

LAS GRANDES LINEAS DE LA HISTORIA DEL DERECHO MARITIMO

ALFONSO ANSIETA NÚÑEZ
Universidad Católica de Valparaíso

INTRODUCCION

La navegación marítima ha constituido, desde los tiempos más remotos, uno de los más importantes medios de comunicación que ha utilizado el hombre en su afán de conocer y explorar otras culturas, así como de comerciar para acrecentar sus riquezas y aumentar su bienestar.

De esta manera el mar no sólo ha sido una fuente valiosa de alimentación y hoy en día de múltiples riquezas de otro tipo para el hombre, sino que, además, en forma ininterrumpida, desde que se empezó a poblar este planeta, ha sido la vía más expedita para el transporte tanto de pasajeros como de mercaderías.

El desarrollo de la navegación ha ido a las parejas con el del intercambio entre los pueblos; a medida que la civilización ha ido expandiéndose por todos los rincones del mundo junto con el progreso tecnológico, el medio utilizado para el transporte ha ido transformándose, desde las primitivas embarcaciones a remo o vela, hasta los sofisticados buques de más de 300.000 toneladas que transportan petróleo, o aquéllos otros especializados en el transporte de contenedores o los roll on-roll off, etc. De la simple navegación costera, a guiarse por las estrellas y a navegar sólo en ciertos meses del año, cuando las condiciones del tiempo así lo permitían, hasta cruzar los océanos en cualquier época

usando toda clase de instrumentos de navegación para prevenir al máximo los riesgos de la aventura marítima, hay sin duda, un largo trecho recorrido.

Los avances tecnológicos, tanto en lo relativo a la construcción naval, como a la forma de realizar las faenas de carga y descarga, han tenido una evolución paralela a la del resto de las actividades de la Humanidad a lo largo de los siglos. Alguien dijo una vez que *la historia de la navegación empezó el día en que un hombre, cansado de nadar, se subió al tronco de un árbol arrastrado por la corriente. Han tenido que pasar miles de años para llegar al transatlántico moderno, pero la gran aventura de la navegación empezó en un tronco de árbol*¹.

De esta manera, la nave, constituye el elemento esencial que se utiliza en el desarrollo del comercio marítimo; en torno a ella se van configurando los diversos intereses representativos de los cada vez más complejos aspectos y situaciones que le van dando fisonomía a la actividad marítima en el plano comercial.

A través de la historia, no sólo se transforma la nave en sus aspectos tecnológicos, como ser sus formas, estructura, sistema de propulsión, etc., sino que también las relaciones de las partes que intervienen en el comercio marítimo van evolucionando, en la medida que del simple intercambio de productos entre tribus ribereñas, se llega con las naves a lugares cada vez más lejanos y se crean sistemas de comunicaciones, como los desarrollados en el siglo xx, que le permiten al armador comunicarse en forma instantánea con el capitán de la nave, en cualquier parte del mundo donde se encuentre.

La invención de la máquina a vapor y su aplicación a la navegación, a principios del siglo xix, gracias a Robert

¹ BERRETA, D. - COSTA, R., *La apasionante historia de los grandes inventos* (Barcelona), p. 29.

Fulton, representa una trascendental revolución en el sistema de navegación, ya que no sólo significa una mayor velocidad, sino que también el poder navegar en cualquiera época del año, al contar con un medio de propulsión propio, no supeditado a las condiciones favorables o desfavorables del viento. Sin embargo, lo anterior demuestra que el progreso en la navegación marítima ha sido lento y ha sido a parejas con la evolución de otras ramas de la actividad humana, si bien es cierto no ha tenido el explosivo desarrollo de la navegación aérea y espacial durante la segunda mitad del siglo xx.

Tal vez la transformación tecnológica más importante del siglo xx sea el empleo del contenedor que constituye una modalidad de transportar la carga en forma unitarizada, lo que facilita enormemente las faenas de carga y descarga, disminuyendo las estadías en puerto de las naves y permitiendo una mayor seguridad respecto del cuidado y custodia de la carga, al preservarla en mejor forma, tanto de los deterioros usuales durante el manipuleo, como de los robos y raterías a que se ven expuestas las mercaderías en todos los puertos del mundo.

Para transportar una cosa de un lugar a otro hace falta un camino y un vehículo. Los caminos terrestres son costosos, complicados y difíciles. El hombre se ve obligado a trazarlos, construirlos y conservarlos; tropieza con desiertos de arena, con montañas inaccesibles, con ríos caudalosos, con selvas inextrincables. Los caminos marítimos son llanos e infinitos; no tienen gastos de conservación; el marino, que sabe siempre, preguntándolo a los astros, dónde está y qué dirección debe seguir, escoge libremente la ruta que mejor le conviene para la prontitud y seguridad de su viaje².

Es así como la vía marítima fue la primera que se desarrolló, desde el comienzo de los tiempos, y aun hoy en

² FARIÑA, F., *Derecho comercial y marítimo* (Barcelona 1955), t. 1, p. 7.

día, sigue siendo la primera en importancia en el comercio mundial del transporte de mercaderías.

Es sintomático el hecho de que el crecimiento de las marinas mercantes del mundo siempre estuvo acompañado de un desarrollo correlativo de las marinas de guerra. Esta situación fue el resultado de la necesidad de protección que requería esta actividad mercantil frente a los ataques ya sea de países enemigos, como de la piratería. Esta última constituyó un flagelo que con mayor o menor intensidad estuvo presente a lo largo de toda la historia del comercio marítimo.

*En la Iliada, Aquiles y Ulises se jactan de haber arrasado y saqueado veintitrés ciudades de la Tróade; la Odisea describe expediciones medio piratas y medio mercantiles, de Menelao y Ulises en el este y de los fenicios en la isla de Ortigia; documentos asirios nos hablan de ataques aislados efectuados por piratas griegos en las costas sirias durante los siglos VIII y VII a. de C. En la literatura épica griega llegó a ser natural que la gente se preguntara si aquellos con los que tropezaba eran o no piratas. La tradición y una inscripción hacen referencia a feroces actos de piratería del gran señor de Samos, Polícrates, y sus mayores; en la Atenas de Solón, era normal formar sociedades para la piratería del mismo modo que para el comercio ordinario*³.

Los piratas constituyeron un grave entorpecimiento al pacífico desarrollo del comercio marítimo, y hubo épocas en que una nave comercial no se podía aventurar sola por los mares sin tener la escolta de un navío de guerra.

