

FIRMADO CONVENIO PARA CONCRETAR CODIGO DEL MAR

La Armada y cuatro universidades del país firmaron un convenio el 29 de junio por el cual se posibilitará la elaboración del Código del Mar, cuerpo legal que recopila y agiliza una serie de disposiciones sobre legislación marítima.

En el gabinete del almirante José T. Merino Castro en el edificio Diego Portales, en una breve ceremonia presidida por éste, rubricaron el documento el Director del Litoral y Marina Mercante, contraalmirante Guillermo Aldoney; el Auditor general de la Armada, contraalmirante de justicia Aldo Montagna y los rectores de las universidades de Chile, general Agustín Toro; Católica de Chile, vicealmirante (R) Jorge Swett; Católica de Valparaíso, capitán de navío IM (R) Matías Valenzuela y de Concepción, Heinrich Rochna. Asistió también la Ministro de Justicia, Monica Madariaga.

El Código del Mar, que implica la participación directa de estas universidades en su elaboración, significa unificar una serie de normas dispersas. Entre ellas, aquellas de derecho inter-

nacional marítimo, seguridad de la vida en el mar y todas las vinculadas con la navegación; en otras palabras, la Ley de Navegación-recientemente promulgada y que reemplazó a la de 1878, vigente durante cien años y de cuya elaboración tomó parte muy activa nuestro héroe máximo, Arturo Prat-; normas de derecho comercial marítimo, que implica actualizar el Código de Comercio; normas de derecho laboral, penal y procesal y de derecho relacionadas con la industria naval y su fomento.

El almirante Merino expresó, entre otras cosas: " nuestra patria por mandato de su geografía depende inevitablemente del mar. Y al decir mar estoy señalando toda la inmensa gama de actividades que nacen de su explotación y aprovechamiento efectivo e inteligente".

" Por ello es que cuanto podamos hacer por contribuir al logro de una auténtica conciencia marítima redundará necesariamente mañana en nuevos frutos de progreso y desarrollo para todos los chilenos0.

LA ARMADA Y LOS INTERESES MARITIMOS

Los directores de diarios y de revistas informativas se reunieron en Valparaíso con la plana mayor de la Armada Nacional, para conocer puntos de vista de la institución sobre la actividad marítima.

Durante la reunión, el Director del Litoral y Marina Mercante, contralmirante Aldoney, dio a conocer la siguiente exposición:

" Un deber de reconocimiento hacia la labor que en lo marítimo desarrolla la Prensa Nacional, nos congrega en esta reunión. En la persona de los más altos representantes de empresas periodísticas, directores de diarios y revistas, agradecemos el interés que siempre han demostrado por las cosas del mar y por la actividad que en él se desarrolla.

Tal interés y preocupación, no podía ser ajeno a la prensa en sí, porque el mar hace noticias a cada instante y en la más variada gama de sucesos que afectan al hombre, a la naturaleza y a la política de las naciones. Pero no es esto lo primordial en este reconocimiento, sino que la capacidad de los hombres que tienen responsabilidad periodística, para analizar y evaluar hechos y debaten, y que comprenden que un país con tan largo litoral y abierto a un océano anchuroso, depende grandemente de él.

Si el mar chileno ha inspirado a pintores, científicos, historiadores, poetas, escritores, ensayistas, trabajadores y fundamentalmente a héroes que han rendido su vida en él, en la paz y en la guerra, también ha sido fuente para que destacadas plumas de nuestro periodismo se hayan recreado con artículos y ensayos, que publicados, han hecho llegar a todos los chilenos el conocimiento de su mar, inmensa riqueza que Dios puso a disposición de nuestra capacidad creadora.

Nuestros antepasados, a medida que se familiarizaron con el mar, fueron creando actividades de todo orden, transporte, construcción naval, recreación, etc. En su conjunto, su uso, desarrollo y explotación, han constituido un grupo de intereses fiscales y privados, que para expresarlos en forma resumida, llamamos intereses marítimos.

Estos gravitan en forma decisiva en nuestra economía, en tal forma que son vitales para el país. Basta nombrar solamente el transporte marítimo, que mueve sobre un 93% de nuestro comercio exterior, para darse cuenta de su gravitación y la dependencia que nos impone.

No quiero insistir en este punto, ya que todos los presentes comprenden que el nuestro es un país marítimo y cómo, esta condición esencial, debiera dirigir la gran política de la nación.

