

REPÚBLICA DE CHILE



DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

PUBLICACIÓN OFICIAL

LEGISLATURA 348^a, EXTRAORDINARIA

Sesión 4^a, en miércoles 9 de octubre de 2002

Ordinaria

(De 16:18 a 16:49)

PRESIDENCIA DEL SEÑOR ANDRÉS ZALDÍVAR, PRESIDENT

SECRETARIO, EL SEÑOR CARLOS HOFFMANN CONTRERAS, TITULAR

ÍNDICE

Versión Taquigráfica

	<u>Pág.</u>
I. ASISTENCIA.....	
II. APERTURA DE LA SESIÓN.....	
III. TRAMITACIÓN DE ACTAS.....	
IV. CUENTA.....	

V. ORDEN DEL DÍA:

Proyecto de ley, en segundo trámite, que posterga vigencia de reavalúo de bienes raíces agrícolas y faculta al Presidente de la República para dictar texto refundido y actualizado que indica (2888-01) (queda para segunda discusión).....

Proyecto de ley, en segundo trámite, que modifica la ley N° 18.490, que establece seguro obligatorio de accidentes personales causados por circulación de vehículos motorizados (2447-15) (se aprueba en general)

VI. INCIDENTES:

Peticiones de oficios (se anuncia su envío).....

*A n e x o s***ACTAS APROBADAS:**

Sesión 1ª, en martes 1 de octubre de 2002.....

Sesión 2ª, ordinaria, en miércoles 2 de octubre 2002.....

DOCUMENTOS:

1.- Informe de la Comisión de Vivienda y Urbanismo recaído en el proyecto que modifica la ley N° 19.537, sobre copropiedad inmobiliaria, con el objeto de establecer normas sobre arquitectura y construcción en materia de evacuación de gases (2739-14).....

2.- Informe de la Comisión de Vivienda y Urbanismo recaído en el proyecto que modifica la ley N° 19.537, sobre copropiedad inmobiliaria, a fin de otorgar funciones y atribuciones a administradores de condominios en materia de evacuación de gases (2740-14).....

3.- Segundo informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones recaído en el proyecto que crea Registro Nacional de Transporte Terrestre (2590-15).....

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

I. ASISTENCIA

Asistieron los señores:

--Aburto Ochoa, Marcos
--Arancibia Reyes, Jorge
--Ávila Contreras, Nelson
--Boeninger Kausel, Edgardo
--Bombal Otaegui, Carlos
--Canessa Robert, Julio
--Cantero Ojeda, Carlos
--Cariola Barroilhet, Marco
--Coloma Correa, Juan Antonio
--Cordero Rusque, Fernando
--Espina Otero, Alberto
--Fernández Fernández, Sergio
--Flores Labra, Fernando
--Foxley Rioseco, Alejandro
--Frei Ruiz-Tagle, Carmen
--Frei Ruiz-Tagle, Eduardo
--García Ruminot, José
--Horvath Kiss, Antonio
--Larraín Fernández, Hernán
--Lavandero Illanes, Jorge
--Martínez Busch, Jorge
--Matthei Fornet, Evelyn
--Moreno Rojas, Rafael
--Muñoz Barra, Roberto
--Naranjo Ortiz, Jaime
--Novoa Vásquez, Jovino
--Núñez Muñoz, Ricardo
--Ominami Pascual, Carlos
--Orpis Bouchón, Jaime
--Páez Verdugo, Sergio
--Parra Muñoz, Augusto
--Pizarro Soto, Jorge
--Prokurica Prokurica, Baldo
--Ríos Santander, Mario
--Romero Pizarro, Sergio
--Ruiz De Giorgio, José
--Ruiz-Esquide Jara, Mariano
--Sabag Castillo, Hosain
--Silva Cimma, Enrique
--Stange Oelckers, Rodolfo
--Valdés Subercaseaux, Gabriel
--Vega Hidalgo, Ramón
--Viera-Gallo Quesney, José Antonio
--Zaldívar Larraín, Adolfo
--Zaldívar Larraín, Andrés
--Zurita Camps, Enrique

Actuó de Secretario el señor Carlos Hoffmann Contreras, y de Prosecretario, el señor Sergio Sepúlveda Gumucio.

II. APERTURA DE LA SESIÓN

--Se abrió la sesión a las 16:18, en presencia de 19 señores Senadores.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- En el nombre de Dios, se abre la sesión.

III. TRAMITACIÓN DE ACTAS

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Se dan por aprobadas las actas de las sesiones 1ª y 2ª de la Legislatura Extraordinaria, en 1 y 2 de octubre del año en curso, que no han sido observadas.

--(Véanse en los Anexos las actas aprobadas).

IV. CUENTA

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Se va a dar cuenta de los asuntos que han llegado a Secretaría.

El señor SEPÚLVEDA (Prosecretario).- Las siguientes son las comunicaciones recibidas:

Oficios

Del señor Ministro de Agricultura, mediante el cual contesta un oficio enviado en nombre del Honorable señor Horvath, relacionado con la extracción masiva de musgo (peat moss) en la laguna Pedro Aguirre Cerda, kilómetro 100 de la Carretera Austral, Undécima Región.

Dos del señor Ministro de Obras Públicas, a través de los cuales responde igual número de oficios enviados en nombre del Senador señor Moreno: uno relativo al financiamiento para la conservación de caminos, puentes y badenes en la Comuna de Navidad, Sexta Región, y el otro, al financiamiento para obras de servicios de agua potable y alcantarillado en la misma comuna.

Del señor Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, por medio del cual contesta un oficio enviado en nombre del Honorable

señor Stange, en cuanto a la eventual superposición de concesiones de acuicultura otorgadas en el río Maullín, Décima Región.

Del señor Secretario Regional Ministerial de Educación de la Región Metropolitana, mediante el cual responde un oficio enviado en nombre del Senador señor Larraín, referido al nombramiento de directores de establecimientos educacionales.

--Quedan a disposición de los señores Senadores.

Informes

Dos de la Comisión de Vivienda y Urbanismo, recaídos en los proyectos de ley, en segundo trámite constitucional, que se indican:

1.- El que modifica la ley N° 19.537, sobre copropiedad inmobiliaria, con el objeto de establecer normas sobre arquitectura y construcción en materia de evacuación de gases (boletín N° 2.739-14) **(Véase en los Anexos, documento 1)**, y

2.- El que modifica la ley N° 19.537, sobre copropiedad inmobiliaria, otorgando funciones y atribuciones a los administradores de condominios en materia de evacuación de gases (boletín N° 2.740-14). **(Véase en los Anexos, documento 2)**.

Segundo informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que crea el Registro Nacional de Transporte de Carga Terrestre (boletín N° 2.590-15). **(Véase en los Anexos, documento 3)**.

Tres de la Comisión de Derechos Humanos, Nacionalidad y Ciudadanía, recaídos en las solicitudes de rehabilitación de ciudadanía de los

señores Nicolás Alexis Pérez Gómez, Rafael Humberto Escalona Fuentes y Rubén Marcos Rojas Vargas (boletines Nos. S 459-04; S 624-04 y S 630-04, respectivamente).

--Quedan para tabla.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Terminada la Cuenta.

Quiero pedir a la Sala que tratemos en esta sesión los tres informes recaídos en sendas solicitudes de rehabilitación de ciudadanía, que han quedado para tabla y vienen con acuerdos unánimes de la Comisión respectiva.

El señor MARTÍNEZ.- No figuran en el Orden del Día, señor Presidente.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Por eso mismo estoy recabando el asentimiento de la Sala para tratarlos en esta sesión. Porque estamos casi sin tabla, pues se pidió segunda discusión para el proyecto signado con el número 1.

¿Habrá acuerdo?

No hay acuerdo.

Por lo tanto, quedan para ser incluidos en el Orden del Día de la próxima sesión.

V. ORDEN DEL DÍA

POSTERGACIÓN DE ENTRADA EN VIGENCIA DE REAVALÚO DE BIENES

RAÍCES AGRÍCOLAS Y FACULTAD DELEGADA EN MATERIA DE

PLANTAS DE SERVICIO DE IMPUESTOS INTERNOS

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados que posterga la vigencia del reavalúo de los bienes raíces agrícolas y

faculta al Presidente de la República para dictar el texto refundido y actualizado que indica, con nuevo informe de las Comisiones de Hacienda y de Agricultura, unidas.

--Los antecedentes sobre el proyecto (2888-01) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 7ª, en 9 de abril de 2002.

Informes de Comisión:

Agricultura, sesión 22ª, en 20 de agosto de 2002.

Hacienda, sesión 22ª, en 20 de agosto de 2002.

Hacienda y Agricultura, unidas (nuevo), sesión 3ª, en 8 de octubre de 2002.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Para este proyecto se pidió segunda discusión.

En la primera discusión, ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

--La iniciativa queda para segunda discusión.

MEJORAMIENTO DE BENEFICIOS DE SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Corresponde ocuparse del proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, sobre modificaciones a la ley N° 18.490, que estableció el seguro obligatorio de accidentes personales causados por circulación de

vehículos motorizados, con informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones y urgencia calificada de "simple".

--Los antecedentes sobre el proyecto (2447-15) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 16ª, en 14 de noviembre de 2001.

Informe de Comisión:

Transportes, sesión 3ª, en 8 de octubre de 2002.

El señor HOFFMANN (Secretario).- De conformidad con lo dispuesto en el artículo 127, inciso segundo, del Reglamento, la Comisión deja constancia de que sólo discutió en general la iniciativa, no obstante ser de artículo único, por contener disposiciones relativas a diversas materias.

Los objetivos principales del proyecto son:

1.- Mejorar los beneficios que otorga el seguro obligatorio de accidentes personales causados por circulación de vehículos motorizados, aumentando las indemnizaciones contempladas en la ley;

2.- Extender las prestaciones cubiertas por el seguro, incluyendo las atenciones dentales, psicológicas y los tratamientos de rehabilitación física;

3.- Ampliar los plazos de prescripción para reclamar las indemnizaciones, y

4.- Añadir nuevos beneficiarios y reducir o eliminar las cargas y topes impuestos a los interesados para obtener las prestaciones del seguro.

La iniciativa fue aprobada en general por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables señores Muñoz Barra, Novoa, Pizarro y Vega, en los mismos términos en que lo hizo la Honorable Cámara de Diputados.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- En discusión general el proyecto.

Tiene la palabra el Honorable señor Martínez.

El señor MARTÍNEZ.- Señor Presidente, en la iniciativa no queda resuelto lo relativo al efecto que tiene lo acordado en su oportunidad con relación al aumento de las indemnizaciones, que parece algo lógico, pues actualiza una normativa que data de 1986. Pero el problema está en que no queda resuelto el efecto que dicho aumento tendrá en las primas de los seguros. No se han proporcionado antecedentes más claros al respecto. Es evidente que un incremento de los montos de las indemnizaciones, en el caso de ocurrir una desgracia, provocará forzosamente un aumento en el valor de las primas. De manera que, a mi juicio, ésa es una situación que no está resuelta.

Me gustaría escuchar el parecer de alguno de los integrantes de la Comisión, pues del texto del informe no se aprecia una discusión más acotada, salvo sobre dos cosas.

En primer lugar, el señor Subsecretario opina que no se aumentarán las primas porque las empresas tienen demasiadas utilidades, argumento que me llama la atención por su falta de lógica y que implica, en el fondo, inmiscuirse en el manejo interior de la empresa privada. Y aparentemente no es así, pues los intermediarios son los que, por concepto de intereses, obtienen gran parte de lo recaudado.

En segundo término, también existe una asimetría entre lo pagado como consecuencia de lesiones permanentes y el valor cancelado por muerte del asegurado.

Son dos cosas que no están claras y que quiero plantear al Senado.

El señor MUÑOZ BARRA.- Pido la palabra.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Prokurica.

El señor PROKURICA.- Señor Presidente, Chile se cuenta entre los países del mundo que ostentan uno de los índices más altos por accidentes de tránsito con resultados fatales. En el 2001 hubo mil 562 muertes por esa causa; 7 mil 332 personas con heridas graves; 6 mil 574 con heridas de menor gravedad, y 31 mil 450 con heridas leves.

En la práctica, el proyecto pretende evitar dos cosas. Primero, que las indemnizaciones no sean tan bajas como en la actualidad, en que ni siquiera cubren la mitad de los costos originados por los accidentes. El valor de cualquier atención es muy superior a las 90 unidades de fomento de la cobertura de hoy o de las 150 que se conceden en caso de muerte o incapacidad permanente.

En segundo término, hay un antecedente de no menor importancia en lo referente a los costos. Las informaciones señalan que 30 por ciento de quienes sufren accidentes del tránsito no cobran la indemnización que les corresponde por concepto de seguro obligatorio. La verdad es que los automovilistas no tienen un concepto claro del seguro obligatorio y cualquiera lo obtiene por un bajo monto, no superior a 6 mil pesos.