Sin embargo, todas las depredaciones y actos de violencia realizados por los piratas para impedir el libre comercio, tenía también una curiosa contrapartida, desde el punto de vista de la actividad mercantil misma, ya que después de las incursiones, era necesario comerciar el botín,

³ PARETI, L., *Historia de la humanidad: El mundo antiguo*³ (1979, t. 2, p. 32).

y es así como los piratas se transformaban en mercaderes. Un ejemplo de esta realidad lo constituyen los vikingos, quienes dieron origen en las costas escandinavas a grandes emporios, verdaderas capitales comerciales donde se intercambiaban *durante los siglos IX y X, esclavos, metales preciosos, caballos y pieles por vinos, armas, telas y artículos de vidrio*⁴.

El imperativo de los pueblos de relacionarse entre sí tuvo, desde las épocas más remotas, en el mar su mejor vía de comunicación, a pesar de las incertidumbres y riesgos, productos tanto de las fuerzas de la naturaleza, como de la violencia de los hombres. De ahí que el describir como una *aventura marítima* el viaje que inicia toda nave, aún hoy, constituye una adecuada descripción de las realidades y problemas que enfrentan las naves durante la navegación.

Para adentrarnos un poco en la historia del derecho marítimo conviene distinguir dos etapas que se caracterizan por los cambios realizados en la forma de navegar y transportar las mercaderías: a) El período de la navegación a vela, que se extiende desde los tiempos más antiguos hasta mediados del siglo pasado; b) El período que va desde la utilización comercial de la máquina a vapor en la navegación, en el siglo XIX, hasta nuestros días.

Cada una de las referidas etapas se refleja en el derecho a través de instituciones apropiadas a la realidad comercial de cada época, manteniendo, sin embargo, a lo largo de todos los tiempos sus peculiares características de autonomía, singularidad y tradicionalismo, unidas a una creciente tendencia a la internacionalización de sus normas y por ende a la uniformidad.

Sin duda es en el primer período, que es el históricamente más largo, donde se encuentran las raíces y el desarrollo de la mayoría de las instituciones jurídicas propias

⁴ PARETI, L., *Historia* (n. 3), t. 3, p. 202.

del derecho marítimo. La confrontación de intereses entre los diversos participantes de la aventura marítima, fue creando la necesidad de darles adecuada y justa solución; en la medida en que iban siendo resueltos se iban constituyendo los usos y costumbres, que más tarde se transformarían en las leyes marítimas, primero de determinados puertos o regiones, para luego tener aplicabilidad en todo un país y finalmente en todo el mundo marítimo, por la vía de las convenciones internacionales.

La singularidad o particularismo del derecho marítimo es una característica indiscutible de esta rama del derecho. *Este fenómeno ha precedido frecuentemente al derecho terrestre (como sucede en las materias del transporte de seguros), impregnado de aquel tenaz espíritu tradicionalista, que a través de los usos, irradiaba de los puertos más frecuentados del Adriático y del Tirreno, influyendo en las grandes corrientes del pensamiento jurídico. Es un hecho histórico de la más grande importancia, que las legislaciones marítimas de la cuenca del Mediterráneo, han manifestado una uniformidad de principios en sus principales instituciones, que no se advierte en cambio en el derecho terrestre. Y es también un hecho histórico, que la industria y el comercio naval se han desenvuelto por caminos del todo diferentes, con independencia de los medios y formas que caracterizan al comercio terrestre. Las ciudades marítimas en la Edad Media, pugnaban constantemente por aislarse de los países de tierra adentro, vanagloriándose de imponer autonomía y condiciones de privilegio: el fenómeno, que vemos culminar en los puertos de la Liga Anseática, vino acentuado en las plazas marítimas italianas, francesas y españolas*⁵.

Durante este largo período de la navegación a vela, que llega hasta cerca de 1860, se comprueban progresos relativamente escasos en la técnica de la construcción naval

⁵ BRUNETTI, A., *Derecho marítimo privado italiano* (Barcelona, 1950), t. 1, págs. 26 y 27.

y los tonelajes de los buques eran bastante reducidos. Así por ejemplo, en Francia, el barco de mayor tonelaje en el siglo xvii, no superaba las 400 toneladas; los de la Compañía Holandesa de las Indias, tenían a fines del siglo xvii un desplazamiento medio de 600 toneladas⁶.

El período de la navegación a vapor coincide con la apertura del Canal de Suez, en su iniciación. La construcción de este Canal (1859-1869), unido a esta revolución en el transporte que significó el uso de la máquina a vapor, abrió las puertas a la gran navegación y a la comunicación más expedita con los mares del mundo oriental. De igual manera contribuyen a facilitar las comunicaciones marítimas los canales de Kiel, en el Mar del Norte con el Báltico, de Corinto, entre los golfos de Egina y Lepanto, en 1893, y el de Panamá, que une los dos grandes océanos, el Pacífico y el Atlántico, en 1914.

La invención de la telegrafía sin hilos, a fines del siglo xix, por Marconi, marca otra transformación importante en el desarrollo de la navegación marítima, que repercute en la forma en que se llevan a cabo los negocios marítimos, así como en la posibilidad de tomar conocimiento inmediato de los problemas que pudieren estar afectando a un barco en el curso de su viaje. Debe pensarse cuán riesgoso era en la antigüedad el envío de una nave con mercaderías hacia lejanas tierras, tanto por los embates de la naturaleza, tempestades, vientos huracanados, mar borrascosa, como por la acción de los enemigos y de piratas, a todo lo cual debía agregarse la absoluta falta de noticias por toda la duración del viaje, el que podía extenderse por meses y años.

Es en este período donde la comunidad internacional marítima logra expresarse a través de la formulación de reglamentaciones generales sobre algunos temas, como las averías gruesas, por ejemplo (Reglas de York y Amberes),

⁶ BRUNETTI (n. 5), t. 1, p. 38.

los abordajes entre naves (Convención de Bruselas de 1910), los conocimientos de embarque (Convención de Bruselas de 1924).

Ya sea por la vía de las Convenciones Internacionales, ratificadas por los gobiernos de cada país, ya por la contractual, a través de la cual, las partes en el contrato de fletamento se someten a normas de aplicación general, la evolución del derecho marítimo se ha caracterizado por su cada vez más acentuado sentido de la uniformidad y de la internacionalización de sus preceptos.

a) PERIODO DE LA NAVEGACION A VELA

Dentro de este período, que es el históricamente más largo, ya que abarca desde la antigüedad hasta la segunda mitad del siglo XIX, van surgiendo las principales instituciones jurídicas que le dan forma y singularidad al derecho marítimo. Veremos a continuación los más importantes hitos históricos que caracterizan el desarrollo de esta especial rama del derecho.

1. ANTIGÜEDAD. DESDE EL CODIGO DE HAMURABI HASTA LA EDAD MEDIA

El rey Hamurabi (2123-2081 a.C.), de Babilonia, es autor de uno de los más antiguos monumentos jurídicos que se conoce, el Código de Hamurabi (2.100 a.C.), en el cual, en forma ordenada se reglamenta en diferentes capítulos los Bienes Muebles, los Bienes Raíces, Comercio y Negocios, la familia, los Daños y Perjuicios, y el Trabajo.