PREOCUPACION DE LA ARMADA

La Armada desde su creación, ha estado preocupada del desarrollo y de la vigilancia de tales intereses. No podía ser de otra forma, ya que su misión bélica más relevante, es la defensa de tales intereses, en especial de sus líneas de comunicaciones marítimas, arterias por las cuales circula el elemento vital, que son los barcos que transportan sus productos y materias primas.

La presencia en esta reunión, de las más altas autoridades navales de la región es coincidente con la importancia y preocupación que la Armada presta al desarrollo de lo marítimo. Una de las misiones de la Comandancia en Jefe de la Armada es, justamente, propender al desarrollo de los intereses marítimos. A las zonas navales les corresponde la protección y vigilancia de las costas en su mar jurisdiccional.

Corresponde a la Dirección del Litoral y Marina Mercante, por delegación del Comandante en Jefe de la Armada, a cuyo cargo me encuentro, administrar el territorio marítimo y hacer cumplir las leyes, convenios y reglamentos vigentes. Labor muy amplia, que ejerce en forma autónoma, y que abarca aspectos tales como inspecciones, controles, otorgamiento de títulos, matrículas, certificados control y combate de la contaminación, recepción y despacho de naves, control de pesca, política marítima, etc.

Dentro de este marco, no es ajeno a las funciones de la Dirección del Litoral todo lo

que sucede en el ámbito marítimo, estando obligada a velar por el desarrollo de las actividades en el mar, como una forma de proteger el patrimonio nacional y la vida de quienes laboran en él.

Ha correspondido al Gobierno de las Fuerzas Armadas, comprendiendo el valor geopolítico de nuestro océano, elaborar una política oceánica, previa realización de un seminario en el que participaron todos los sectores interesados, públicos y privados, científicos y universitarios. Esta política fue incorporada con ligeras variantes a la Estrategia Nacional de Desarrollo Económico y Social, que es el documento rector de las políticas de largo plazo. Su implementación ha estado regulada en el Plan Nacional Indicativo de desarrollo, para el sexenio 1978 al 1983 y en los programas ministeriales anuales. Es mandatoria para el sector público y se materializa a través de iniciativas de proyectos de ley, decretos supremos y órdenes ministeriales. Para el sector privado, la política oceánica permite encauzar las iniciativas y recursos desarrollando una acción coordinada entre sí y con los objetivos del Estado.

Permitidme que en forma muy resumida, pase una ligera revista a lo que hoy día son y presentan tales intereses marítimos.

RECURSOS NATURALES

En primer lugar tenemos los recursos naturales, que clasificamos en No Renovables, que en general son los minerales que se encuentran en el suelo y subsuelo marino, entre éstos el carbón, el petróleo y el gas natural en cuya explotación hemos avanzado mayormente.

Entre los renovables el más destacado es la Pesca, pero no podemos olvidar otras riquezas como son, la energía mareo-motriz, la eólica, la solar y la obtención de agua dulce del mar.

La creación de la Subsecretaría de Pesca, ha llenado una larga y sentida necesidad. Su acción está destinada a hacer progresar nuestra incipiente explotación pesquera integral. Junto con su función de coordinar y regular la actividad, promoverá el conocimiento cabal de nuestra potencialidad pesquera y su racional explotación.

La presencia de capital extranjero, en sociedades mixtas, ha permitido incorporar a la explotación zonas donde nuestras embarcacio-

nes tradicionales no habrían podido llegar. Sus barcos, con bandera chilena, proporcionan beneficios económicos al Estado y permiten transferencia de tecnología y empleo de tripulación chilena. En esto último, se han presentado dificultades por falta de oficiales y tripulantes preparados. Tratamos de promover el interés por embarcarse en estos buques y capacitar personal idóneo.

El sector privado nacional ha logrado consolidar su producción, por sobre las variables estacionales y aperiódicas. Hoy nuestro país estaría en el ranking mundial en un 10º lugar en tonelaje capturado.

Se requieren una mayor prospección, mejores barcos y diversificar las especies a aprovechar.

MARINA MERCANTE

La acción del Gobierno impulsó un crecimiento acelerado de la Marina Mercante Nacional. Ultimamente, con el vencimiento de disposiciones transitorias contenidas en la ley vigente, y la incertidumbre que creó el anuncio de una nueva ley en gestación, el crecimiento se ha estancado.

