manifiesta sus planteamientos y argumentos sobre los aspectos denunciados.

II. Fundamento jurídico

Sobre el particular, el artículo 3° del decreto ley N° 3.059, de 1979 -Ley de Fomento a la Marina Mercante-, dispone que el cabotaje queda reservado a las naves chilenas. Sin perjuicio de ello, admite la participación de naves mercantes extranjeras cuando se trate de volúmenes de carga superiores a 900 toneladas, en las condiciones que indica. Su artículo 18 preceptúa que el embarque que se efectúe contraviniendo la reserva de carga establecida en los artículos 3° y 4° será sancionado con una multa al infractor, según lo descrito.

Agrega que esa sanción podrá hacerse efectiva indistintamente en contra de los usuarios, fletadores o de sus representantes en Chile, o armador o su agente en el país, en los términos que fija.

Por su parte, de acuerdo con el artículo 10 del decreto ley N° 2.222, de 1978 -Ley de Navegación-, la matrícula de naves y la inscripción de los demás actos relativos a ellas que la requieran se efectuarán, entre otros, en el Registro de Matrícula de Naves Mayores que lleva la DIRECTEMAR. Añade su inciso final que las transferencias o transmisiones del dominio de las naves deberán anotarse al margen de su inscripción en ese registro, bajo sanción de ser inoponibles a terceros.

Su Título II "Del registro y de la nacionalidad de las naves" determina los requisitos para matricular una nave en Chile, exigiendo que su propietario sea chileno, cumpliendo ciertas condiciones, según se trate de personas jurídicas o comunidades, en los términos del artículo 11, letras a), b) y c). Si el propietario de la nave fuere una sociedad, se considerará chilena siempre que tenga en Chile su domicilio principal y su sede real y efectiva; que su presidente, gerente y mayoría de directores o administradores, según el caso, sean chilenos y la mayoría del capital social pertenezca a personas naturales o jurídicas chilenas. Las personas jurídicas socias de una sociedad propietaria de naves se reputarán chilenas cuando reúnan los requisitos precedentes.

Dicho artículo 11, inciso tercero, dispone que también podrán matricularse en Chile las naves especiales, excepto las pesqueras, pertenecientes a personas naturales o jurídicas extranjeras domiciliadas en el país en las condiciones que indica. Añade que la DIRECTEMAR podrá imponer a aquellas restricciones en sus operaciones. El artículo 21 agrega que las inscripciones de naves se cancelarán, de oficio o a petición de parte, entre otras causales, según su N° 9, por infringir los propietarios o los operadores, de las naves de que trata dicho inciso, las normas especiales restrictivas de operación que les haya impartido el Director.

Luego, el artículo 830 del Código de Comercio prescribe que la matrícula de las naves en Chile se rige por la Ley de Navegación. Su artículo 832 y el artículo 24, inciso primero, del decreto N° 163, de 1981, del Ministerio de Defensa Nacional -Reglamento del Registro de Naves y Artefactos Navales-, precisan que la enajenación de naves mayores por acto entre vivos y la constitución de derechos reales sobre ellas, serán por escritura pública cuando ocurran en Chile.

Como se puede apreciar, la matrícula de una nave requiere que su propietario sea chileno y que presente los títulos que acrediten sus derechos sobre aquella, ya sea para efectos de su inscripción o transferencia, estando las actividades de cabotaje entre puntos del territorio nacional reservadas, por regla general, a las embarcaciones de nacionales, desarrollando sus actividades dentro del marco jurídico vigente, a fin de garantizar que se cumplan con las condiciones de propiedad y navegabilidad que se exige.

III. Análisis y conclusión

a) Sobre la procedencia de las inscripciones efectuadas en relación a la nave "Grip Superior", por parte de la DIRECTEMAR

Cabe anotar que ese navío fue matriculado en el referido registro de naves mayores y, debido a modificaciones societarias, en 2016 su titular inscrito pasó a denominarse Gripship SpA, sociedad chilena en consideración a que el 51% de su capital pertenece a Inversiones Austral SpA, empresa chilena en la cual el señor Maluenda Yáñez, chileno, posee a su vez igual porcentaje.

Así, una embarcación se considerará chilena cuando la mayoría del capital social de su titular pertenezca a personas naturales o jurídicas chilenas, tal como ocurre en la especie, no advirtiéndose irregularidad en dicha matrícula. Al respecto, cabe aclarar que a la DIRECTEMAR le compete verificar las condiciones fijadas por la Ley de Navegación para que una embarcación pueda enarbolar el pabellón nacional y ser matriculada, en el entendido de que el propietario de la nave sea de nacionalidad chilena y que cumpla los otros requerimientos.