La vida comercial de los babilonios fue bastante activa, extendiéndose mucho más allá de sus fronteras, utilizando las expeditas vías fluviales que les ofrecían el Tigris y el Eufrates.

En el Código de Hamurabi encontramos algunas normas relacionadas con la navegación, tales como la construc-

ción naval, la responsabilidad del transportista, la medida de los fletes, las convenciones sobre enrolamiento de tripulantes, etc.⁷.

Los fenicios, a pesar de haber sido un pueblo esencialmente de navegantes, cuya actividad se desarrolló a lo largo y a lo ancho del Mediterráneo, no dejaron rastro alguno de legislación marítima.

El período helénico-cartaginés, se caracteriza por un auge de la actividad guerrera marítima, junto a un desarrollo de la colonización, especialmente a lo largo de las costas del Mediterráneo (siglo VIII y VII a.C.). Esto significó una intensa actividad comercial, que utilizaba obviamente la vía marítima, para su expansión. Las normas jurídicas marítimas tienen en tal época un carácter de reglas consuetudinarias.

El primer cuerpo legal orgánico es la llamada Lex Rhodia (475-479 a.C.), que influencia todo el Derecho Marítimo de la antigüedad y que es incorporada en parte por el derecho romano, en el Digesto, libro XIV, bajo el título De Lege Rhodia de Iactu, donde se regula lo relativo a las averías, en especial, la echazón, que constituye el caso más típico de avería gruesa. Su texto completo no ha llegado hasta nosotros.

El *foenus nauticum*, o préstamo a la gruesa, es otra institución que surge en Grecia, ante la necesidad de hacer atractivo el financiamiento de las empresas marítimas. En virtud de este contrato se daba en mutuo una cantidad de dinero que el mutuario se obligaba a devolver, más subidos intereses, que podían llegar hasta el 30%, siempre que la nave o carga arribaran felizmente al puerto de destino. Demóstenes (*Pro Fhorma*, xxxvi, 44), lo justificaba diciendo que *El comercio nace no de quien toma, sino de quien da en préstamo, sin el cual, ni naves de transporte, ni tripulaciones, ni viajeros, podrían emprender viajes*⁸.

⁷ BRUNETTI (n. 5), t 1, p 80

⁸ Citado por BRUNETTI (n. 5), 1, p. 82.

El período romano (desde la caída de Cartago en 146 a.C. hasta el Código de Justiniano, 527 d.C.), se destaca por el gran incremento del comercio marítimo destinado a abastecer las necesidades de Roma, y la formación de flotas mercantes armadas por los particulares. Además de las instituciones provenientes de Grecia, como la echazón y el préstamo a la gruesa, que fueron reguladas por el derecho romano, se incorporan algunas disposiciones que dicen relación con el contrato de fletamento, tales como las obligaciones del transportista de entregar el cargamento, la responsabilidad del armador, los deberes del depositario, los hurtos de mercaderías transportadas en naves que causan daño a los embarcadores y el naufragio.

Al surgir el imperio bizantino, recibe la herencia greco-romana en materias jurídicas, la que se traduce en la colección denominada las *Basílicas* (886 a 911 d.C.). Dentro de esta colección el derecho marítimo configura su carácter especial en la llamada ley pseudo-rhodia, que tuvo una indudable influencia en toda la legislación marítima posterior del Mediterráneo.

2. DESDE LA EDAD MEDIA HASTA LAS ORDENANZAS DE COLBERT

Durante este período, si bien es cierto se pierde la unidad legislativa con el derrumbe del Imperio Romano, la creación jurídica en el campo marítimo continúa bajo la forma de derecho consuetudinario. De esta manera se produce un doble orden jurídico: el proveniente del derecho romano y del bizantino que sigue rigiendo para el derecho civil y el terrestre, por una parte, y por la otra el derecho consuetudinario, recopilación de los usos y costumbres de los principales puertos del Mediterráneo, para todo lo marítimo.

Las repúblicas de Amalfi, Pisa, Génova y Venecia, se destacan por su empuje comercial y por la importancia que

le asignan a la actividad marítima, la que entra en un período de organización de las comunidades que se forjan entre los participantes de las expediciones marítimas. Es así como se forman asociaciones de armadores, de marineros, de cargadores, que fueron conocidas como la *societas maris*. De todas estas ciudades, sin duda, la más agresiva en el plano comercial, y la que mantuvo su supremacía en las costas adriáticas, fue Venecia, la que además hizo el papel de puente con Bizancio.

También cabe mencionar la influencia ejercida por ciudades como Marsella y Barcelona y en el norte de Europa las de la Liga Anseática, de donde surgieron importantes estatutos marítimos.

Sin duda uno de los instrumentos jurídicos más importantes de este período es el Consulado del Mar que constituye una recolección de las reglas y prácticas, usos y costumbres marítimas de la cuenca del Mediterráneo. La mayoría de los historiadores reconoce que su origen es catalán, remontándose al año 1370 la primera edición conocida. En el Consulado del Mar encontramos tratadas todas las instituciones marítimas de la época, con la excepción del seguro marítimo, que recién empieza a reglamentarse en el siglo xv.

Los primeros artículos constituyen una recopilación del procedimiento utilizado en litigios marítimos por los jueces-cónsules de Valencia. Es interesante transcribir el exordio con que se inicia la parte propiamente marítima de esta obra, que dice: *Aquí comienzan las buenas costumbres de la mar . . . He aquí las buenas prácticas y las buenas costumbres a los negocios marítimos, que los hombres expertos que han viajado por el mundo, han enseñado a nuestros mayores y que han formado después los libros de la ciencia de las buenas costumbres. En lo que sigue se encontrará aquello a que está obligado el patrón de un buque grande o pequeño para con los mercaderes, marineros y pasajeros, o todo hombre que esté a bordo, y aun aquellos a que están*

*obligados el mercader, el marinero y los pasajeros para con el patrón*⁹.

Otra obra importante, de la misma naturaleza, es el *Guidón de la Mer*, que aparece a fines del siglo XVI en Francia (Marsella o Rouen). Constituye una recopilación hecha por un jurisconsulto, cuyo nombre ha quedado en el anonimato, de los Estatutos de Florencia, Génova, las Ordenanzas de Barcelona, Sevilla, Burgos, y las de Flandes y de Amsterdam, y en general de los usos y costumbres marítimas. Además de representar un importante esfuerzo unificador del derecho marítimo de la época, el *Guidón de la Mer* es el antecedente más inmediato de las Ordenanzas de la Marina, de Colbert.