Por lo tanto, la consulta del Honorable señor Martínez es muy válida. Pero resulta difícil hacer un cálculo. Algunos estiman que el valor del seguro obligatorio llegará a 10 mil pesos. En todo caso, no es una cifra tan importante en un país donde se produce tan alto número de accidentes en las carreteras, donde una cantidad apreciable de personas no alcanza a cubrir el valor total de la hospitalización y donde 30 por ciento no cobra el seguro. Creo que todo ello amortiguará, de alguna manera, el alza que podría producirse.

Señor Presidente, considerando las estadísticas sobre accidentes del tránsito, es evidente que, más allá de que nos pongamos de acuerdo en cuánto hay que subir o mejorar los montos, la situación no puede seguir como está. Porque de las quejas de los afectados y de las conclusiones de los estudios de CONASET y de Carabineros se desprende que los costos son siempre superiores a las necesidades. En consecuencia, hay que hacer algo. Por supuesto, ello producirá un aumento en las primas de los seguros, pero en porcentaje bastante menor.

Por lo expuesto, para evitar los problemas que hoy debemos enfrentar, y debido a que el número de accidentados y de víctimas se ha elevado ostensiblemente, es importante aprobar el proyecto en debate.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Muñoz Barra.

El señor MUÑOZ BARRA.- Señor Presidente, analizamos esta iniciativa en la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones. Y, tal como lo señalaba el Honorable señor Prokurica, existe preocupación por el aumento que han experimentado los accidentes de tránsito en el país y también por la indefensión en que quedan muchas de las víctimas.

Pues bien, mediante la iniciativa en debate, esa preocupación se traduce en una ampliación de la cobertura y de los montos máximos de indemnizaciones, lo cual facilita el ejercicio de las acciones contempladas en la ley que regula el seguro obligatorio de accidentes personales.

Entre los objetivos centrales del proyecto está el de mejorar los beneficios que otorga dicho seguro, para lo cual se aumentan las indemnizaciones consignadas en la ley. Además, se extienden las prestaciones cubiertas, en las que se incluyen las atenciones dentales, psicológicas y los tratamientos de rehabilitación física; se amplían los plazos de prescripción para reclamarlas; se añaden nuevos beneficiarios, y se reducen o eliminan las cargas y topes impuestos a los interesados para obtener los beneficios del seguro.

Los antecedentes que justifican esta iniciativa son, entre otros, los siguientes:

La enorme cantidad –repito- de accidentes de tránsito que cada año ocurren Chile: casi 3 mil muertos y 10 mil lesionados.

Asimismo, el tiempo transcurrido -también vale la pena señalarlo- desde la dictación de la ley N° 18.490, publicada en el Diario Oficial de 4 de enero de 1986, justifica indudablemente su revisión.

Es conveniente también analizar el hecho de que los bajos montos de las indemnizaciones que garantiza el seguro de accidentes personales impiden cubrir todas las prestaciones que debe recibir un accidentado.

Debe tenerse en cuenta, además, que la ley N° 18.490 es el único instrumento de que dispone una persona para enfrentar los gastos médicos y las secuelas derivadas de un accidente de tránsito.

Finalmente, como miembro de la Comisión Transportes, debo señalar que la iniciativa propone las siguientes modificaciones:

Eliminar el plazo de cinco días que tiene el propietario o conductor del vehículo asegurado para dar aviso por escrito del siniestro a la entidad aseguradora.

Suprimir la obligación del propietario o conductor del vehículo asegurado de poner oportunamente en conocimiento de la compañía aseguradora cualquier documento o comunicación que tenga relación con un accidente en que hubiera participado el vehículo asegurado o con un hecho que pueda dar origen a alguna responsabilidad del asegurador.

Aumentar de uno a dos años el plazo de prescripción de las acciones para perseguir el pago de las indemnizaciones por accidentes personales.

Interrumpir el plazo de prescripción, el que se producirá por la recepción por el asegurador de los antecedentes justificativos del pago de cualquiera de las indemnizaciones previstas en este seguro, aunque en su presentación se hubiera omitido alguno de los antecedentes a que se refiere, por ejemplo, el artículo 30.

Agregar, como riesgo cubierto por el seguro obligatorio de accidentes personales, las secuelas psicológicas derivadas de un accidente en el que intervenga el vehículo asegurado.

Considerar como "terceros afectados" a las personas transportadas en un vehículo que no cuente con seguro vigente y que hubiera intervenido en un accidente con algún vehículo asegurado, con excepción del propietario de aquél.

Aumentar –éste es uno de los aspectos sustantivos del proyecto- de 150 a 300 UF las indemnizaciones en caso de muerte; de 150 a 300 UF, cuando se

trate de incapacidad permanente total; de 90 a 200 UF en el caso de incapacidad permanente parcial, y, en general, de 90 a 300 UF los gastos de hospitalización.

Reembolsar, además de los gastos de hospitalización o de atención médica, quirúrgica y farmacéutica, los producidos por concepto de atención psicológica, dental, prótesis, implantes y cualquiera otra que se requiera para su rehabilitación. Estas 300 unidades de fomento se destinarán sólo al pago o copago de los gastos señalados precedentemente.

La iniciativa establece también que las sumas pagadas por el asegurador por concepto de gastos de hospitalización o de atención médica, quirúrgica o farmacéutica no se deducirán de la indemnización que deba otorgarse en caso de muerte o de incapacidad total.

Asimismo, limita, a un plazo que no deberá exceder de treinta días corridos desde su presentación, la investigación o la determinación de la naturaleza y grado de la incapacidad referida anteriormente.

Por último, elimina de los casos excluidos de la cobertura de pago obligatorio la muerte o las lesiones corporales que ocurran en lugares que no sean de libre acceso al público.

Me he permitido entregar esta información para ilustrar a los Honorables colegas sobre la materia en debate.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Fernández.

El señor FERNÁNDEZ.- Señor Presidente, me parece muy interesante el proyecto que nos ocupa. Sin duda, participo de sus fundamentos, como asimismo de los beneficios y derechos que en virtud de él se otorgarán. Sin embargo, considero del todo

indispensable conocer el costo -aunque sea aproximado- que el seguro tendrá para el usuario.

A tal efecto, se deberá consultar a quien corresponda o hacer una simulación para determinar la incidencia que el aumento de los beneficios tendrá en la prima que habrán de enfrentar los particulares. No olvidemos que los taxis y camiones pagan mucho más que aquéllos y que, por tanto, numerosos taxistas y transportistas verán incrementado el valor del seguro al momento de comprarlo.

Nadie puede negarse a elevar los beneficios del seguro, a dar más derechos a las personas, a ampliar los plazos de prescripción, etcétera; estamos totalmente de acuerdo con ello. Pero es absolutamente necesario saber cuánto va a significar eso al usuario, porque pueden ser cantidades no menores. Hoy día el costo de aquél oscila entre cinco mil y seis mil pesos para un automóvil particular; en el caso de los camiones, taxis, buses, etcétera, el monto es mucho más alto.

Un mínimo de responsabilidad para tratar el tema me obliga a pedir que se dé a conocer una aproximación a ese respecto, ya sea consultando a las aseguradoras, o realizando una simulación, o haciendo una encuesta.

Nadie ignora que, al final, el precio se regirá por el mercado, que es, por lo demás, muy competitivo. No obstante, por muy competitivo que sea, considero importante saber si el usuario se verá afectado por un alza demasiado sustancial, especialmente en momentos de estrechez económica y de crisis, en que los taxistas, sobre todo, y muchos camioneros ya tienen enormes dificultades para pagar el permiso de circulación y el seguro obligatorio.

Por consiguiente, es muy importante escuchar también a aquéllos una vez que se conozca el costo aproximado del seguro, pues les afectará en forma muy

directa y significativa. Y eso, al menos para saber sobre qué base estamos legislando.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Sabag.

El señor SABAG.- Señor Presidente, éste es un proyecto muy adecuado y oportuno. Se originó en moción de varios Diputados de la época, entre ellos los actuales Senadores señores Orpis y Prokurica.

El propósito perseguido es mejorar los beneficios que otorga el seguro de accidentes personales. Para tal efecto, se aumentan las indemnizaciones contempladas en la ley; se extienden las prestaciones cubiertas, incluyéndose -como ya se señaló- las atenciones dentales y psicológicas y los tratamientos de rehabilitación física; se amplían los plazos de prescripción para reclamarlas; se añaden nuevos beneficiarios, y se reducen o eliminan las cargas y topes impuestos a los interesados.

Este seguro obligatorio se toma en forma casi mecánica al renovar el permiso de circulación; muchas compañías lo venden en ese momento. Sin embargo, es indudable que opera. El año 2000 hubo 46 mil afectados en accidentes de tránsito. Pero la verdad es que muchas personas no reclaman los beneficios pertinentes. Las compañías han obtenido -yo diría- ingentes utilidades.

Lógicamente, es factible que al aumentar las coberturas suba el valor de la prima. Pero para eso está la libre competencia, Senador señor Fernández. Tal vez las aseguradoras incrementen el precio de la póliza en cuatro mil o cinco mil pesos; no sé. Sin embargo, en estos momentos están obteniendo buena rentabilidad. Algunas podrán absorber el aumento de los beneficios con sus propias utilidades; otras, elevando el valor de la prima.

El señor FERNÁNDEZ.- ¿Me permite una interrupción, Su Señoría?

El señor SABAG.- Con mucho agrado.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Con la venia de la Mesa, tiene la palabra el Honorable señor Fernández.

El señor FERNÁNDEZ.- Señalé que estoy completamente de acuerdo en aumentar los beneficios. Lo que deseo saber es cuánto va a significar ello a los usuarios. Porque no me parece que un alza de cinco mil a diez mil pesos sea indiferente para los particulares. Y en cuanto a los taxistas y transportistas, puede ser mucho más.

No me cabe duda alguna de que en este rubro, donde hay mucha competencia, regirán las leyes del mercado. Pero, de todas maneras, sería muy importante saber más o menos cuánto va a costar el seguro, porque ese dato es indispensable para legislar con todos los elementos de juicio.

Por supuesto, el incremento de los beneficios no va a significar mantener los actuales valores. Éstos tienen que aumentar. Y ésta es mi inquietud: saber cuánto subirá el costo de la prima. Porque si no va a implicar un alza significativa, yo sería partidario, incluso, de aumentar más los beneficios.

El señor MUÑOZ BARRA.- Solicito una interrupción, señor Presidente.

El señor SABAG.- Cómo no.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Con la venia de la Mesa, tiene la palabra el Honorable señor Muñoz Barra.

El señor MUÑOZ BARRA.- Señor Presidente, el Senador señor Fernández tiene razón al plantear su inquietud por el nuevo monto del seguro. Sin embargo, en la Comisión se nos informó que las compañías desgraciadamente no cuentan en este instante con ese antecedente, pues al respecto inciden varios factores. Por ejemplo, pagan a los

vendedores una comisión de 15 por ciento sobre el valor del seguro. De manera que se argumenta que las utilidades de ellas son menores.

Ahora bien, como hoy día estamos discutiendo el primer informe, tenemos abierta la posibilidad de, vía indicaciones, formular los planteamientos pertinentes. Por lo tanto, la inquietud de Su Señoría, que compartimos muchos de quienes participamos en la Comisión, queda cubierta en esa forma.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Recupera el uso de la palabra el Honorable señor Sabag.

El señor SABAG.- Señor Presidente, como bien señaló el Senador señor Muñoz Barra, estamos en la discusión general. Por lo tanto, durante el debate particular será factible consultar a las compañías cuánto va a aumentar -si así ocurre- el valor del seguro.

En todo caso, concluyo expresando que apoyamos ampliamente el proyecto, el que naturalmente podrá ser perfeccionado con motivo del segundo informe.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Martínez.

El señor MARTÍNEZ.- Señor Presidente, deseo que no quede equívoco alguno: el proyecto es absolutamente necesario. Pero en cuanto al aumento de la prima, que naturalmente va a venir, haré un par de observaciones.

Hoy día, por desgracia, la libre competencia en materia del valor del seguro obligatorio no se ha visto. En la municipalidad A o en la municipalidad B, su precio es prácticamente el mismo.

Por otro lado, insisto en que hay un desbalance en el monto de las indemnizaciones. Aunque parezca extraño, se propone pagar el equivalente a 300 unidades de fomento tanto en el caso de muerte como en el de incapacidad permanente total, en circunstancias de que ésta se arrastrará durante toda la existencia del afectado.

Hay que apoyar el proyecto. Personalmente, lo haré, pues lo considero muy necesario. Sin embargo, también es preciso formular indicaciones para modificar su texto.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Larraín.

El señor LARRAÍN.- Señor Presidente, la inquietud que quería plantear ya fue expuesta en su momento por el Senador señor Fernández y ha estado en el debate. No cabe la menor duda de que el proyecto es positivo, en el sentido de que prevé mayores beneficios y extiende la cobertura del seguro obligatorio a terceros. Pero, por lo mismo, resulta evidente que ello va a significar un alza de las primas.