En tal sentido, no resulta exigible que esa Dirección analice la pertinencia o no de figuras societarias que se encuentran constituidas conforme a la legislación nacional, por lo que no se advierte irregularidad en su actuación sobre este extremo.

b) Sobre la no aplicación de la sanción impuesta a la nave “Grip Superior” al término de la investigación desarrollada

Al respecto, producto de la investigación sumaria administrativa marítima instruida el año 2017, la autoridad marítima canceló la matrícula de esa embarcación, mediante su resolución N° 12.050/81, de 20 de noviembre de 2019. En ese contexto, es oportuno prevenir que la normativa no contempla limitaciones para los propietarios de una nave, respecto de sus facultades de disposición de la misma, por lo que la cancelación impuesta se traduce, en la práctica, en la imposibilidad de continuar utilizándola por aquella persona natural o jurídica chilena que la tuviera inscrita a la época de la infracción, pero de modo alguno tal medida podría afectar los atributos del dominio sobre un navío.

Así y tal como se indicó en el cuestionado oficio N° E128942, habiéndose presentado ante la DIRECTEMAR la escritura pública de compraventa, de 23 de septiembre de 2019, celebrada en Chile en favor de Naviera Kawéskar SpA -empresa chilena, según su composición de capital social-, y los demás antecedentes necesarios, tal repartición estimó que el adquirente cumplía con los requisitos exigidos, procediendo a inscribir dicha transferencia al no advertir causa legal o reglamentaria para negar tal requerimiento.

c) Sobre las solicitudes de invalidación de las inscripciones de transferencia de la nave y la negativa de la DIRECTEMAR a reconocer la calidad de parte en la investigación incoada contra Gripship SpA

Acerca del rechazo de la DIRECTEMAR a las solicitudes de que se trata, relacionadas a la nave “Grip Superior”, en atención a lo ya expresado, no procede referirse a este asunto.

Respecto de la negativa de esa Dirección para reconocer la calidad de interesada a Patagonia en la investigación en cuestión -iniciada a raíz de la denuncia que realizó esa sociedad-, cabe indicar que, de acuerdo al artículo 21 de la ley N° 19.880 y en armonía con lo informado por la DIRECTEMAR, dicha empresa no acreditó su interés comprometido sobre el resultado del aludido proceso sumarial ni justificó la afectación que podría producirle el resultado, manteniendo solo su calidad de denunciante. En este ámbito, es útil prevenir que el solo hecho de participar en la misma actividad económica de la sociedad infractora, no es un antecedente que proceda estimarse como suficiente para que pueda ser catalogada como parte interesada o partícipe en tal procedimiento.

d) Acerca de las sanciones que puede aplicar la DIRECTEMAR en caso de infracción en materia de cabotaje

Al respecto, el dictamen N° 14.920, de 2017, ratificado por el dictamen N° 25.583, de 2018, ambos de este origen, sostuvo que, en caso de que una empresa extranjera realice transporte de carga para terceros con embarcaciones inscritas, pero con tal restricción operativa, el legislador habría previsto como sanción específica para esa infracción la cancelación de la inscripción en el registro de matrícula respectivo de las naves infractoras, según el artículo 21, N° 9, del decreto ley N° 2.222, no siendo procedente disponer otra medida por la DIRECTEMAR.

Sin perjuicio de ello y de la situación en examen, es dable consignar que se ha realizado un nuevo estudio de la materia y de las normas aplicables a las infracciones cometidas en el aspecto de que se trata.

Así, por mandato del artículo 3° del decreto ley N° 3.059, el cabotaje queda reservado, por regla general, a las naves chilenas y, en caso de contravención a la reserva de carga ahí fijada, sus vulneraciones se sancionan con multa, de acuerdo con el artículo 18. En este sentido, considerando que ese cuerpo legal es de una data posterior a la Ley de Navegación, la interpretación del artículo 21, N° 9, de este último texto debe ser concordante y coherente con las disposiciones ulteriores, no siendo posible desatender la facultad de multar que posee normativamente la autoridad ante las infracciones en este ámbito.

De este modo, entendiendo que ambas preceptivas y medidas son complementarias para los efectos en cuestión, la DIRECTEMAR podrá imponer, según las particularidades de cada infracción y el mérito de la investigación, la cancelación de una inscripción o una multa.

Consecuente con lo manifestado, se desestima la solicitud de reconsideración realizada por Transportes Patagonia Wellboat Limitada y por CPT Empresas Marítimas S.A., sobre lo concluido por el oficio N° E128942, de 2020, de la Contraloría Regional de Valparaíso, en los términos expuestos.

Finalmente, se reconsideran, en lo especificado en este pronunciamiento, los dictámenes Nos 14.920, de 2017, y 25.583, de 2018, ambos de esta Contraloría General.

Saluda atentamente a Ud.

JORGE BERMÚDEZ SOTO

Contralor General de la República

POR EL CUIDADO Y BUEN USO
DE LOS RECURSOS PÚBLICOS