La situación se resume como sigue: Existe una Ley de Fomento vigente desde 1955 y modificada en 1974. Contempla reserva de carga de cabotaje y un 50% de participación en el comercio exterior, para los buques de bandera nacional. Además, permite la formación de un fondo de renovación de unidades, que alcanza al 35% de las utilidades anuales de cada compañía naviera. Las disposiciones relativas a exenciones tributarias y arriendo de naves, vencieron al 31 de diciembre próximo pasado y 11 de junio último, respectivamente.

Hoy en día, se debate la conveniencia de modificar o reemplazar esta ley en tal forma de hacerla compatible con el esquema económico actual y para incorporar en carácter permanente las disposiciones transitorias vencidas. Se considera la posibilidad de establecer una nueva modalidad y regulación de la reserva de carga, como también la supresión del fondo de renovación de naves. Hasta el momento no hay un proyecto definitivo, por lo que la ley de Fomento actual, sigue vigente.

La Marina Mercante está sujeta en lo técnico a la Dirección del Litoral y Marina Mercante y en lo comercial al Ministerio de Transportes.

Estimo que la creación de una Subsecretaría de Marina Mercante, es tan justificada como la Subsecretaría de Pesca, por la importancia que ella tiene para el país, especialmente en el convulsionado mundo que hoy vivimos. Un estudio especializado del mercado de fletes, debe permitirle incorporar sus beneficios a nuestra economía y evitar una nefasta competencia entre empresas nacionales.

Puertos.— El Informe Económico de "El Mercurio" nos ha ilustrado acertadamente acerca del problema portuario. Puede decirse que la infraestructura es adecuada al volumen actual del comercio exterior e interno y que no se precisa en lo general de grandes ampliaciones o nuevas construcciones. Existiendo un mayor margen de aprovechamiento de la infraestructura y considerando los recursos, las ampliaciones proyectadas permiten asignar las disponibilidades a necesidades más inmediatas. Sin embargo, es necesario modernizar y aumentar sus elementos.

Dentro de la política portuaria se considera la participación del sector privado en la explotación de puertos, pero esto no significa que la EMPORCHI vaya a desaparecer o privatizarse, la Empresa Portuaria es necesaria por razones de orden económico y estratégico, aunque es posible autorizarla para arrendar sus instalaciones o muelles.

Industria Naval-Astilleros.— Esta industria que tuvo en un tiempo pasado un promisorio comienzo, por razones de diverso orden no ha podido estar a la altura de lo que nuestra tradición marítima pudo esperar. Honrosa excepción ha sido ASMAR, que ha servido la reparación de naves chilenas y extranjeras, y que ahora con los proyectos en desarrollo entra de lleno a la construcción y reparación de naves y artefactos navales. Debo mencionar también el esfuerzo que hacen astilleros particulares especialmente en la región de Valdivia y los dedicados a embarcaciones de pesca en el norte.

La industria naval en Chile necesita de legislación especial para poder competir en el exterior, ya que en todos los países del mundo, en forma directa o indirecta, se protege y subvenciona a sus astilleros, por ser una industria con efectos económicos, estratégicos y geopolíticos. Además, hay una fuerte repercusión técnica y científica de positivos efectos colaterales.

Son parte también de los intereses marítimos, la conservación del medio oceánico, la

investigación científica y tecnológica, los deportes y recreación y la formulación de un derecho marítimo, consecuente con el derecho internacional y nuestra realidad oceánica.

Estos conceptos son tan vastos, que cada uno en sí forma una cadena de acciones que es conveniente desarrollar, porque en una u otra forma, condicionan la incorporación de la riqueza oceánica y su explotación, al patrimonio de los chilenos.

Es reconfortante ver cómo gran número de investigadores y apasionados del mar, principalmente apoyados por las Universidades, han contribuido al mejor conocimiento de la riqueza que él encierra.

Hay profesionales y técnicos que procuran soluciones a problemas contingentes que afectan la preservación de la vida en el mar.

Los trabajadores del mar, guardadores de una rica tradición, sean pescadores artesanales, tripulantes, estibadores, artesanos, etc., son también parte de estos intereses marítimos. Su * trabajo tiende cada vez a ser más especializado y debe buscarse su capacitación, tarea que coordinadamente con otros organismos realiza o promueve la dirección del litoral.

Después de este somero análisis, concluimos que, con la política oceánica, tenemos un buen punto de partida.

Sin embargo, lo que se ha hecho es insuficiente. Se requiere aún un esfuerzo mayor del país para hacerse presente en su mar y convertirlo en segura fuente de desarrollo y vinculación.