Sobre ese último punto, no hay claridad. Al leer el informe me enteré de que en la sesión donde la Comisión analizó la iniciativa no estuvieron presentes representantes o personeros de las compañías aseguradoras que pudieran entregar una estimación de los costos del seguro.

Me parece que, al tomar una decisión de esta naturaleza -estoy dispuesto, desde luego, a aprobar en general el proyecto hoy-, debemos disponer de antecedentes sobre el impacto que ella tendrá en los usuarios. Y, siendo éstos de distinto tipo, habrá por tanto diferentes costos, los que no resultarán menores si los

márgenes son cada día más estrechos, ante la enorme competitividad, sobre todo en el ámbito de los taxistas, por ejemplo.

En consecuencia, junto con anunciar mi apoyo, solicito que, tratándose de una iniciativa de artículo único, no se entienda que su aprobación será en general y en particular, y además, que se fije plazo para presentar indicaciones, a fin de que durante él la Comisión reciba de las compañías de seguros estimaciones de los costos involucrados. Sólo entonces podremos tomar una decisión adecuada.

He dicho.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate

--Se aprueba en general el proyecto y se fija como plazo para presentar indicaciones el 11 de noviembre, a las 12.

El señor LARRAÍN.- Señor Presidente, habría que dejar constancia de que la Sala encomienda a la Comisión hacer una estimación de los costos de la medida contenida en la iniciativa.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Eso debería hacerlo la Superintendencia de Valores y Seguros.

El señor LARRAÍN.- Pero con las compañías aseguradoras.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Por supuesto. Ellas tendrían que ser consultadas. Pero lo lógico es que la Superintendencia nos entregue la información.

Se podría oficiar a la Superintendencia de Valores y Seguros, en nombre del Senado, para pedirle que precise el costo de las primas.

Si le parece a la Sala, se procederá en tal sentido.

--Así se acuerda.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Ominami.

El señor OMINAMI.- Señor Presidente, solicito autorización para que la Comisión Especial o las Subcomisiones de Presupuestos funcionen paralelamente con la Sala, lo que debería suceder a partir de la próxima semana.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- No habría ningún inconveniente en una aprobación genérica. Yo sólo pediría que la Comisión Especial no sesionara en pleno durante las votaciones del Senado.

En todo caso, dejamos el asunto a criterio del Presidente de la Comisión Especial.

El señor OMINAMI.- Señor Presidente, puedo informar que ya se fijaron los días en que sesionará la Comisión Especial de Presupuestos: el 30 de octubre y el 12 y el 13 de noviembre.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Habría que compatibilizar los horarios.

El señor OMINAMI.- Por supuesto, para no toparnos.

--Se otorga la autorización pedida, en los términos indicados.

El señor BOMBAL.- ¿Me permite una pregunta, señor Presidente?

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Sí, Su Señoría.

El señor BOMBAL.- ¿Pueden ponerse a disposición de todos los Senadores, y cuanto antes, los horarios de sesión de las Subcomisiones de Presupuestos, que se iban a fijar hoy?

El señor OMINAMI.- Debieran de estar listos en el transcurso de la tarde. Pediré que, una vez establecidos, se distribuyan a la totalidad de los Senadores.

El señor BOMBAL.- Sería conveniente hacerlo a través de la Secretaría de la Corporación.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Así se procederá.

Terminado el Orden del Día.

VI. INCIDENTES

PETICIONES DE OFICIOS

El señor HOFFMANN (Secretario).- Han llegado a la Mesa diversas peticiones de oficios.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Se les dará curso en la forma reglamentaria.

--Los oficios cuyo envío se anuncia son del tenor siguiente:

Del señor CANESSA:

Al señor Ministro del Interior, solicitándole completar INFORMACIÓN SOBRE MIEMBROS DE FUERZAS ARMADAS BENEFICIARIOS DE LEY N° 19.123 (reiteración de oficio).

Del señor CANTERO:

A la Superintendencia de Electricidad y Combustibles (con copia al Contralor Regional de Antofagasta), formulando diversas solicitudes derivadas de irregularidades que motivaron SUMARIO ADMINISTRATIVO CONTRA SEC

POR AUTORIZACIÓN EN SEGUNDA REGIÓN A EMPRESA DE INSPECCIÓN CARENTE DE IDONEIDAD; al Gobierno Regional de Antofagasta y a la Municipalidad de Ollagüe, pidiéndoles FINANCIAMIENTO CONJUNTO PARA INSTALACIÓN EN OLLAGÜE DE ANTENA TELEVISIVA Y TELÉFONO PÚBLICO; y a la Municipalidad de Calama, solicitándole FINANCIAMIENTO PARA INSTALACIÓN DE ANTENA TELEVISIVA EN COMUNAS DE ALTO EL LOA.

Del señor STANGE:

Al señor Ministro de Obras Públicas, pidiéndole estudiar posibilidad de ENTREGA DE MAQUINARIAS A MUNICIPIOS PARA MANTENIMIENTO DE CAMINOS EN COMUNA DE HUALAIHUÉ, y a las Subsecretarías de Marina y de Pesca, consultándoles sobre ESTADO DE DECRETO DE CADUCIDAD DE CONCESIÓN DE PESQUERA LOS FIORDOS LIMITADA (ambos de la Décima Región).

--Ofrecida la palabra, sucesivamente, en los tiempos de los Comités Mixto Unión Demócrata Independiente e Independientes; Renovación Nacional; Socialista; Institucionales 1; Institucionales 2; Mixto (Partido Por la Democracia), y Demócrata Cristiano, ningún señor Senador hace uso de ella.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Habiéndose cumplido su objetivo, se levanta la sesión.

--Se levantó a las 16:49.

Manuel Ocaña Vergara,
Jefe de la Redacción

ANEXOS**DOCUMENTOS****1**

**INFORME DE LA COMISIÓN DE VIVIENDA Y URBANISMO RECAÍDO EN EL
PROYECTO DE LEY DE LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS QUE
MODIFICA LA LEY N° 19.537, SOBRE COPROPIEDAD INMOBILIARIA, CON EL
OBJETO DE ESTABLECER NORMAS SOBRE ARQUITECTURA Y
CONSTRUCCIÓN EN MATERIA DE EVACUACIÓN DE GASES.**

(2739-14)

HONORABLE SENADO:

**Vuestra Comisión de Vivienda y Urbanismo tiene el
honor de informaros el proyecto de ley en referencia, que se encuentra en segundo
trámite constitucional en esta Corporación.**

A una de las sesiones en que vuestra Comisión debatió este asunto, asistió el Honorable Diputado señor Patricio Hales.

Concurrieron, especialmente invitados, la asesora del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, señora Jeannette Tapia; el Juez Titular del Primer juzgado de Policía Local de Santiago, don Carlos Varas; los abogados de la Cámara Chilena de la Construcción, señores Cristóbal Prado y José Manuel Figueroa; la funcionaria de la Dirección de Investigación Tecnológica de la Universidad Católica de Chile, señora Oscarina Encalada; el Presidente de la Junta Nacional del Cuerpo de Bomberos de Chile, don Octavio Hinzpeter, el Jefe de Gabinete de dicha entidad, don Leonardo Saleh, y el experto en seguridad señor Jaime Codina.

Cabe hacer presente que, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento de la Corporación, por tratarse de una iniciativa de artículo único, ella fue discutida en general y en particular a la vez.

Por esta razón, vuestra Comisión propone al señor Presidente del Senado que la Sala proceda de la misma forma.

- - -

*ANTECEDENTES***A.- ANTECEDENTES JURÍDICOS**

- a) **Ley N° 19.537, de 16 de diciembre de 1997, sobre Copropiedad Inmobiliaria.**

- b) Ley N° 18.410, de 22 de mayo de 1985, que crea la Superintendencia de Electricidad y Combustibles.

- c) Decreto con Fuerza de Ley N° 458, de 1975, Ley General de Urbanismo y Construcciones.

- d) Decreto Supremo N° 47, de 1992, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo que contiene el nuevo texto de la Ordenanza General de Construcciones y Urbanización.

- e) Decreto Supremo N° 46, de 1998, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, que contiene el Reglamento de la ley N° 19.537.

B.- ANTECEDENTES DE HECHO

La moción

El autor de la misma, Honorable Diputado señor Patricio Hales, expresó que tanto los especialistas como una investigación realizada sobre este particular por la Cámara de Diputados, han establecido con insistencia que las muertes y daños a la salud provocados por emanaciones de gas producidas al interior de las viviendas se deben a un conjunto complejo de causas, por lo cual su solución supone una diversidad de acciones e instrumentos normativos que deben establecerse o, en su caso, corregirse.

De esas variadas causas, indicó que dos de ellas pueden resolverse mediante la adopción de medidas preventivas en las viviendas adscritas al régimen de copropiedad inmobiliaria. Tales causales son las transformaciones de arquitectura que los usuarios efectúan dentro de sus propiedades y la instalación de artefactos a gas u otros que movilizan las masas gaseosas al interior de las mismas por personal no calificado, sin contar con permiso de los organismos correspondientes ni cumplir las normas sobre evacuación de gases.

Este proyecto de ley se funda, en consecuencia, en la necesidad urgente de evitar estas causas de muerte e irreparables daños a la salud.

Informó que si bien el uso del gas domiciliario data de mucho tiempo en nuestro país, recién ahora el tema pasó a formar parte de la agenda pública, a partir de la alarma generada por los decesos y lesiones sufridas por muchas personas al interior de sus hogares. Estos casos, dijo, motivaron una investigación por parte de la

Comisión de Vivienda y Urbanismo de la Cámara de Diputados, cuyo resultado fue un completo estudio en el que se abordan aspectos técnicos, de construcción y de manejo del gas, referidos a la salud humana y a los ámbitos legislativo y reglamentario, entre otros. Asimismo, del trabajo de esa Comisión surgió una serie de diagnósticos, propuestas y sugerencias, que cabría considerar en cualquier iniciativa que se impulse en este orden de materias.

Para contextualizar el problema del gas y entregar los necesarios elementos de juicio, el mencionado señor Diputado hizo presente algunos antecedentes que forman parte del señalado estudio.

1. La Contaminación intradomiciliaria por monóxido de carbono

En Chile se encuentra disponible para consumo de la población gas de cañería o de ciudad; gas licuado y gas natural. De ellos tres, sólo el gas de cañería origina, en pocos minutos, efectos mortales o problemas graves a la salud por aspiración directa desde el ambiente en que está presente, debido a que contiene monóxido de carbono en su propia composición, mientras que los otros dos gases mencionados emiten monóxido de carbono cuando se encuentran en combustión y no por la simple emanación de ellos al ambiente. Las emanaciones de monóxido de carbono al interior de las viviendas provocan graves consecuencias en la salud de las personas e, incluso, pueden causar su deceso.

Es necesario tener presente que el llamado gas natural y el gas licuado, procedentes del metano y del propano o butano respectivamente, no contienen monóxido de carbono en su composición química pero, en altas concentraciones, son explosivos y tienen efectos narcóticos.

1.1 Los síntomas

Se ha constatado que en nuestro país existen altos niveles de contaminación intradomiciliaria por emanaciones de monóxido de carbono, las que provocan condiciones objetivas de riesgo para la salud de las personas y un deterioro en su calidad de vida.

Esta situación afecta tanto a los moradores de construcciones nuevas como antiguas, de viviendas de un piso, edificios de distintas alturas y de diferentes valores.

Cabe destacar que el monóxido de carbono permanece en el cuerpo de cuatro a seis horas. Dentro de la literatura especializada, se consideran normales concentraciones de monóxido de carbono máximas en el ambiente de cinco a diez partes por millón, cuando hay un artefacto que funciona en el interior de un ambiente. A esta concentración hay que sumarle aquella producida por el artefacto mismo, cuyo valor normal de emisión de monóxido de carbono al ambiente es de diez a quince partículas por millón. En las calles, por su parte, se han detectado concentraciones de hasta nueve partes por millón. Una persona puede morir estando expuesta por algunos minutos a dos mil partes por

millón, cifra que las emanaciones de gas de cañería superan en más de sesenta veces, puesto que ese gas, llamado también gas de ciudad, contiene en sí mismo ciento treinta y cinco mil partes por millón; es decir, que el gas de cañería tiene una potencialidad de muerte sobre las personas en cantidades sesenta veces mayor que la cantidad de monóxido de carbono que las puede matar en breves minutos.

El envenenamiento por monóxido de carbono es muy difícil de diagnosticar, dado que sus síntomas son muy parecidos a los de una gripe, y se manifiestan a través de dolor de cabeza, náuseas, abatimiento, vértigo, confusión mental, alucinaciones, cianosis y depresión en el segmento S-T de un electrocardiograma.