Por otra parte, en las costas europeas del Atlántico, del Mar del Norte y del Báltico predominaron los llamados Roles de Olerón, que constituyen una colección de sentencias sobre materias marítimas, que habría sido compuesta entre los siglos XI y XII. Esta obra, según Valin, en su obra *Prefacio del Comentario sobre la Ordenanza de la Marina*¹⁰, *a ejemplo de las de los Rodios, fueron recibidas con tal aplauso que llegaron a ser una norma general de juicio sobre materias marítimas.*

El derecho marítimo de los países nórdicos resulta a su vez influenciado por el llamado Derecho de Wisby, que es una compilación de leyes de la ciudad de Wisby en Gohlandia hecha en el año 1407. Sin embargo, según Danjon, las normas de Wisby no serían otra cosa que la traducción de los Roles de Olerón *aumentadas con ciertas disposiciones procedentes de los usos locales*¹¹.

⁹ Citado por FARIÑA, F. (n. 2), t. 1, p. 55.

¹⁰ Citado por DANJON, D., *Tratado de derecho marítimo* (Madrid 1931), t. 1, p. 9.

¹¹ DANJON, D. (n. 10), p. 10.

Al término de diez años de trabajo, una Comisión designada por el rey Luis XIV de Francia, a instancia de su gran Ministro Colbert, presentó el proyecto de Ordenanza sobre la Marina, que fue promulgado en 1681. Esta obra marca sin duda un hito importante en el desarrollo del derecho marítimo, ya que representa la primera codificación estatal de esta rama del derecho. Hasta ese entonces la elaboración del derecho marítimo era el producto de recopilaciones de jurisprudencias, ya sea de usos y costumbres, o de estatutos de ciudades-puertos, sin que fueran propiamente la expresión de la potestad soberana de un Estado. Con el advenimiento del Estado Territorial se ejercita el poder soberano en la dictación de leyes de aplicación general dentro de la jurisdicción nacional. De esta manera, Francia viene a ser el primer Estado moderno que codifica el derecho marítimo.

La Ordenanza de Colbert, como también se la ha llamado, debido a la preponderante participación de su genio inspirador, tiene una repercusión considerable entre los países marítimos, al producir, bajo la influencia proveniente del derecho romano la *conciliación entre los dos sistemas contrapuestos del Derecho Marítimo en aquella época: el Océano Atlántico y el del Mar Mediterráneo*, sirviendo de base para el posterior proceso de codificaciones nacionales.

En el preámbulo de esta Ordenanza se expresa lo siguiente: *Siendo tan necesario afianzar el comercio mediante buenas leyes, como proporcionarle la libertad necesaria, con puertos adecuados y mediante la fuerza de las armas, y como las Ordenanzas precedentes y el derecho romano contienen solamente algunas disposiciones para la decisión de diferencias que nacen entre los negociantes y las gentes de mar, hemos estimado que, en bien de la navegación y del comercio, era importante fijar la jurisprudencia de los contratos marítimos, incierta hasta el presente, reglamentando*

la jurisdicción de los oficiales del Almirantazgo y los principales deberes de la gente de mar¹².

La gran Ordenanza, dice a su vez Arturo Desjardins, abre una nueva era en la historia del Derecho Marítimo; durante más de siglo y medio es ella la que se estudia o comenta en casi todos los países: los unos rellenan con la ayuda de sus prescripciones las lagunas de su propia legislación; los otros redactan sus códigos a imagen suya¹³.

En virtud de esta Ordenanza, se reafirma el concepto del Derecho Marítimo como una rama independiente del Derecho Comercial Terrestre, así como su particularismo. Es el reconocimiento por parte del Estado, ya en esa época, de lo esencial que es para la economía del país todo lo relacionado con el comercio marítimo.

Consta de 713 artículos que abarcan todo lo relacionado con la actividad marítima, distribuidos en cinco libros, cuyos títulos son los siguientes:

- I. De los oficiales del Almirantazgo y su jurisdicción.
- II. De las gentes y embarcaciones marítimas.
- III. De los contratos marítimos.
- IV. De la policía de los puertos, costas, radas y riberas de la mar.
- V. De la pesca que se hace en la mar.

b) PERIODO DE LA NAVEGACION A VAPOR

1. EL PROCESO DE CODIFICACION DEL DERECHO MARITIMO

Con la dictación del Código de Comercio francés de 1807 se inicia un importante movimiento en la Europa Continental y en América Latina para la codificación del derecho

¹² Citado por FARIÑA, F. (n. 2), t. 1, p. 56.

¹³ Citado por DANJON (n. 10), p. 13

comercial, dentro del cual queda incluido el derecho marítimo, que de esta forma pierde en cierta medida su independencia y autonomía, al pasar a ser una rama del Derecho Comercial, lo que trae como consecuencia importante la supresión de los Tribunales especiales marítimos y el quedar sometidos los litigios marítimos a la jurisdicción comercial. Sólo queda afuera del Código aquella parte de la Ordenanza que se refería al Derecho Marítimo Administrativo o Público.

Inspirado principalmente en las Ordenanzas de Bilbao de 1737, y teniendo también como fuente el Código francés, se dicta en 1829 el Código de Comercio español, que trata en su libro III el Derecho Marítimo.

El Código español, redactado por Sainz de Andino, sirvió de fuente inspiradora del Código portugués de 1883, y de los códigos de comercio de los países latinoamericanos, tales como el de Argentina de 1859, el de México de 1889, el de Venezuela de 1873, el del Perú de 1852 y el de Chile de 1865.

El proceso codificador, si bien es cierto permitió presentar en forma sistematizada todas las instituciones propias del Derecho Marítimo, significó a la larga un progresivo anquilosamiento de la normativa jurídica frente a la realidad siempre cambiante de la actividad comercial marítima.

*La autonomía del derecho de la navegación aparece con toda nitidez si se observa, ya no el derecho escrito, sino el derecho viviente; no las leyes sino la realidad. En ningún otro terreno como en éste existe una diferencia neta, que llega a convertirse en contraposición, entre el derecho codificado y el derecho viviente. Las leyes marítimas han envejecido mucho; en parte han muerto, en parte ya sólo son aplicables a la pequeña navegación*¹⁴.

¹⁴ SCIALOJA, A., *Sistema del derecho de la navegación* (Buenos Aires, 1950), p. 7.

Dentro de los códigos europeos del siglo XIX, debe mencionarse también el Código de Comercio alemán de 1897 inspirado tanto en el Código francés de 1807, como en los usos y costumbres principalmente del puerto de Hamburgo. El sistema jurídico germano influencia a su vez, en esa época, las codificaciones de Polonia, Japón y Rusia.