Se ha dicho que no basta tener un mar territorial, sino que para que realmente sea propio, hay que ocuparlo. Esto se hace con el cabal conocimiento que tengamos de él, con una actividad permanente en su superficie y bajo ella, con los buques nacionales y extranjeros que lo cruzan, bajo nuestro control y jurisdicción, con leyes que regulan su actividad, y con la fuerza naval que amparada en el derecho haga respetar la ley. Una permanente labor de vigilancia y patrullaje es necesaria, para evitar que intereses extranjeros o simples piratas, aprovechen nuestras riquezas. Cuando no se está avizor o no se poseen los medios, todo océano es penetrable. La vastedad de nuestro océano, hace que sea aún más vulnerable.

Consciente la Armada de su responsabilidad, acrecienta su esfuerzo y coordina su acción

para que el mar de Chile sea siempre patrimonio de los chilenos.

COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA DONA UNA IMAGEN DE LA VIRGEN DEL CARMEN A LA CAPILLA NAVAL DE LAS SALINAS

El 15 de julio el Comandante en Jefe de la Armada hizo entrega de una imagen de la Virgen del Carmen tallada en madera policromada que pertenecía a su familia y fue traída desde España hace cien años. Esta obra de arte había sido trasladada desde Santiago hasta la Escuela de Armamentos de la Armada y fue llevada desde esta repartición hasta la capilla naval de Las Salinas en andas con escolta del personal de la Armada. En la puerta del templo fue recibida por los almirantes presentes en Valparaíso, quienes depositaron la venerada imagen en el lu-

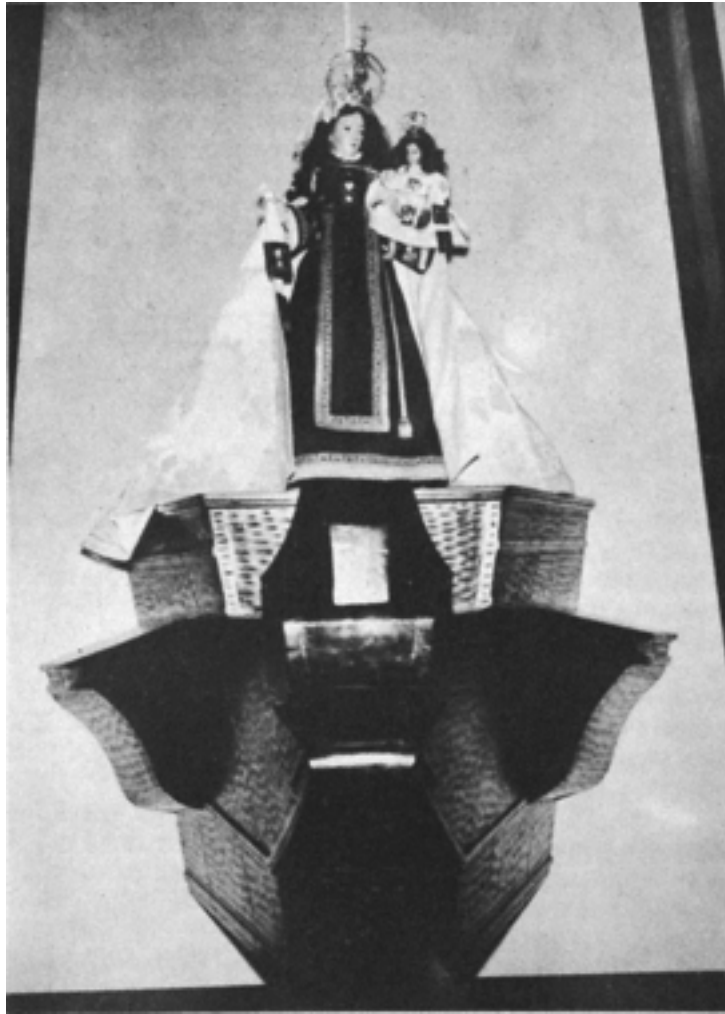
gar designado, la proa de madera de un buque, simbolizando con ello que esta Virgen es la patrona de la Armada.

La imagen tiene un metro treinta de estatura y estuvo desde que llegó de España, durante 50 años en La Serena.

El manto que la cubre es de raso blanco con incrustaciones en hilo de seda dorado; porta en sus brazos al niño Jesús y tanto la Virgen como el niño llevan en sus cabezas coronas de plata con rubíes.



Comandante en Jefe de la Armada y grupo de almirantes depositando imagen de la Virgen en Capilla naval de las Salinas .



La virgen en su posición actual, en la proa de un buque imaginario