La mayoría de los casos de daños producidos por envenenamiento a raíz de emanaciones por monóxido de carbono afectan al sistema nervioso central. El envenenamiento agudo por rápidas exposiciones a altas concentraciones raramente produce discapacidad permanente, si la recuperación ocurre. Las personas más afectadas por este contaminante, ordenadas de manera decreciente son: niños, embarazadas, ancianos, enfermos del corazón, diabéticos y anémicos.

1.2 Las consecuencias

La exposición permanente y repetida a bajas concentraciones de monóxido de carbono puede producir efectos crónicos que comprenden disturbios en la visión y en la audición e irregularidades en el corazón. Cuando el envenenamiento es largo y severo, se producen daños tanto mentales como en el sistema nervioso.

Pero los accidentes por intoxicación con monóxido de carbono pueden tener consecuencias fatales, como los ocurridos en los últimos años. En efecto, entre 1997 y 1998 catorce personas fallecieron a consecuencia de la acumulación de gas en sus departamentos, la mayor parte por la inhalación de excesivas concentraciones de monóxido de carbono, que no tiene olor y que, como ya hemos señalado, provoca síntomas que pueden fácilmente confundirse con los de una gripe, dolor de cabeza, náuseas y cansancio general.

2. Características del gas

El gas licuado tiene un poder calórico cuatro veces superior al gas de cañería, lo que significa que para obtener una cantidad determinada de calor es necesario menor consumo de combustible, lo que a su vez genera menos cantidad de gases de combustión. Lo mismo sucede con relación al gas natural, que tiene la mitad del poder calórico del gas licuado.

Cuando se habla de la composición de los gases de combustión, hay que distinguir dos situaciones: la primera de ellas se origina cuando la combustión es completa, en cuyo caso los gases no producen problemas, porque en vez de producir monóxido de carbono, generan dióxido de carbono. La dificultad reside en que si se utilizan artefactos en ambientes cerrados el monóxido de carbono puede ser peligroso, porque hay consumo de oxígeno en la combustión y si falta oxígeno, la combustión se deteriora y

comienza a generar cada vez más monóxido de carbono, hasta que la llama se apaga. Si el artefacto no posee control de llama adecuado, el gas sigue saliendo.

La segunda situación se origina cuando los artefactos no hacen una combustión completa, en cuyo caso todos los gases producen monóxido de carbono, ya sea que se trate de gas de cañería, licuado o natural.

3. El diseño

3.1 Preservación de los flujos de gases

En Chile no existe suficiente experiencia acumulada que permita validar los parámetros utilizados en los diseños que deben, básicamente, preservar que los flujos de gases tengan la menor cantidad de dificultades para ascender y salir al exterior de la vivienda. Asimismo, se requiere preservar la temperatura de los gases, porque mientras más grande es el área de los ductos de evacuación, mayor es la pérdida de energía por enfriamiento de los gases en su salida hacia el exterior.

Esta es una relación difícil de mantener, pues mientras mayor es la altura de la edificación, el problema se torna más complejo, porque en la medida en que los ductos aumentan, el trayecto que deben recorrer los gases es mucho mayor, con lo cual se facilita su enfriamiento. Por eso, se ha recomendado que nunca se instalen ductos colectivos para evacuar los gases en edificios por sobre ocho pisos de altura. A partir del piso ocho o diez, los gases tienden a ingresar en los pisos superiores y a no salir por el

sistema de evacuación. En invierno, la dificultad de evacuación se hace más grave aún. Se ha comprobado que ductos bien ejecutados, en cuanto a limpieza, plomos, superficies, volumen y materialidad, cuando evacuan en comunidad sobre ocho pisos de altura, igualmente los gases se devuelven, por lo cual la solución de esos casos no reside en la calidad de su ejecución, sino en eliminar su existencia de evacuación colectiva sobre la altura mencionada.

3.2 La experiencia internacional

El gas de ciudad no se usa en el mundo desarrollado desde los años cincuenta. Los estudios sobre esta materia en otros países revelan que hubo graves problemas de diseño y de contaminación por monóxido de carbono en edificios, similares a los que hoy existen en Chile. Así, en los Estados Unidos las normas de los distintos estados eran muy contradictorias, razón por la cual desarrollaron durante diez años campañas de investigación y de mediciones muy intensas -financiadas por las mismas compañías de gas o por las empresas fabricantes de artefactos de gas- lo que se tradujo en el desarrollo de un completo sistema de técnicas de construcción, incorporando diversos materiales de construcción y métodos de diseño, a fin de usar este combustible con cierto grado de seguridad.

Se observó que la contaminación intradomiciliaria encontrada en los edificios no era solamente producto de la obstrucción de los ductos colectivos, sino que involucraba una serie de variables con diversos grados de complejidad, como son, por ejemplo: deficiencias en el diseño de los ductos y falta de limpieza de los

mismos; la intervención no calificada de terceros, de propietarios de los departamentos o de instaladores no autorizados, etc.

4. Causas de la contaminación intradomiciliaria por monóxido de carbono

La gravedad de este problema, y el riesgo para la salud de las personas, se tradujo en que la Cámara de Diputados mandatará a la Comisión de Vivienda y Desarrollo Urbano a objeto que investigara los problemas suscitados por las emanaciones de monóxido de carbono producidas por artefactos a gas en el interior de las viviendas.

La Comisión concluyó que las principales causas de la contaminación son:

Fugas de gas de ciudad o de cañería.

Presencia de monóxido de carbono por gases de combustión.

Problemas de diseño.

Problemas constructivos.

Mal funcionamiento de artefactos.

Problemas de instalación.

Problemas en la formación técnica del personal encargado de la mantención y reparación de equipos.

Existencia de sistemas de evacuación de gases con ductos colectivos en edificios de más de ocho pisos de altura.

5. Las proposiciones de la Comisión de Vivienda y Urbanismo, en 1999, en relación al problema del gas

La Comisión realizó una serie de propuestas, de distinta índole, para enfrentar el tema de la contaminación intradomiciliaria por emanaciones de monóxido de carbono, de las cuales –y a modo de síntesis- pueden destacarse las siguientes:

a.- Revisar los procedimientos de generación de las normas chilenas oficiales que sirven de base para las especificaciones técnicas.

b.- Establecer la absoluta prohibición de utilizar ductos colectivos de evacuación de gases en construcciones habitacionales superiores a ocho pisos.

c.- Evaluar la conveniencia de separar las funciones de la Superintendencia relativas a las áreas de electricidad y de combustibles, y propender a una absoluta independencia de los organismos técnicos de fiscalización.

d.- Realizar, por parte de los organismos con competencia en la materia, una campaña informativa a todo nivel y el diseño de un manual general para los usuarios.

e.- Instruir a los directores de los Servicios de Salud respecto a que los establecimientos hospitalarios que atiendan enfermedades broncopulmonares consulten a sus pacientes si han estado vinculados a problemas de emanaciones en las instalaciones de gas y recomendar que se practique el examen de carboxihemoglobina a las personas fallecidas mayores de cuarenta y cinco años, como una forma de pesquisar las causas de muerte por inhalaciones de monóxido de carbono.

f.- Asumir, por parte de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, la capacitación de los administradores de edificios, de modo de contar con personal calificado en la administración que pueda hacerse cargo de la inspección inicial.

g.- Educar a los usuarios en lo relativo a la necesidad de impedir alteraciones en los proyectos originales de las construcciones, sin la asistencia de profesionales competentes y de las autorizaciones municipales, como ocurre, por ejemplo, con las denominadas “loggias”, balcones o patios de servicio, donde se encuentra instalado el calefón.

h.- Proponer que se consagre, por medio de una modificación legal, la prohibición de instalar artefactos de gas por medio de instaladores no autorizados.

j.- Recomendar en el futuro el proceso de reconversión de gas de ciudad a gas natural o a gas licuado.

6. La modificación propuesta

En el contexto de lo expuesto, resulta urgente avanzar con iniciativas que permitan mejorar las condiciones de seguridad al interior de las viviendas, a través de normas que faciliten mayores grados de fiscalización y prevención de riesgos derivados de la instalación de artefactos a gas sin autorización y por medio de instaladores no autorizados, y de los cambios de diseño y construcciones efectuadas por los usuarios al interior de las viviendas y en espacios comunes, no autorizadas ni fiscalizadas por los especialistas.

Uno de los ámbitos en donde es posible avanzar, y al tenor de lo propuesto por la Comisión de Vivienda de la Cámara de Diputados, es en el relativo a los

inmuebles adscritos al régimen de copropiedad, entre otras razones, por el efecto colectivo que producen los cambios individuales de los recintos y elementos de una vivienda, por la habitualidad con que aparecen algunos cambios tipificados arquitectónicamente, justamente en conjuntos de viviendas en edificios de altura en espacios donde se altera la ventilación de gases, así como por los efectos que, en sentido inverso, las viviendas individuales suelen sufrir a partir de acciones que se toman en los espacios comunes, en cuanto al tipo de insuficiencias ya mencionadas en el párrafo precedente.

6.1. Las transformaciones que construyen los usuarios

Los propietarios, y a menudo los arrendatarios, consideran de su absoluto derecho individual construir, en sus departamentos o viviendas en extensión sometidas al régimen de copropiedad inmobiliaria, sin considerar los diferentes efectos dañinos que dichos cambios -de arquitectura o construcción- pueden tener sobre su propia vida o las de otros copropietarios. La ignorancia sobre el comportamiento de las masas de aire, el movimiento y las propiedades de los gases, la relación entre la evacuación de gases y los artefactos de extracción o inyección de aire, o la relación entre evacuación de gases dañinos con la modificación de las fenestraciones, los vanos, los espacios de patios, las áreas libres y otros, se constituye en una ignorancia que los moradores estiman de carácter “estético”, permitiéndose entre ellos, casi con complicidad en comunidad, que diseñen y construyan sin considerar ninguno de esos factores.

Ya es habitual que la fiscalización de las Direcciones Municipales deje pasar en los hechos, la “conquista” de más superficie interior para las viviendas por medio del cierre de balcones, patios de luz, espacios de lavado y secado con ventilación natural, zonas de servicio sin cierres de ventilación donde justamente suelen estar instalados los calefones a gas, los calefactores a gas, las calderas a gas, y centrales combinadas de alta eficiencia para dotar de agua caliente y calefacción usando también el gas como combustible. Con esas transformaciones, las personas incorporan al espacio interior de sus viviendas las emanaciones de monóxido de carbono que produce el

funcionamiento de los artefactos que se encuentran en esos recintos. El proyecto de ley propuesto sanciona dicha conducta, aun cuando sea ejecutada en la unidad individual.

Asimismo, se establece la prohibición de la instalación de extractores de aire sin autorización y ejecución especializada, puesto que en su capacidad de sacar aire desde otros recintos, tales como baños, succionan no sólo las masas de aire de ese recinto, sino que a veces, cuando tienen elevada potencia son capaces de traer hacia el interior de las viviendas, hacia baños y dormitorios las masas de aire de zonas donde están los artefactos a gas, de modo que el artefacto colocado por el usuario para airear un baño termina incorporando el aire contaminado con monóxido hacia las zonas de dormitorios, baños y otros, en descontrol y desconocimiento de los habitantes.

Los moradores a veces amplían closets eliminando tabiques que encierran espacios en concepto de ellos vacíos, pero que corresponden justamente a los ductos de extracción del edificio, bloqueando con su transformación la evacuación de los gases y reteniendo el monóxido en los pisos inferiores.

Es común encontrar edificios en que los moradores perforan ductos para agregar más artefactos a gas de los previstos en el proyecto al momento de calcularse los ductos de evacuación, y también los alteran para cambiar los artefactos a gas por otros de dimensiones superiores a aquellos para los que los ductos estaban calculados por el proyectista.

En otras ocasiones, en los espacios comunes, en las cubiertas y en las cercanías de las salidas de los ductos de evacuación de gases, ubicados en techumbres o losas de cubiertas de techumbres, se efectúan instalaciones de espacios o equipos y hasta objetos o instalaciones de servicios que con su presencia inutilizan las normas de cuatro vientos y los cálculos de circulación superior del aire exterior que han sido establecidas para facilitar la evacuación de los gases por los ductos; así es que se dejan a los alrededores de esas salidas finales de los ductos de evacuación, objetos varios, como si las techumbres y los alrededores de los ductos de evacuación en los techos fuesen un área de guarda y espacio de bodegaje a la intemperie.

Todas estas acciones de los moradores tienen tanto peso en el momento de una inspección de los certificadores de gas, que se constituyen en una excusa que “salva” a las empresas que construyen en forma deficiente y esconden su responsabilidad justificándose en las transformaciones que los usuarios hicieron al proyecto y a la construcción original . En sentido contrario, esas mismas acciones de los moradores permiten que, en un primer momento, se cometa la injusticia de culpar a la gran cantidad de empresas constructoras que cumplen responsablemente, contratan los proyectistas adecuados, construyen conforme a las normas y reglas del arte y terminan injusta y abusivamente acusadas por los propios moradores que hicieron las transformaciones que dañaron la evacuación de gases. La falta de responsabilidad y de sanciones a los que efectúan dichas obras, dificulta castigar a aquellas empresas constructoras que construyen mal y daña injustamente el prestigio de las que lo hacen bien.

DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR

A fin de enriquecer el debate, la Comisión escuchó opiniones y solicitó informes de distintos expertos e instituciones vinculadas a la materia, según se dará cuenta.

La asesora del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, señora Jeannette Tapia, adhirió a las consideraciones expuestas por el autor de la moción que, destacó, recogen, a su vez, lo esencial de la acuciosa investigación llevada a cabo por la Comisión de Vivienda de la Cámara de Diputados.

Puso de relieve que el proyecto apunta a dar solución a problemas que son efectivos, frecuentes y representan graves peligros para la salud de los habitantes de condominios.

En cuanto a incorporar las normas de la moción en la Ley de Copropiedad Inmobiliaria, sostuvo que el Ministerio está convencido de la conveniencia de proceder en esta forma, por cuanto la población desconoce, en general, los contenidos de los decretos y, en cambio, el texto de la ley inspira más respeto y, de una u otra forma, es más conocido.

Expresó que durante la discusión habida en el primer trámite constitucional, la iniciativa fue mejorada, de manera que su actual redacción ofrece garantías de utilidad y aplicabilidad.

El abogado don Cristóbal Prado expuso la opinión de la **Cámara Chilena de la Construcción**.

Manifestó la plena conformidad de esa institución con la iniciativa en análisis por la importancia que reviste establecer en forma obligatoria que sólo personas o entidades autorizadas por la Superintendencia de Electricidad y Combustibles puedan efectuar, en un condominio, construcciones o transformaciones de arquitectura que afecten la cantidad de aire disponible en los espacios que utilizan las personas, así como en aquellas superficies destinadas a la ventilación. Asimismo, expresó su completa coincidencia con la proposición de que sólo estas personas o entidades especialmente autorizadas sean las que puedan ejecutar obras que alteren las instalaciones de gas y los conductos colectivos de evacuación de gases.

Con estas medidas, indicó, se evitará que dichas construcciones, transformaciones y obras sean realizadas por personas o entidades que no cuentan con la preparación técnica suficiente, lo que constituye un serio peligro para los habitantes del respectivo condominio, por la eventualidad que dichos trabajos presenten desperfectos o anomalías que posteriormente perjudiquen la salud de los habitantes del condominio o, peor aún, que signifiquen un desenlace fatal.

Consideró valioso que se sancione al propietario, arrendatario u ocupante a cualquier título de una unidad de condominio que no cumpla con lo establecido en la norma, para evitar, de esta forma, que su disposición sea letra muerta.

Sostuvo que, de respetarse el contenido de lo dispuesto en este nuevo artículo 14 bis que se incorpora en la Ley sobre Copropiedad Inmobiliaria, se estará contribuyendo a evitar parte importante de las causas de muerte y daño a la salud de las personas provocadas por emanaciones de gas al interior de las viviendas en un condominio.

En el ánimo de contribuir al perfeccionamiento del proyecto, sugirió que la modificación quedaría mejor ubicada a continuación del artículo 13 de la Ley de Copropiedad, ya que éste es el precepto que se refiere a las construcciones en bienes de dominio común; en cambio, acotó, el artículo 14 se refiere a temas diferentes como los arriendos y enajenaciones de los bienes comunes.

Por último, también consideró pertinente aclarar que la comunicación a que se refiere el inciso segundo del artículo 14 bis propuesto debiera ser por escrito, ya que si es de otra forma no quedará constancia de su envío.

El Presidente de la Junta Nacional de Bomberos de Chile señaló que las modificaciones propuestas son adecuadas, por cuanto elevan la calificación técnica de los instaladores y establecen responsabilidades por el incumplimiento de las normas en la construcción o en las modificaciones posteriores.

El Magistrado Titular del Primer Juzgado de Policía Local de Santiago, señor Carlos Varas, si bien consideró muy amplio o genérico el texto utilizado en la norma propuesta, concluyó que es útil.

El Honorable Senador señor Sabag expresó que este proyecto es pertinente porque es razonable que la Ley de Copropiedad Inmobiliaria contenga esta suerte de llamado de atención en una materia en que la ayuda preventiva es imprescindible. Por otra parte, puso de relieve que Diputados de distintos sectores lo han copatrocinado, lo que reafirma su importancia.

El Honorable Senador señor Prokuriça resaltó la necesidad de que las empresas inmobiliarias eduquen a los usuarios de condominios en el respeto a las normas de construcción de los mismos y en el uso de los espacios, especialmente en relación con los riesgos que implica obstruir la debida circulación de los gases. En este sentido, valoró especialmente el estudio técnico realizado por la Cámara de Diputados que precedió la presentación de esta iniciativa.

Finalmente, la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Arancibia, Cordero, Prokuriça y Sabag revisó los términos en que está redactado el artículo 14 bis que se propone incorporar a la Ley de Copropiedad Inmobiliaria, concordando con los mismos. Dejaron constancia, sin embargo, que es menester entender que la comunicación a que alude el inciso segundo del precepto se realizará por escrito.

En mérito de las consideraciones precedentemente expuestas, la unanimidad de los miembros presentes de vuestra Comisión de Vivienda y Urbanismo, Honorables Senadores señores Arancibia (Presidente), Cordero, Prokuriça

y Sabag, acordó proponeros que aprobéis, en general y en particular, en sus mismos términos, el proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados.

Su texto es el siguiente:

PROYECTO DE LEY

"Artículo único.- Agrégase el siguiente artículo 14 bis, nuevo, en la ley N° 19.537, sobre copropiedad inmobiliaria:

"Artículo 14 bis.- Las construcciones o transformaciones de arquitectura que afecten el volumen de aire disponible en los espacios utilizables por las personas o en superficies destinadas a la ventilación, como asimismo, las obras que alteren las instalaciones de gas y los conductos colectivos de evacuación de gases, sean en bienes de dominio común o en las unidades de los condominios, deberán ser ejecutadas por una persona o entidad autorizada por la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, con el acuerdo de la asamblea de copropietarios y el permiso de la Dirección de Obras Municipales, cuando corresponda.

El propietario, arrendatario u ocupante a cualquier título de una unidad sólo podrá efectuar dentro de ésta instalaciones de artefactos a gas, de ventilaciones, de inyectores o extractores que modifiquen el movimiento y circulación de masas de aire, a través de la persona o entidad autorizada por la Superintendencia de Electricidad y Combustibles y previa comunicación al administrador o a quien haga sus veces.

Si el propietario, arrendatario u ocupante a cualquier título de una unidad no cumpliera con lo prevenido en este artículo será sancionado conforme a lo dispuesto en el artículo 32."."

Acordado en sesiones celebradas los días 13 de agosto, 3 de septiembre y 1 de octubre de 2002, con asistencia de sus miembros Honorables Senadores señores Jorge Arancibia Reyes (Presidente), Fernando Cordero Rusque, Jaime Gazmuri Mujica, Baldo Prokuriça Prokuriça y Hosain Sabag Castillo.

Sala de la Comisión, a 4 de octubre de 2002.

(FDO.): NORA VILLAVICENCIO GONZÁLEZ

Secretario

INFORME DE LA COMISIÓN DE VIVIENDA Y URBANISMO RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY DE LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS QUE MODIFICA LA LEY N° 19.537, SOBRE COPROPIEDAD INMOBILIARIA, A FIN DE OTORGAR FUNCIONES Y ATRIBUCIONES A ADMINISTRADORES DE CONDOMINIOS EN MATERIA DE EVACUACIÓN DE GASES. (2740-14)

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Vivienda y Urbanismo tiene el honor de informaros el proyecto de ley en referencia, que se encuentra en segundo trámite constitucional en esta Corporación.

A dos de las sesiones en que vuestra Comisión debatió este asunto, asistió el Honorable Diputado señor Patricio Hales.

Concurrieron, especialmente invitados, la asesora del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, señora Jeannette Tapia; el Juez Titular del Primer juzgado de Policía Local de Santiago, don Carlos Varas; los abogados de la Cámara Chilena de la Construcción, señores Cristóbal Prado y José Manuel Figueroa; el Presidente del

Colegio de Gestión y Administración Inmobiliaria A.G., señor Juan Carlos Latorre; la funcionaria de la Dirección de Investigación Tecnológica de la Universidad Católica de Chile, señora Oscarina Encalada; el Presidente de la Junta Nacional del Cuerpo de Bomberos de Chile, don Octavio Hinzpeter, el Jefe de Gabinete de dicha entidad, don Leonardo Saleh, y el experto en seguridad señor Jaime Codina.

Cabe hacer presente que, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento de la Corporación, por tratarse de una iniciativa de artículo único, ella fue discutida en general y en particular a la vez.

Por esta razón, vuestra Comisión propone al señor Presidente del Senado que la Sala proceda de la misma forma.

ANTECEDENTES

Para una adecuada comprensión de la iniciativa, deben tenerse presente los siguientes antecedentes:

A.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

a) Ley N° 19.537, de 16 de diciembre de 1997, sobre Copropiedad Inmobiliaria.

b) Ley N° 18.410, de 22 de mayo de 1985, que crea la Superintendencia de Electricidad y Combustibles.

c) Decreto Supremo N° 46, de 1998, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, que contiene el Reglamento de la ley N° 19.537.

d) Decreto Supremo N° 222, de 1995, del Ministerio de Economía, que contiene el Reglamento de Instalaciones Interiores de Gas,.

e) Decreto Supremo N° 489, de 1999, del Ministerio de Economía, que regula el Procedimiento para Inspección Periódica de las Instalaciones de Gas.

B.- ANTECEDENTES DE HECHO

La Moción

La iniciativa pertenece al Honorable Diputado don Patricio Hales, si bien otros señores Diputados adhirieron posteriormente a ella.

En la exposición de motivos de su moción, el mencionado señor Diputado expresó que las muertes y lesiones sufridas por un importante número de personas al interior de sus hogares a causa de emanaciones indebidas de gas, han generado alarma pública y han hecho que se tome conciencia acerca de la peligrosidad que puede representar este combustible y la necesidad de adoptar, urgentemente, medidas para tratar de prevenir tan graves riesgos.

Sostuvo que una de las causas de estos accidentes es el vacío legal existente que impide a los administradores de edificios o viviendas en condominio tomar medidas respecto a las emanaciones de gas que pueden producirse. En efecto, dijo, dichos empleados no están habilitados para solicitar en forma oportuna y eficaz que los certificadores de gas autorizados verifiquen la existencia de flujos defectuosos.

Fundó, entonces, su proyecto en la necesidad de precaver este problema, dotando a los administradores de edificios de las facultades legales suficientes

para cumplir eficazmente un rol de prevención y fiscalización en materia de evacuaciones peligrosas de gas.

En su moción, el mencionado señor Diputado aludió a un estudio que sobre este tema realizó la Comisión de Vivienda de la Cámara de Diputados, en el cual se analizan los distintos tipos de gas que se utilizan en nuestro país, las características de cada uno y, especialmente, la contaminación intradomiciliaria que produce el monóxido de carbono.

Indicó que tales antecedentes, así como la experiencia reunida a propósito de las evaluaciones y certificaciones dispuestas por las autoridades competentes, ponen de manifiesto la premura de establecer normas que fortalezcan la fiscalización de los riesgos originados por la falta de vigilancia dentro de las viviendas y aborden la ausencia de planes de prevención, así como la realización rutinaria de revisiones o certificaciones.

Destacó que uno de los ámbitos donde es posible avanzar rápidamente es el de los inmuebles adscritos al régimen de copropiedad inmobiliaria. Actualmente, explicó, los administradores de viviendas en régimen de copropiedad carecen de facultades en relación a las emanaciones fallidas de gas, así como también respecto a los daños, prevención y control del monóxido de carbono. Ello, agregó, se contradice notablemente con el hecho que los administradores sean, en la práctica, los responsables del funcionamiento de las respectivas instalaciones.

A pesar de la gravedad de los efectos provocados por estos gases, el autor de la iniciativa enfatizó que los administradores ni siquiera están habilitados para solicitar la certificación exigida por la normativa de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles si no cuentan previamente con la autorización de los moradores, aun cuando dicho procedimiento obligatorio de certificación esté programado por los correspondientes organismos. La tardanza en la adopción de esta decisión, expresó, transforma a los administradores en empleados paralizados ante situaciones que pueden implicar daños irreversibles e, incluso, peligro mortal.

Lo anterior, señaló, demuestra la necesidad de conferirles mayores atribuciones en esta materia, lo que los transformará en efectivos agentes de fiscalización y prevención en tan delicada materia.

Enseguida, indicó que si bien la ley N° 19.537, sobre Copropiedad Inmobiliaria, contempla para los copropietarios que viven en condominios la obligación de establecer un plan de seguridad y evacuación que debe estar permanentemente al día, ello es insuficiente ya que el problema del gas es abordado superficial y genéricamente, sin otorgar ninguna competencia a los administradores de esos condominios para prevenir y fiscalizar el cumplimiento de las normas sobre seguridad.