El derecho marítimo inglés, escapa, sin embargo, a este proceso de codificación. Esto se debe principalmente a las características propias del derecho anglosajón basado fundamentalmente en el common law y en la jurisprudencia. De esta manera el derecho marítimo inglés tuvo un proceso evolutivo diferente del resto del continente europeo al desarrollarse con un carácter empírico, en el que la solución de los casos particulares fue derivando en la fijación de determinados criterios jurídicos y en el establecimiento de normas de rango general. El carácter casuista de su sistema jurídico, unido al inmenso poderío marítimo de Inglaterra, que se desarrolla explosivamente a contar de la Ley de Navegación de 1660 han traído como consecuencia una acentuada influencia del derecho marítimo inglés en las prácticas comerciales marítimas del mundo entero.

Resulta interesante detenerse brevemente en el análisis de la Ley de 1660, ya que su contenido demuestra cómo, gracias a la decidida acción del Estado, fue posible que Inglaterra desarrollara su flota mercante y se pusiera a la cabeza de las naciones del mundo. Junto con fomentar la expansión de su marina mercante, Inglaterra tuvo buen cuidado de engrandecer igualmente su marina de guerra, complemento indispensable para mantener expeditas las rutas marítimas, libres de enemigos y piratas.

Fue así como en virtud de la Ley de Navegación de 1660 se consagra el monopolio absoluto en favor de las naves mercantes inglesas, construidas en Inglaterra o en una colonia inglesa, o de propiedad de ingleses o de colonos ingleses, para el transporte de mercaderías importadas o exportadas por cualquiera colonia inglesa. Además se esta-

blecía que determinados artículos, tales como el tabaco, azúcar, algodón, añil, jengibre y maderas de tinte producidos en las colonias, fuesen enviados únicamente a Inglaterra o a otra colonia inglesa.

*La Ley de Navegación de 1660 fue seguida de un desarrollo tan rápido de la marina mercante inglesa que algunos economistas de entonces, admirados, llamaron a la ley Magna Carta del Mar. Hasta qué grado las leyes de comercio contribuyeron a este desarrollo es todavía una interrogante. Que no eran letra muerta está probado por las prolongadas protestas de los holandeses por conducto diplomático, y de los colonos de las Antillas a través de sus agentes de Londres*¹⁵.

Un ejemplo acerca de la forma cómo se fue desarrollando el sistema jurídico británico en torno a las realidades de la actividad comercial marítima y a las prácticas y usos de los comerciantes, lo ofrece la historia de los orígenes del Lloyd's, que hoy constituye el más importante grupo de aseguradores del mundo, destacándose en el campo del seguro marítimo.

El siglo xvii ve la proliferación, en Londres, de cafés, que se convirtieron en centros donde se discutía de política, de literatura, y donde se transaban negocios. Uno de ellos, de propiedad de Edward Lloyd, situado en Tower Street, cerca del Támesis, atrajo una clientela preferentemente relacionada con las actividades marítimas, entre los cuales se contaban comerciantes dispuestos a asegurar los riesgos de accidentes o pérdidas de las naves y de sus cargamentos. Estos comerciantes pasaron a llamarse en inglés "underwriters" por el hecho de que escribían sus nombre al pie de las condiciones que contenía la póliza de seguro, cubriendo los riesgos marítimos en forma individual. En 1696, Edward

¹⁵ PARRY, H., *Europa y la expansión del mundo* (México, 1952). p. 195.

Lloyd inició la publicación del Lloyd's News que aun cuando tuvo corta vida, puede considerarse como el antecedente directo del Lloyd's List and Shipping Gazette que aún hoy se publica, siendo el periódico más autorizado en materia de informaciones marítimas y de seguros.

La influencia del Lloyd's no sólo en el campo del seguro marítimo, sino que en todos los otros rubros del seguro, así como en las normas jurídicas que reglamentan los seguros en general, ha sido bastante decisiva. Hoy día Lloyd's Underwriters tiene alrededor de ocho mil asociados que según el balance de 1974 (los balances del Lloyd's se efectúan cada tres años) recibieron un total de £ 1.538.873.942 en primas, y pagaron un total de £ 1.516.242.164 en reclamos¹⁶.

En Inglaterra, el derecho marítimo continúa manteniendo su autonomía y su particularismo, así como su independencia frente al derecho comercial. Es así como en la época en que se codificaba el derecho comercial en Europa y América Latina, incluyendo al derecho marítimo como una de las secciones de los Códigos, Inglaterra dicta la Merchant Shipping Act de 1894, que es complementada posteriormente por la Marine Insurance Act de 1906.

En Estados Unidos se aplica un criterio similar al de Inglaterra, en su condición de heredera espiritual de ésta última. Es así como no existe codificación general, dictándose leyes sobre materias específicas. Cabe hacer notar que a diferencia de Inglaterra, que por razones obvias, siempre ha tendido en su legislación a defender principalmente los intereses de los armadores, Estados Unidos ha puesto el acento en beneficio de los usuarios del transporte, vale decir, los cargadores. Ejemplo de esto último es la Harter Act de 1893 que establece normas sobre la responsabilidad del transportista marítimo.

¹⁶ *Lloyds Nautical Year Book and Calendar* (1979), p. 17.

El desarrollo de la navegación a vapor trae como consecuencia una expansión sin precedentes del comercio marítimo, lo que sin duda, influyó en el proceso codificador que hemos descrito y en la dictación de las leyes especiales marítimas de Inglaterra y Estados Unidos.

A medida que van progresando las técnicas de la navegación con el uso del casco de acero, con el perfeccionamiento de la maquinaria propulsora al introducirse la máquina compuesta de alta y baja presión, a contar de 1865, las naves adquieren más rapidez y mayor radio de acción, así como mayor capacidad para el transporte. Estas nuevas realidades van influyendo en las instituciones jurídicas marítimas, sin embargo el derecho codificado se queda atrás, siendo este vacío llenado por el derecho anglosajón por la vía contractual. "La influencia ejercida por la marina inglesa y la de otros países nórdicos explica el fenómeno jurídico mencionado, cuya presencia se advierte en los documentos a los que más comúnmente se apela para instrumentar diversos negocios jurídicos, v.gr., conocimientos, pólizas de fletamento, contratos de locación de buques, compromisos de avería, pólizas de seguro, etc." ¹⁷.

2. LA INTERNACIONALIZACION DEL DERECHO MARITIMO

Ya desde mediados del siglo XIX surge entre los juristas europeos del continente la idea de unificar las leyes marítimas, ante los diversos problemas que se generaban en el tráfico internacional, como consecuencia de las diferentes soluciones que daban las leyes nacionales a los mismos problemas, lo que provocaba conflictos de legislaciones.

Fue así cómo se fundó en Bruselas, en 1873, la Asociación para la Reforma y Codificación de la Ley de las Na-

¹⁷ BELTRÁN, L., *Curso de derecho de la navegación* (Buenos Aires, 1976), p. 23.

ciones, de la cual surgió posteriormente la International Law Association (Asociación de Derecho Internacional) que contribuyó en la Conferencia celebrada en Estocolmo en 1924 a definir por primera vez el concepto de Avería Gruesa y a completar las reglas de York y Amberes elaboradas en sucesivas conferencias celebradas en 1864 y 1890. Estas reglas tienen la particularidad de constituir un conjunto de normas que regulan una de las instituciones más antiguas del derecho marítimo, como son las averías gruesas, y que no han sido ratificadas por ninguna Conferencia Diplomática; sin embargo, hoy son de aplicación universal por la vía contractual en los contratos de fletamento.

Pero sin duda, el organismo privado más importante en estas tareas unificadoras del derecho marítimo, es el Comité Marítimo Internacional, que fuera impulsado por la Asociación Belga de Derecho Marítimo, naciendo a la vida en 1897.

La finalidad esencial del Comité Marítimo Internacional es la promoción de la unificación del derecho marítimo mediante la participación activa de quienes laboran en el comercio marítimo conjuntamente con los abogados especializados en ese campo. Se trata así de buscar la ecuación que permita reunir en el seno de una institución a quienes tienen la vivencia práctica de los problemas con aquellos que deben interpretar las leyes, aplicarlas o expresar adecuadamente la voluntad de las partes.

La visión del fundador del Comité Marítimo Internacional, el abogado belga Louis Franck, permitió, además, la extensión de la influencia y acción del comité a través de la formación de comités nacionales afiliados a la organización internacional central, con sede en Bruselas.

La labor del comité ha sido importantísima y ha demostrado ser bastante fructífera al lograr que muchos de sus proyectos de Convenciones hayan sido posteriormente aprobados por los gobiernos en conferencias diplomá-

ticas que son convocadas por el gobierno belga, de acuerdo con el procedimiento que se ha establecido.

Las principales convenciones que han salido del seno del Comité Marítimo, son las siguientes:

Convención Internacional para la Unificación de ciertas normas de derecho en materia de abordajes, celebrada en Bruselas en 1910.

Convención Internacional para la Unificación de ciertas normas de derecho en materia de Conocimientos de embarque, celebrada en Bruselas en 1924. Se la conoce también como Reglas de la Haya. Regula las relaciones y responsabilidades del fletante y del fletador. Alrededor de treinta países la han ratificado o incorporado con algunas variantes a su legislación nacional. Ejemplo de esto último es la Carriage of Goods by Sea Act de 1924 de Inglaterra y la de Estados Unidos de 1936. Esta Convención fue objeto de una modificación, a instancias del propio Comité, en el año 1968, en el que se le adicionó un Protocolo, conocido como las Reglas de Wisby.

Chile, lamentablemente no ha ratificado esta Convención.

Convención para la Unificación de ciertas reglas en materia de asistencia y salvamento marítimo, celebrada en Bruselas en 1910 y modificada por un Protocolo adicionado en 1967. En la última conferencia celebrada en Montreal, en mayo de 1981 por el Comité Marítimo Internacional, se aprobó un nuevo proyecto de Convención sobre Asistencia y Salvamento, el que será próximamente sometido a la aprobación de los gobiernos, en la forma usual de una Conferencia Diplomática convocada por el Gobierno de Bélgica.

Convención internacional para la unificación de ciertas reglas concernientes a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de naves, celebrada en Bruselas en 1924. Esta convención fue posteriormente sustituida por la suscrita, también en Bruselas, en 1957.

Convención internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a los privilegios e hipotecas marítimas, celebrada en Bruselas en 1926. Esta Convención fue a su vez sustituida por la aprobada en Bruselas en el mes de mayo de 1967.

Largo sería enumerar todas las convenciones que han sido ratificadas por la comunidad marítima internacional gracias a los esfuerzos del comité; lo importante es destacar que dichas convenciones son el reflejo del compromiso logrado entre los diversos intereses que participan en las actividades marítimas, fletantes, fletadores, aseguradores, cargadores, consignatarios, ya sea que representen al Estado y al interés público, como al privado.

Además de esta labor unificadora del derecho marítimo proveniente del sector privado, cabe mencionar la que se ha realizado a través de organizaciones intergubernamentales, tales como IMCO, Intergovernmental Maritime Consultative Organisation, creada en 1948 por una conferencia proveniente de la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas. La finalidad de IMCO consiste básicamente, en promover la cooperación en materias técnicas que afecten el comercio marítimo y en estimular los más elevados niveles en materias concernientes a la seguridad marítima y la eficiencia en la navegación; en desalentar la discriminación de banderas y las prácticas restrictivas y, finalmente, en proveer al intercambio de informaciones entre los gobiernos.

En el año 1971, a proposición de UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo), la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL) creó un grupo especial de trabajo cuyo objetivo era la revisión de la Convención de Bruselas de 1924 y su Protocolo del año 1968 y la promoción de una nueva Convención Internacional sobre transporte marítimo de mercancías, bajo los auspicios de la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

El referido grupo especial de trabajo elaboró un proyecto de Convenio que fue aprobado por UNCITRAL en mayo de 1976. Posteriormente, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) convocó a una Conferencia de Plenipotenciarios sobre la materia, que se celebró en la ciudad de Hamburgo (Alemania), entre el 6 y el 31 de marzo de 1978. Esta Conferencia elaboró el Convenio definitivo, conocido como "Convenio de las Naciones Unidas sobre transporte marítimo de mercancías de 1978" o "Reglas de Hamburgo", el que actualmente se encuentra en proceso de adhesión y ratificación.

La nueva normativa establecida por este Convenio difiere substancialmente de la regulación del transporte marítimo contenida en la Convención de Bruselas de 1924 y su Protocolo de 1968, y el Convenio, una vez que entre en vigor, vendrá a derogarla y reemplazarla.

SITUACION DE LA LEGISLACION MARITIMA EN CHILE

Durante la época colonial, Chile fue regido por la legislación española; en otras palabras, en lo marítimo tuvieron aplicación las normas del Consulado del Mar y posteriormente las Ordenanzas de Bilbao de 1737.

Con el advenimiento de la Independencia surge el interés del Gobierno por fomentar la creación de una marina mercante nacional. Una de las maneras de hacerlo fue mediante el decreto sobre libertad de comercio que se promulga con fecha 21 de febrero de 1811, en cuya virtud los puertos de Valdivia, Talcahuano, Valparaíso y Coquimbo quedan abiertos al comercio libre de las potencias extranjeras, amigas y aliadas de la España y también de las neutrales. Todos los otros puertos quedan reservados exclusivamente a los barcos de bandera chilena.

"De esta manera, en la misma Patria Vieja, se estableció el precedente para la copiosa legislación proteccio-

nista neomercantilista que sería promulgada más adelante, y de todos los aspectos de la economía nacional que preocuparon a los legisladores de 1811 y 1813, ninguno recibió tanta atención, como el fomento de la marina mercante”¹⁸.