En este sentido, concluyó, la iniciativa busca establecer con precisión normas relativas a seguridad en lo concerniente a la emanación de gases, determinar sanciones para quienes las infrinjan y dotar a los administradores -o a quienes hagan sus veces- de las atribuciones necesarias para fiscalizar, en las unidades o bienes de

dominio común, el adecuado cumplimiento de las normas legales y reglamentarias que se han ido estableciendo en los últimos años con el fin de resguardar en forma más rigurosa la vida de sus moradores.

DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR

Como ya se señalara, por tratarse de una iniciativa de artículo único, la Comisión procedió a discutirlo en general y en particular a la vez.

En primer término, se escucharon las opiniones de distintos expertos y representantes de instituciones vinculadas a la materia, según se dará cuenta.

El abogado don Cristóbal Prado entregó los puntos de vista de la **Cámara Chilena de la Construcción**.

Como comentario general en relación al proyecto, señaló que esa entidad estima innecesario legislar en esta materia debido a que tanto la Ley de Copropiedad Inmobiliaria, como el Decreto Supremo N° 222, de 1995, que contiene el Reglamento de Instalaciones Interiores de Gas, y el Decreto Supremo N° 489, del Ministerio de Economía, de 1999, que regula el Procedimiento para Inspección Periódica de las Instalaciones de Gas, proporcionan las herramientas necesarias para lograr el fin buscado por la iniciativa.

Sin embargo, resaltó que la Cámara Chilena de la Construcción valoriza el mejor orden que el proyecto introduce en la materia que aborda.

Enseguida, expresó que sería conveniente revisar los siguientes puntos:

1. En primer lugar, estimó que el proyecto, en forma correcta, debiera referirse a la “inspección” periódica de las instalaciones de gas y no a la “certificación” periódica de las mismas, debido a que si se revisa el ya aludido Decreto Supremo N° 489, de 1999, que fija el procedimiento para la inspección periódica de las instalaciones de gas, se advierte una clara distinción al respecto, de la que se colige que, en este caso, lo que corresponde son las inspecciones periódicas de dichas instalaciones.

2. Resulta fundamental, agregó, considerar no sólo lo necesario para efectuar una certificación o inspección periódica de las instalaciones de gas, sino que la iniciativa debiera abordar lo que se precisa para llevar a cabo las eventuales reparaciones de tales instalaciones, sobre la base del diagnóstico derivado de la inspección periódica.

3. Además, sostuvo que no sería necesario incluir expresamente dentro del Fondo Común de Reserva a que se refiere el artículo 7° de la ley de Copropiedad Inmobiliaria los recursos para solventar tanto la certificación o inspección periódica como las reparaciones en los condominios, debido a las siguientes razones:

a) El valor de las inspecciones periódicas corresponde a montos de poca significación dentro de la operación normal de un condominio.

b) El procedimiento para crear Fondos Comunes de Reserva en la actualidad es engorroso, debido a que supone un quórum muy alto, por cuanto requiere de la aprobación de una asamblea extraordinaria de copropietarios de conformidad a lo señalado en el artículo 7° de la ley de Copropiedad Inmobiliaria.

Al efecto, propuso incorporar una nueva letra e) al número 4 del artículo 2° de la Ley sobre Copropiedad Inmobiliaria, que considere como gasto común los necesarios para la inspección periódica de las instalaciones de gas y las reparaciones que se deban realizar.

4. A su juicio, para cumplir a cabalidad con el objetivo del proyecto de evitar muertes y daños a la salud por desperfectos en las instalaciones de gas, no basta con establecer la obligación de los copropietarios, arrendatarios u ocupantes de las unidades del condominio de facilitar sólo las inspecciones de dichas instalaciones. Según su parecer, debiera contemplarse, además, el deber de estas personas de reparar los desperfectos en los bienes de dominio común que se detecten en estas revisiones, por parte de entidades autorizadas por la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, bajo el apercibimiento de aplicárseles la multa contemplada en el artículo 32 de la ley N° 19.537.

En conclusión, la Cámara Chilena de la Construcción puso de relieve, una vez más, que las disposiciones en estudio sólo hacen mención a la obligación de efectuar certificaciones o inspecciones periódicas de las instalaciones a gas en los condominios, pero que para cumplir plenamente con el objetivo del proyecto en cuanto a evitar muertes o daños a la salud de moradores por emanaciones de gas, las nuevas normas

debieran contemplar la obligación de los propietarios, arrendatarios u ocupantes, de efectuar también las reparaciones a los bienes de dominio común que fueran necesarias, que se hubieran constatado en las inspecciones efectuadas por especialistas.

Enseguida, usó de la palabra el señor Juan Carlos Latorre, en su calidad de Presidente del **Colegio de Gestión y Administración Inmobiliaria A.G.**

Señaló que el sector representado por este Colegio estima que el proyecto de ley en estudio es altamente beneficioso para la seguridad de las personas y las comunidades.

Sin perjuicio de lo anterior, expresó que la entidad que representa cree que podrían hacerse extensivas estas modificaciones a la realización de todo tipo de inspecciones que en materia de seguridad los organismos correspondientes determinen efectuar. Se preguntó qué pasará en el futuro si se manifiesta preocupación por aspectos sísmicos, instalaciones eléctricas, de salubridad, ascensores o equipos de calefacción. ¿Habrá necesidad de dictar una nueva ley para cada una de estas situaciones?, se preguntó.

En este sentido, señaló que sería más adecuado incluir en el artículo 23 de la ley que se modifica una frase que permita, de manera general, efectuar los actos necesarios para realizar toda inspección, certificación u otro procedimiento que determinen los organismos del Estado.

Del mismo modo, sugirió añadir al artículo 23 que el administrador o quien haga sus veces estará facultado para requerir de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles la fiscalización del cumplimiento de la normativa vigente en materia de gas, y que igual facultad tendrá para recabar de los distintos organismos públicos las inspecciones, certificaciones u otras acciones que demande la normativa vigente respecto de otros tipos de instalaciones.

Propuso, además, que el administrador pueda encomendar a cualquier persona o entidad autorizada la certificación de instalaciones de gas del condominio, para lo cual deberá notificar por escrito el valor del servicio al Comité de Administración. Éste tendrá un plazo de diez días hábiles contados desde la notificación para aceptar lo propuesto o presentar una alternativa distinta. Si transcurrido ese lapso no se pronunciara, el administrador procederá a contratar la certificación conforme a la propuesta notificada al Comité de Administración. Asimismo, el administrador podrá disponer, previo aviso a dicho Comité, cualquier revisión relativa al gas en los bienes de dominio común o en las unidades que forman parte del condominio, cuando sea dispuesta por la autoridad competente. Igual proceder tendrá para toda otra inspección o certificación cuando así lo disponga la entidad competente.

Por último, informó que para su organización sería de gran interés estudiar una modificación completa a la actual ley N° 19.537, sobre copropiedad inmobiliaria, para lo cual ha reunido la información, estudios y antecedentes del caso.

A continuación, hizo uso de la palabra el Presidente de la **Junta Nacional de Bomberos de Chile**, don Octavio Hinzpeter.

Puso de relieve, primeramente, que considerar las opiniones de los diversos actores que guardan relación con las materias de los proyectos de ley, afianza una conducta que ha sido constante de parte de los legisladores, lo que se traduce en que la legislación chilena sea, efectivamente, un aporte al progreso comunitario.

En el caso de Bomberos de Chile, manifestó, esta deferencia ha sido permanente tanto en el Senado como en la Cámara de Diputados y ello ha redundado en una muy positiva “alianza estratégica” para el propósito común de estas instituciones, que es servir a la comunidad.

En cuanto al proyecto, hizo notar que se trata de una iniciativa eminentemente técnica y que su opinión, en consecuencia, debe entenderse desde esa perspectiva.

La atención de las emergencias, explicó, no está incluida en este proyecto de ley, lo que es correcto, dada su naturaleza preventiva. En todo caso, estimó adecuado entregar a los administradores de edificios mayores atribuciones, pues lo que se realiza en un departamento desde luego puede afectar a otros.

Sin embargo, insistió en que las definiciones que se establecen en la iniciativa no competen a la función de Bomberos por cuanto su tarea está enfocada a

enfrentar las emergencias, las que surgen mayoritariamente del incumplimiento de las normas, enfatizando que no corresponde a Bomberos efectuar labores de fiscalización o de otorgamiento de autorizaciones de ningún tipo.

Ante una consulta del Honorable Senador señor Prokuriča en cuanto a si sería conveniente que Bomberos dispusiera de atribuciones en cuanto a la certificación del cumplimiento de exigencias técnicas en los edificios, el señor Hinzpeter expresó que ello, de ningún modo corresponde a sus cometidos ni aspiraciones. Precisó que participar en estos procesos técnicos implicaría desnaturalizar la función esencial de Bomberos, cual es ocuparse de estar profesionalmente capacitados para las emergencias que, a pesar de toda la prevención establecida, se producen.

Sin embargo, estimó oportuno dejar planteada su inquietud en cuanto a la considerable cantidad de edificios habitados fundamentalmente por adultos mayores que no están en condiciones de efectuar las reparaciones que las leyes exigen. Estos, dijo, deberían ser objeto de un tratamiento especial, como ocurre en muchos países europeos.

Luego intervino **el Magistrado don Carlos Varas, Titular del primer Juzgado de Policía Local de Santiago**

Hizo notar que progresivamente los Tribunales de Policía Local atienden asuntos vinculados a la vida en condominios, relatando, a modo de ejemplo, que en

el Juzgado a su cargo, que cuenta con cuatro actuarios, tres de ellos se dedican a materias ajenas al tránsito.

Lo anterior, agregó, se explica en gran medida por la amplia competencia que entrega la Ley de Copropiedad Inmobiliaria a los juzgados de policía local, a los cuales confía, en su artículo 33, letra d), “en general, adoptar todas las medidas necesarias para la solución de los conflictos que afecten a los copropietarios derivados de su condición de tales.”

Esta atribución, dijo, se complementa adecuadamente con la consagrada en la letra b) del mismo precepto que permite al juez “citar a asamblea de copropietarios cuando el administrador o el presidente del Comité de Administración no lo hiciera”.

Estas normas entregan, en la práctica, al juez la posibilidad de conocer y dirimir la casi totalidad de problemas que pueden producirse en los condominios.

En consecuencia, concluyó, existen las herramientas adecuadas para hacer frente a algunos de los vacíos que el proyecto en discusión pretende solucionar.

Sin perjuicio de ello, hizo presente que sería conveniente contar con una mayor cantidad de juzgados de este tipo y, desde otro punto de vista, prestar atención a la situación de comunidades que no disponen de medios para efectuar las

reparaciones que exigen las emanaciones defectuosas de gas. Estas, sugirió, deberían contar con un apoyo más expedito y eficaz por parte del municipio.

Enseguida, intervino **doña Oscarina Encalada, ingeniero de la Dirección de Investigación Tecnológica de la Universidad Católica de Chile.**

Efectuó una descripción del procedimiento que actualmente se sigue en materia de inspección de instalaciones de gas, resaltando la circunstancia de que él consta de distintas etapas, iniciándose con la inspección hasta llegar a la certificación. Antes de esta última, habrán de efectuarse las reparaciones que el certificador considere necesarias, atendido el estado de las instalaciones.

En este contexto, expresó que le parece de la mayor trascendencia dotar a los administradores de condominios poderes que le permitan efectivamente llevar adelante el proceso antes descrito.

Puso énfasis, empero, en la conveniencia de separar enteramente las tareas de estos empleados de aquellas que competen a los inspectores, instaladores y reparadores.

En relación con la inquietud antes expresada en cuanto a las dificultades de comunidades de menores recursos para costear las reparaciones, informó que es usual que las empresas distribuidoras de gas las financien, descontando su valor en cuotas.

Finalizadas las exposiciones, los miembros de la Comisión coincidieron en la conveniencia de aprobar esta iniciativa

Sin embargo, analizados los términos utilizados en el texto del proyecto, el Presidente de la Comisión, **Honorable Senador señor Arancibia**, sugirió analizar la conveniencia de utilizar en las enmiendas contenidas en los numerales 1 y 2 la expresión “inspección o revisión”, según sea el caso.

El **Honorable Senador señor Prokuriça** propuso utilizar los términos “inspeccionar y certificar” según sea la naturaleza de la labor que deba realizarse, idea con la cual concordó el honorable Diputado señor Hales.

En definitiva, se produjo consenso en aprobar la iniciativa en sus mismos términos, acordándose, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores Arancibia, Cordero, Prokuriça y Sabag, dejar constancia que la etapa de certificación supone o implica la de inspección.

En mérito de las consideraciones precedentemente expuestas, vuestra Comisión de Vivienda y Urbanismo, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Arancibia (Presidente), Cordero, Prokuriça y Sabag, acordó proponeros que aprobéis, en general y en particular, en sus mismos términos, la iniciativa de la Honorable Cámara de Diputados.

Su texto es el siguiente:

PROYECTO DE LEY

"Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 19.537, sobre copropiedad inmobiliaria:

1. Intercálase, en el inciso primero del artículo 7°, entre las frases "reparaciones de los bienes de dominio común" y "o a gastos comunes urgentes o imprevistos", la siguiente: ", a la certificación periódica de las instalaciones de gas".

2. En el artículo 23:

a) Intercálase en el inciso primero, entre las expresiones "tales como cuidar los bienes de dominio común;" y "ejecutar los actos de administración y conservación y los de carácter urgente sin recabar previamente el acuerdo de la asamblea" reemplazando la coma (,) que sigue por un punto y coma(;) lo siguiente: "efectuar los actos necesarios para realizar la certificación de las instalaciones de gas;".

b) Agrégase el siguiente inciso segundo, nuevo, pasando el actual a ser tercero:

"El administrador o quien haga sus veces está facultado para requerir a la Superintendencia de Electricidad y Combustibles con objeto de que dicho organismo fiscalice el cumplimiento de la normativa vigente en materia de gas. El administrador podrá encomendar a cualquier persona o entidad autorizada la certificación de las instalaciones de gas de la comunidad, para lo cual deberá notificar por escrito el valor del servicio al Comité de Administración, el que tendrá un plazo de diez días hábiles contados desde la notificación para aceptar lo propuesto o presentar una alternativa distinta. Si, transcurrido este plazo, no se pronunciare, el administrador procederá a contratar la certificación conforme a la propuesta notificada al Comité de Administración. Asimismo, el administrador podrá disponer, previo aviso a dicho Comité, cualquier revisión relativa al gas en los bienes de dominio común o en las unidades que forman parte del condominio, cuando sea dispuesta por la autoridad competente."

3. Agrégase el siguiente inciso quinto, nuevo, en el artículo 36, pasando el actual quinto a ser sexto:

"Los copropietarios, arrendatarios u ocupantes de las unidades que componen el condominio están obligados a facilitar la expedición de revisiones o certificaciones en el interior de sus unidades, cuando hayan sido dispuestas conforme a la normativa vigente. Si no otorgaren las facilidades para efectuarlas, habiendo sido notificados por escrito por el administrador en la dirección que cada uno registre en la administración, serán sancionados conforme a lo dispuesto en el artículo 32."."

Acordado en sesiones celebradas los días 13 de agosto, 3 de septiembre y 1 de octubre de 2002, con asistencia de sus miembros Honorables Senadores señores Jorge Arancibia Reyes (Presidente), Fernando Cordero Rusque, Jaime Gazmuri Mujica, Baldo Prokuriça Prokuriça y Hosain Sabag Castillo.

Sala de la Comisión, a 4 de octubre de 2002.

(FDO.): NORA VILLAVICENCIO GONZÁLEZ

Secretario

**SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y
TELECOMUNICACIONES RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY DE LA
HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS QUE CREA EL REGISTRO
NACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE. (2590-15)**

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros, en el trámite de segundo informe, el proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados, originado en un Mensaje de S.E. el Presidente de la República.

A las sesiones en que se consideró la presente iniciativa, asistieron el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz; el Subsecretario de Transportes (S), señor Silvio Albarrán; la Directora Nacional del Servicio de Registro Civil e Identificación, señora Alejandra Sepúlveda; el Asesor Jurídico de la Subsecretaría de Transportes, señor Lautaro Pérez; el Asesor del Subsecretario de Transportes, señor Patricio Bell; el Asesor de la Dirección Nacional del Servicio de Registro Civil e Identificación, señor Héctor Salomó; el Presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones,

señor Mauricio Cordaro; el Vicepresidente de la misma Confederación, señor José Egido, y el Secretario de dicha Confederación, señor Andrés Ovalle.

NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL

Dejamos constancia de que el inciso quinto del artículo 34 bis, contenido en el número 1, del artículo único, del texto que os proponemos, es materia de ley orgánica constitucional, en conformidad a lo establecido en el artículo 74 de la Constitución Política de la República, por cuanto entrega una nueva atribución a los tribunales ordinarios de justicia. En consecuencia, debe ser aprobado con los votos de las cuatro séptimas partes de los Senadores en ejercicio, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 63, inciso segundo, de dicha Carta Fundamental.

Asimismo, dejamos constancia de que a través del oficio N° 31 de fecha 2 de octubre del año en curso, se consultó a la Excelentísima Corte Suprema en relación con el inciso quinto del artículo 34 bis, contenido en el número 1, del artículo único, del texto que se os propone, en cumplimiento de lo preceptuado en el artículo 74 de la Constitución Política de la República, no habiéndose recibido aún respuesta.

Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 124 del Reglamento del Senado, se deja constancia de lo siguiente:

I.- Artículos que no fueron objeto de indicaciones ni de modificaciones: no hay.

II.- Indicaciones aprobadas sin modificaciones: no hay.

III.- Indicaciones aprobadas con modificaciones: 2 bis.

IV.- Indicaciones rechazadas: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 16.

V.- Indicaciones retiradas: no hay.

VI.- Indicaciones declaradas inadmisibles: no hay.

DISCUSIÓN EN PARTICULAR

El proyecto de ley aprobado en nuestro primer informe consta de trece artículos permanentes y tres disposiciones transitorias, habiéndose presentado 16 indicaciones, en total, a su texto.

Vuestra Comisión inició la discusión en particular con el análisis de las indicaciones N° s. 1 y 2, que reemplazan el texto del proyecto de ley por un artículo único, que introduce modificaciones a la Ley de Tránsito, a través de cuatro numerales.

Del debate surgió la necesidad de solicitar a la Sala se abriera un nuevo plazo para presentar indicaciones, con el objetivo de que el Ejecutivo, recogiendo las ideas planteadas en la discusión de estas indicaciones, formulara una nueva indicación, la que se materializó en la indicación N° 2 bis, que propone la sustitución total del proyecto.

Luego, vuestra Comisión procedió a debatir esta indicación, la que fue finalmente aprobada con modificaciones.

Cabe hacer presente que el nuevo texto sustitutivo mantiene las ideas matrices, los fundamentos y objetivos del proyecto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, otorgando un nuevo enfoque al tema, mejorando la redacción y ordenando su texto.

A continuación, se pasa a explicar las modificaciones introducidas al texto aprobado por vuestra Comisión en su primer informe, las que, como se señaló anteriormente, no obstante haberse formulado como la sustitución total del proyecto,

tienen su correspondencia con éste, habiendo sido formuladas con otra redacción y dentro del contexto general de lo acordado.

El artículo 1º del proyecto aprobado en el primer informe consideraba la creación de un Registro Nacional de Vehículos de Transporte de Carga Terrestre, a cargo del Servicio de Registro Civil e Identificación, en el que se inscribirían todos los vehículos, motorizados o no, que transporten carga.

La indicación sustitutiva aprobada por vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones innova en el sentido que considera en el número 1, del artículo único, un artículo 34 bis, nuevo, que se agrega a la Ley de Tránsito, que contempla la creación de un Registro Especial de Remolques y Semirremolques que llevará el Servicio de Registro Civil e Identificación, en el cual se deberán inscribir los remolques y semirremolques cuyo peso bruto vehicular sea igual o superior a 3.860 kilogramos.

El artículo 1º, aprobado por la Comisión en su primer informe, al igual que la indicación sustitutiva aprobada por vuestra Comisión en este segundo informe, determina que un reglamento del Ministerio de Justicia, que deberá llevar también la firma del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, indicará el procedimiento de inscripción y las demás formalidades que deberán observarse para la adecuada administración del Registro. El inciso segundo del artículo 34 bis contemplado en el N° 1 de la indicación, considera la misma disposición sustituyendo la administración del Registro por su creación, formación y mantención.

El artículo 2° del texto aprobado en el primer informe establecía que debían inscribirse en el Registro los camiones, tractocamiones, remolques y semirremolques, que transporten carga cuyo peso bruto vehicular sea igual o superior a 6.500 kilogramos.

La indicación sustitutiva aprobada por vuestra Comisión estableció la inscripción de los remolques y semirremolques cuyo peso bruto vehicular sea igual o superior a 3.860 kilogramos.

El artículo 3° del texto aprobado en el primer informe, relativo a las menciones que debe contener la inscripción de los vehículos de transporte de carga, señalaba que éstas se determinarían mediante resolución del Director Nacional del Servicio de Registro Civil e Identificación. La indicación sustitutiva dispone que el certificado de inscripción deberá contener las menciones señaladas en el artículo 47 de la Ley de Tránsito, que se modifica a través del inciso sexto del artículo 34 bis, contenido en los N°s. 1 y 3 del artículo único. O sea, las menciones del certificado de inscripción quedan establecidas por ley en el artículo 47 de la Ley de Tránsito y no quedan entregadas a una resolución del Director Nacional del Servicio de Registro Civil e Identificación.

Los artículos 4° a 7° del texto aprobado en el primer informe señalan diversas obligaciones del Director Nacional del Servicio de Registro Civil e Identificación en relación con la custodia de los antecedentes, información, certificados, rectificaciones y el cobro de inscripciones, entre otras obligaciones; con las que ya cuenta, por lo tanto, se suprimieron estas disposiciones por innecesarias.

Los artículos 8° y 9° del texto del proyecto aprobado en nuestro primer informe señalan como requisito habilitante para la prestación del servicio de transporte de carga terrestre, la inscripción del vehículo en el Registro y la obligación de portar el certificado de inscripción sin el cual no se podrá practicar la revisión técnica. El artículo único contenido en la indicación sustitutiva exige el certificado de inscripción en el Registro Especial de Remolques y Semirremolques para obtener el certificado de revisión técnica sin el cual no se puede obtener la placa patente única y sin el cual no estarán autorizados para transitar. Estas normas están establecidas en el inciso tercero del artículo 34 bis, contemplado en los N°s. 1 y 2 del artículo único, que modifica el artículo 45 de la Ley de Tránsito de la indicación sustitutiva.

Los artículos 10 y 11 del primer informe, relativos a la responsabilidad del propietario del vehículo de inscribirlo en el Registro y de poner a disposición del conductor el correspondiente certificado de inscripción, y la del conductor de portar el respectivo certificado y las sanciones que se establecen, prácticamente se reproducen como incisos séptimo y octavo del artículo 34 bis, del numeral 1 del artículo único.

Los artículos 12 y 13 relativos a sanciones de multa por incumplimiento de las normas a esta ley y su reglamento, como asimismo el destino de las multas, se suprimieron por la estructura misma de este proyecto de ley, que se consigna como modificación a la Ley de Tránsito y no como una iniciativa legal independiente.

En lo que dice relación con las normas transitorias, nuestro primer informe contemplaba dos disposiciones. Respecto de la primera, se modifica en cuanto al plazo de un año que se establecía para la puesta en vigencia de este proyecto de ley, el que se sustituye por seis meses y , la segunda, que señalaba la obligación de los propietarios de los remolques y semirremolques de inscribirlos en el plazo de un año en el Registro, se mantiene adecuando la mención al Registro Especial.

El mismo plazo se establece para los propietarios de los camiones y tractocamiones actualmente inscritos en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados que deban reinscribirlos en el nuevo Registro, cumpliendo con las nuevas menciones establecidas en el artículo 47 de la ley N° 18.290, Ley de Tránsito.

Finalmente, el texto aprobado en nuestro segundo informe considera un nuevo artículo 3° transitorio que prescribe que el reglamento del Ministerio de Justicia que deberá llevar además la firma del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá dictarse dentro de los seis meses siguientes a su publicación en el Diario Oficial.

En conclusión, las diferencias fundamentales entre un texto y otro radican en que uno realiza una modificación a la Ley de Tránsito en vez de proponer la dictación de una nueva ley; uno crea un Registro Especial de Remolques y Semirremolques en vez de un Registro Nacional de Vehículos de Transporte de Carga Terrestre; en el peso bruto vehicular que se establece de 3.860 kilogramos en vez de 6.500 kilogramos; en que se entrega al reglamento el procedimiento para la inscripción y las

formalidades que deberán observarse en la creación, formación y mantención de este Registro en vez de la sola administración del mismo; en que se presumirá propietario de un remolque y semirremolque a la persona a cuyo nombre figure inscrito en el Registro; y en que se establece un procedimiento de reclamo en contra de la resolución fundada del Director Nacional del Servicio de Registro Civil e Identificación, para ante el juez civil correspondiente al domicilio del adquirente de un remolque o semiremolque, cuya solicitud de inscripción o de anotación del mismo en el Registro Especial de Remolques y Semirremolques del Servicio de Registro Civil e Identificación fuera denegada; además, el nuevo texto contempla en su número 3, un nuevo inciso final, que se agrega al artículo 47, que indica las menciones que deberá contener el certificado de inscripción de los camiones y tractocamiones, precisando que en el caso de los camiones ingresados de acuerdo con el inciso segundo del artículo 2º de la ley N° 18.483, deberá indicarse la calificación especial en virtud de la cual ingresó al país y las rectificaciones o modificaciones posteriores. Estas disposiciones no estaban contempladas en el texto aprobado en nuestro primer informe. Finalmente, se innova en el plazo de entrada en vigencia de esta ley que es de 6 meses en vez de un año, después de su publicación en el Diario Oficial. Éstas son, como se señaló anteriormente las diferencias principales, entre otras.