Este espíritu proteccionista en favor del afianzamiento de una marina mercante nacional duró en esta primera etapa hasta 1848. Durante este período se dicta la ley de 1835, que establece definitivamente la reserva del comercio de cabotaje en favor de las naves chilenas, y la Ley de Navegación de 1836 en la que se reglamenta todo lo relativo a la nacionalidad de las naves y de su capitán y tripulaciones.

Sin embargo, no fueron lo suficientemente eficaces para lograr un importante desarrollo de la marina mercante chilena, ni para impedir que los armadores extranjeros utilizaran toda clase de subterfugios para aprovechar las ventajas de las referidas leyes.

Es interesante reproducir parte de la Exposición que dirigen al Supremo Gobierno los Armadores y Navieros Nacionales de Valparaíso, en 1845¹⁹: *A la adquisición indiscreta de buques, que forman los desechos de todas las naciones, es a lo que se debe, en gran parte, la decadencia de nuestra marina, su impotencia, su ínfimo puesto en la escala de ocupación y de los fletes, y desde que ella, las más de las veces burlada la ley que determina la nacionalidad del dueño, no tiene, como ya se ha dicho, más de nacional que la bandera, ni da ocupación a nuestra marinería, ni puede servir nunca de escuela...*

El descubrimiento del oro en California, en 1848, tiene un curioso efecto en nuestra marina mercante al provocar un masivo desplazamiento de naves cargadas de tri-

¹⁸ VÉLIZ, C., *Historia de la marina mercante de Chile* (Santiago, 1961), p. 22.

¹⁹ Citado por VÉLIZ, C. (n. 18), p. 60.

go, provisiones y aventureros hacia el puerto de San Francisco. Esto no habría tenido nada de malo, si no hubiera sido por el hecho increíble de que la fiebre del oro contagió también a las propias tripulaciones de los barcos, quedando éstos totalmente abandonados en el puerto. Para darse una idea de la magnitud de este "gold rush" en el campo marítimo, baste señalar, que a fines de 1849, había más de 300 naves abandonadas en la bahía de San Francisco ²⁰.

A raíz de esta situación, que dejó a los puertos del litoral prácticamente bloqueados por falta de aprovisionamiento, se puso término mediante un decreto de fecha 4 de septiembre de 1849, a la reserva del cabotaje para las naves nacionales, autorizándose a las naves de bandera extranjera para traficar libremente entre los puertos de la República. En el fundamento de este decreto se reconoce expresamente el hecho de que un tercio de las naves nacionales se han dirigido a California y no se tiene esperanzas de que retornen a Chile ²¹.

La Ordenanza de Aduanas de 1864 consolidó en forma permanente la autorización de las naves extranjeras para realizar libremente el cabotaje, situación que si bien es cierto existía desde 1859, sólo era de carácter temporal, ya que fue requiriendo de sucesivos decretos que renovaban esta autorización en favor de las banderas extranjeras, concedida inicialmente por un período de cuatro meses.

En 1865 se promulga la ley que aprobó el Código de Comercio que comenzó a regir el 1º de enero de 1867. De esta manera culminó un proceso que había comenzado en 1846, cuando se designó la primera comisión para que estudiara la forma de adaptar el Código de Comercio español a Chile. Esta Comisión nada hizo, por lo que el 3 de julio de 1851 se designó otra, que tuvo el mismo destino

²⁰ VÉLIZ, C. (n. 18), p. 78.

²¹ EYZACUIRRE, J., *Historia de Chile* (Santiago, 1972), t. 2, p. 609.

de la anterior. En 1852, el Presidente de la República fue autorizado para encomendarle a la persona que él designara, la redacción de un Código, trabajo que sería remunerado. Fue así cómo se encargó al abogado argentino residente en Chile, don Gabriel Ocampo, esta labor, quien después de trabajar varios años presentó un anteproyecto que fue revisado por una comisión especialmente designada para estos efectos en el año 1860. Después de cinco años de trabajo, se presentó el anteproyecto revisado al Congreso, el cual lo aprobó ese mismo año.

El Libro Tercero de este Código trata del Comercio Marítimo, destacándose en el Mensaje del Ejecutivo que acompaña el proyecto, la importancia especial que tiene para nuestro país esta parte de la legislación mercantil, dadas *“las peculiaridades de la situación geográfica de Chile”* lo que *“nos llama a promover y estimular el comercio por mar...”*.

La guerra con España (1865-1866) afectó seriamente el desarrollo de nuestra marina mercante, no sólo al provocar fuertes pérdidas físicas de naves, sino también por el hecho de que casi todas cambiaron de bandera, acogiéndose a los países neutrales en el conflicto, para escapar a los efectos del bloqueo de la Armada española sobre nuestros puertos.

*“Una vez finalizado el conflicto, la recuperación fue extremadamente lenta: doce años después del bombardeo de Valparaíso, el tonelaje bajo bandera chilena apenas alcanzaba a 39.756 toneladas —una fracción más que la mitad del tonelaje registrado en 1865”*²².

La explicación de esta escasa recuperación se debe al hecho de que la inmensa mayoría de las naves sólo tenían de chilena la bandera, pero sus propietarios y tripulaciones eran en su mayoría extranjeros²³. El efecto de esta realidad

²² VÉLIZ, C. (n. 18), p. 188.

²³ ENCINA, F., *Historia de Chile*, t. 15, p. 643.

creó graves problemas al comienzo de la Guerra del Pacífico, al carecerse de medios de transporte marítimo verdaderamente confiables para el esfuerzo bélico. En la Revista de la Marina de 1885 (p. 661) encontramos el siguiente comentario del oficial naval Luis Uribe Orrego, en un artículo intitulado *"El rol de los vapores mercantes nacionales en la pasada guerra del Pacífico"*: *En ninguno de los vapores transportes (que hemos enumerado) encontrábase un solo marino en cuyo corazón ardiera el fuego sagrado del patriotismo chileno...*

En 1878 se promulga una nueva ley de Navegación que reemplaza a la de 1836, y que rige hasta 1978, año en que se dicta una nueva ley de Navegación por Decreto N° 2222, de fecha 21 de mayo.

La ley de Navegación de 1878 consagra normas bastante liberales en materia de propiedad de las naves, al permitir que todo extranjero domiciliado en Chile, que tenga casa de comercio establecida en el país, o que ejerza en él alguna profesión o industria, pueda ser dueño de buque chileno, además de cualquier ciudadano natural o legal de la República. En lo que se refiere a la tripulación, sólo se exige un mínimo de una tercera parte de ciudadanos chilenos. Esta ley contiene, además, diversas normas que dicen relación con el sistema de matrícula de las naves, con las funciones y deberes del capitán, oficiales y tripulación, con el transporte de pasajeros, con las relaciones con la marina de guerra y con el naufragio y salvamento.

En 1919 se promulga la ley sobre Hipoteca de Naves que complementa de manera importante al Código de Comercio que había omitido reglamentar la hipoteca marítima.

En 1922 se promulga la ley 3841 que restablece al cabo de casi un siglo, la reserva del cabotaje en forma exclusiva a las naves mercantes nacionales, después de uno de los debates parlamentarios más largos de nuestra his-

toria. Esta ley es modificada por la N° 6415, de 1939, que mantiene la reserva de cabotaje para las naves de bandera chilena, y posteriormente por la ley 12.041, del 26 de junio de 1956, que además de mantener la reserva del cabotaje, incorpora por primera vez la reserva del 50% del comercio de importación y exportación en favor de las naves chilenas. Estas disposiciones fueron motivo de gran resistencia por parte de los armadores extranjeros, especialmente los pertenecientes a las grandes potencias marítimas, que fueron los grandes campeones de la "*libertad de los mares*", olvidándose, especialmente en el caso de Inglaterra, que consolidaron su poderío marítimo, precisamente al amparo de leyes de carácter aun más proteccionista que la recientemente dictada.

Este nuevo principio de la reserva de un porcentaje del comercio exterior, fue imitado por gran parte de los países latinoamericanos, que dictaron normas similares, para fomentar el desarrollo de sus respectivas marinas mercantes. Sin embargo, la ley 12.041 no representó un significativo aumento de nuestra flota mercante nacional, aun cuando permitió una importante renovación de las naves así como una sensible disminución en el promedio de edad y por ende en su modernización.

En mayo de 1974 se dicta el Decreto Ley 466, que modifica la Ley 12.041 y que se traduce en un importante incremento del tonelaje de bandera nacional, el que por primera vez en la historia llega al millón de toneladas.

A pesar de los excelentes resultados logrados con el D.L. 466, desde el punto de vista del crecimiento y diversificación de la Marina Mercante Nacional, ODEPLAN, recogiendo el pensamiento de los grupos exportadores chilenos, propuso modificar nuevamente la ley de Fomento a la Marina Mercante, en el sentido de suprimir las reservas de carga para las naves nacionales. El conocimiento de esta iniciativa produjo un arduo debate en la prensa. Por una parte cabe destacar una carta publicada por el

señor Alvaro Donoso en "El Mercurio" de Valparaíso, del 29 de mayo de 1979, donde entre otros conceptos se apoya la iniciativa de ODEPLAN porque la Ley de Reserva de Carga obliga a los chilenos a fletar sus productos a precios monopólicos, y porque encarece el costo del transporte internacional de mercaderías chilenas.

Con fecha 7 de septiembre de 1979, el entonces Capitán de Navío, Francisco Ghisolfo Araya, expresó el pensamiento de la Marina de Guerra en un discurso pronunciado en la ceremonia de clausura del Curso de la Academia de Guerra Naval para periodistas sobre Los Fundamentos del Poder Marítimo de Chile. Dijo en tal oportunidad lo siguiente: *"La flota mercante alcanzó la primera meta fijada de un millón de toneladas en un tiempo relativamente breve. Diversas circunstancias han hecho perder el impulso logrado y con la renovación de las naves se ha tenido un leve retroceso. Ello no debe desalentarnos, porque estamos ciertos de que el estudio de una nueva legislación, que se lleva a cabo, apropiada para la situación que se vive en el ámbito mundial y acorde con las particularidades de esta actividad, revitalizará el auge que los armadores dieron a sus empresas, para alcanzar ahora una nueva meta que la seguridad nacional impone. No puede ser ésta menos de tres millones de toneladas de buques. Esto nos permitiría realizar en naves de bandera nacional todo el tráfico de combustibles líquidos, el cabotaje en su integridad y parte sustancial del comercio internacional, asegurando de ese modo las principales exportaciones que producen las divisas necesarias para la economía de la nación y las importaciones esenciales para el normal desenvolvimiento del país"*.

También los oficiales de la Marina Mercante hicieron presente su opinión, por intermedio de su presidente, el Sr. Abdallh Rumie Mondaca, quien en declaración publicada en "El Mercurio" del 12 de diciembre de 1979, expresó lo siguiente: *"Con profunda preocupación e indisimulado temor hemos continuado siendo espectadores de las discusio-*

nes por modificar la Ley de Fomento de la Marina Mercante. A un año plazo de la iniciativa de ODEPLAN, de eliminar la reserva de carga, podemos apreciar que mientras las distintas posiciones no consiguen conjugarse, nuestra flota comercial continúa disminuyendo su tonelaje propio, reducción que ya ha alcanzado las 250.000 t. D. W., aumentado con ello la dependencia del transporte por naves extranjeras, en vez de disminuirla”.

En el Diario Oficial del 22 de diciembre de 1979 se publicó la nueva Ley de Fomento de la Marina Mercante, que modificó sustancialmente la legislación anterior, al suprimir de hecho las reservas del cabotaje y de las cargas del comercio exterior que antes existían en favor de las naves nacionales, las que quedaron ahora sujetas a las leyes de la libre competencia internacional. Esto ha significado la disminución notoria del tonelaje a flote bajo bandera nacional.

Con fecha 21 de mayo de 1978, se dictó el D.L. 2222 que reemplazó la Ley de Navegación de 1878. Este cuerpo legal contiene importantes normas, tanto de derecho público marítimo como de derecho privado. Se crea por primera vez un Registro de Matrícula de Naves, cuya finalidad, además de servir para establecer la nacionalidad de las naves, es la de medio de publicidad de la propiedad naval, ya que se presume poseedor regular a aquel a cuyo nombre figure la nave matriculada.

Incorpora las normas de las Convenciones de Bruselas de 1910, referente a abordaje y a salvataje, lo que significa una importante modificación a varios artículos del Libro III del Código de Comercio. Finalmente, consagra diversas disposiciones tendientes a preservar el mar de la contaminación derivada de los derrames de hidrocarburos, ya sea provenientes de naves como de instalaciones terrestres, creándose por primera vez en la historia de nuestro derecho marítimo una jurisdicción marítima especial constituida por un Ministro de la Corte de Apelaciones de Valparaíso que ac-

tuará como tribunal de primera instancia para conocer todo lo relacionado con la aplicación de las normas sobre contaminación contenidas en la Ley de Navegación. Como tribunal de segunda instancia actuará la Corte de Apelaciones de Valparaíso.

Por Decreto Supremo del Ministerio de RR.EE. N° 605 de fecha 6 de septiembre de 1982, publicado en el Diario Oficial del 23 de octubre del mismo año, se promulgó la ratificación por parte de Chile del "Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías de 1978", denominado "Reglas de Hamburgo".