El resto de las enmiendas son adecuaciones a la nueva formulación del proyecto.

Finalmente, es menester destacar que las modificaciones introducidas fueron acordadas por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión

(4x0); que el Ejecutivo concurrió a este acuerdo; y que también lo hicieron la Confederación de Dueños de Camiones y la Directora Nacional del Registro Civil e Identificación.

De la lectura del debate habido en la discusión de las indicaciones quedan explicados los fundamentos de estas enmiendas, los que omitimos en homenaje a la brevedad y para no caer en reiteraciones innecesarias.

Enseguida, pasamos a efectuar una descripción de cada una de las disposiciones de esta iniciativa legal, como de las indicaciones recaídas en ellas, así como de los acuerdos adoptados a su respecto.

Las indicaciones números 1 y 2 **de los Honorables Senadores señora Matthei y señor Arancibia, tienen por finalidad reemplazar el proyecto de ley en informe por un artículo único, que consta de cuatro numerales, y que introduce las siguientes modificaciones a la ley N° 18.290, de Tránsito:**

Número 1

Agrega un artículo 34 bis, nuevo, que dispone que los vehículos cuyo peso bruto vehicular sea igual o superior a 6.500 kilogramos, como camiones tractocamiones, remolques y semirremolques, que transporten carga por caminos vecinales o particulares abiertos al uso público, de todo el territorio de la República, deberán

inscribirse, sean motorizados o no, en conformidad a los incisos cuarto y quinto del artículo 47 de la presente ley.

Su inciso segundo prescribe que la inscripción será requisito habilitante para la prestación de servicios de transporte de carga terrestre.

Su inciso tercero señala que el propietario del vehículo será responsable de su inscripción en el Registro y de poner a disposición del conductor el correspondiente certificado de inscripción. Igual obligación recaerá sobre el tenedor del vehículo cuando el propietario le hubiera cedido la tenencia o posesión del mismo, en virtud de un contrato de arrendamiento o a cualquier otro título.

Por último, su inciso final establece que el conductor será responsable de portar el respectivo certificado de inscripción en el Registro y de exhibirlo a Carabineros de Chile e inspectores fiscales y municipales. Además, no podrá practicarse la revisión técnica que establecen el Título VII de la ley N° 18.290 y el decreto N° 156, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes, de 1990, sin el certificado de inscripción.

Agrega en el artículo 35, como inciso tercero, pasando el actual inciso tercero a ser cuarto, una frase final que preceptúa que tratándose de los vehículos señalados en el artículo 34 bis que hayan ingresado al país en virtud del inciso segundo del artículo 21 de la ley N° 18.483, se inscribirán las modificaciones o rectificaciones hechas a la calificación especial que utilizó para ingresar. El incumplimiento de ésta o alguna de las obligaciones señaladas en el artículo 34 bis, será sancionado con multa de 1 a 8 unidades tributarias mensuales. El conductor que no porte o no exhiba el certificado de inscripción correspondiente, será sancionado con multa de 1 a 2 unidades tributarias mensuales, salvo que no cumpla con algunas de las obligaciones señaladas anteriormente, ya que en este caso se le aplicará la multa prevista.

Número 3

Agrega en el artículo 46, como inciso cuarto nuevo y final, una frase que señala que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá fijar un color diferente al de la patente única a los vehículos internados en base al sistema del decreto ley N° 889, que permite la internación de vehículos usados a zonas extremas.

Número 4

Agrega en el artículo 47, un inciso quinto nuevo y final, que dispone que el certificado de inscripción de los vehículos señalados en el artículo 34 bis, deberá, además, contener las siguientes menciones:

- 1.- Peso bruto vehicular del vehículo,**
- 2.- Capacidad de carga,**
- 3.- Número y disposición de los ejes,**
- 4.- Potencia del motor en HP (Horse Power),**
- 5.- Tipo de tracción,**
- 6.- Marca del modelo y tipo,**
- 7.- Norma de emisión,**
- 8.- En los casos de camiones ingresados en virtud del inciso segundo del artículo 21 de la ley N° 18.483, las rectificaciones o modificaciones hechas a la calificación especial en virtud de la cual ingresó al país, y**
- 9.- Las demás menciones que exija el Reglamento.**

El Honorable Senador señor Jovino Novoa explicó que estas indicaciones parten del supuesto que existe el Registro de Vehículos Motorizados dependiente del Servicio de Registro Civil e Identificación y sólo se necesita una información adicional respecto de la carga terrestre para lo cual las indicaciones en análisis tienen por finalidad añadir menciones al Registro de Vehículos Motorizados ya existente, evitando de esta manera la creación de un nuevo Registro, y permitiendo que toda la información adicional se concentre en un solo Registro.

Agregó, el señor Senador que esta iniciativa legal propone generar un nuevo Registro que permita conocer la totalidad del parque de camiones y su especificidad, para reunir datos estadísticos y elaborar políticas para el sector. Para cumplir dicha finalidad, se crea un Registro paralelo en el mismo Registro Civil lo cual implica que los camiones deberán contar con dos certificados de inscripciones. Como consecuencia de lo anterior, el señor Senador explicó que revisada la ley, se constató que las menciones que faltan en el Registro de Vehículos Motorizados para cumplir con este propósito, son pocas y se estimó preferible incluir esas menciones en el Registro ya existente, en lugar de crear un Registro separado.

El Registro Nacional de Vehículos Motorizados opera de una forma conocida, y resulta fundamental para acreditar la propiedad y realizar los traspasos, y cuenta con un claro respaldo jurídico. Por el contrario, crear un Registro paralelo para el solo objeto de contar con información resultará innecesario.

Las indicaciones señaladas establecen que la inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados es habilitante para prestar el servicio de carga, porque si el camión no está inscrito no puede realizar esta actividad. Además, se establece como vehículo de transporte de carga aquél que tiene un peso bruto vehicular de 6.500 kilogramos, porque se considera que esa exigencia representa de mejor manera lo que debe entenderse por vehículo de transporte de carga.

El Honorable Senador señor Roberto Muñoz señaló que la intención de las indicaciones, en comento, apuntan a que la iniciativa legal sería modificada al agregar las finalidades perseguidas por el proyecto al actual Registro Nacional de Vehículos Motorizados, y reiteró su preocupación en el sentido de que este proyecto de ley fue concordado entre el Ejecutivo y las organizaciones gremiales involucradas en el tema. Sin embargo, las indicaciones números 1 y 2 no representarían un cambio sustantivo al acuerdo alcanzado.

Por su parte, el Honorable Senador señor Jovino Novoa explicó que resulta fundamental decidir si se usará el Registro Nacional de Vehículos Motorizados o se establece uno nuevo, precisando que en su concepto el propósito del proyecto de ley se cumple en la forma propuesta por las indicaciones números 1 y 2, se mantiene un solo Registro, los mismos sistemas de control, y la diferencia radica en que el certificado de inscripción de los vehículos de carga contendrá menciones, que en la actualidad no tiene.

Sobre este punto, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Jorge Pizarro, puntualizó que la inscripción en el nuevo Registro contemplado en el proyecto de ley en estudio dice relación con la habilitación para realizar el servicio de transportes.

A su vez, el Honorable Senador señor Jovino Novoa precisó que la habilitación para realizar el servicio de transportes existe porque no se podría realizar el servicio sin estar inscrito en el Registro, y, además, es sabido que toda inscripción en el Registro debe cumplir con ciertas menciones adicionales. La información contenida en el Registro tiene que ser procesada y es preferible que exista un Registro conocido, en lugar de que existan dos y podría suceder que en el futuro hubiera criterios diferentes para la inscripción de los vehículos de carga terrestre, con lo cual una persona que adquiere un camión lo inscribe y después no puede ejercer la función de transportista, porque en el otro Registro exigen otros requisitos.

A continuación, el Presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones, señor Mauricio Cordaro, solicitó a la Comisión la aprobación del proyecto de ley original emanado del Ejecutivo, porque recoge todos los acuerdos y estudios que se realizaron en su momento, desde el año 1999 a 2000, para la creación de este Registro estadístico que no busca impedir que las personas ingresen a la actividad de transporte y que resulta trascendente para dar transparencia a la actividad del transporte, que en muchos aspectos se mueve dentro de la informalidad. Resulta de gran trascendencia contar con un Registro de Vehículos Motorizados y otro registro que agrupe a los Vehículos de Transportes, porque en éste también se inscribirán los remolques y semirremolques, que no

son propiamente motorizados, pero que son de gran importancia para el desarrollo de la actividad del transporte de carga terrestre.

Manifestó su preocupación en el sentido de que la información que entrega el Registro de Vehículos Motorizados del Registro Civil es confusa respecto de los tractocamiones puesto que están confundidos por la forma en que se generó el Registro y muchas veces se confunden con los tractores agrícolas, por lo que sería importante saber si dicha situación se puede sanear al contar con un Registro único, situación que se termina al contar con un nuevo registro.

También es importante considerar el peso bruto vehicular en 3.850 kilogramos en razón de que las otras normas que existen en la legislación nacional catalogan como camión a los vehículos que tienen un peso de 3.850 kilogramos; en ese sentido citó la norma que permitió la rebaja parcial del impuesto específico para los transportistas de carga y resulta lógico que las definiciones sean iguales en todas las normas.

Sin perjuicio de lo anterior, expresó que su gremio no insistirá en la creación de un registro específico si el mismo objetivo se puede lograr de la forma propuesta en las indicaciones; sin embargo, expresó su temor en el sentido de que por los problemas de origen del Registro de Vehículos Motorizados, que impiden contar con información fiable relativa a los semirremolques se encuentra dispersa en registros municipales.

Enseguida, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, reiteró que para el Ejecutivo resulta muy relevante la historia de esta iniciativa legal que se inserta dentro de un acuerdo alcanzado entre el Ejecutivo y el gremio de transportistas, y en ella están plasmados los avances logrados, lo que posibilita continuar trabajando unidos y no contravenir el principio original que es establecer la existencia de un Registro especial para Vehículos de Transporte de Carga pues con ello se generará la información pertinente para la adecuada fiscalización y actividades propias de la seguridad del tránsito.

El Honorable Senador señor Roberto Muñoz expresó que es preferible un Registro Nacional de Carga Terrestre, específico, ordenado, para la mantención y mayor control profesional. Sin embargo, si los involucrados en el tema están de acuerdo con la otra forma propuesta, él no tendría inconveniente en aprobarla.

El Honorable Senador señor Jovino Novoa expresó que el conocimiento de la actividad se da básicamente por la capacidad que tenga la autoridad de generar información. Si el Registro de Vehículos Motorizados contiene toda la información que se necesita, la autoridad puede generar diversos registros a partir de aquél y dictar las diversas políticas que se consideren necesarias.

Precisó que las indicaciones números 1 y 2 contienen, además de las menciones señaladas, las normas que exigen que los vehículos que ingresen a zonas extremas cuenten con un tratamiento especial, y que los vehículos que se inscriben como especiales, tengan que registrar sus cambios y de no hacerlo establecerse una sanción.

De lo anterior se deduce que sin alterar el espíritu de la iniciativa legal se crea un instrumento más flexible.

Enseguida, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Jorge Pizarro, manifestó que las indicaciones que pretenden radicar este registro dentro del Registro Nacional de Vehículos Motorizados podrían implicar la pérdida de la eficiencia en el manejo de la información y determinación del parque dedicado a carga terrestre, tanto en la parte estadística como en las formalidades. Ello, porque no existe una especialidad en el Registro; el vehículo que ingresa pasa a ser igual que cualquier otro vehículo que se inscribe, y puede ser que allí se concentre el interés del gremio y del Ejecutivo para contar con un Registro Especial, y conocer con exactitud la situación del parque que entrega el servicio de carga, lo que, además, tiene otras implicancias puesto que se trata de un parque que está sobredimensionado, que es muy antiguo, y que no se ha adecuado a la normativa de modernización del transporte de carga y esa información debe tenerse en forma oportuna, rápida y especial, lo que se pierde con las indicaciones presentadas, aún cuando se conservan los requisitos o se incorpora no sólo a los vehículos motorizados, sino también a las ramplas.

Continuó expresando el señor Presidente de la Comisión que el sentido de dar especialidad a este registro dice relación con los temas que el transporte de carga debe abordar, y también desde el punto de vista de la actividad económica, porque el resto del país debe conocer cuánto significa el parque, cuánto cuesta, cuál es su antigüedad, cuáles son las proyecciones que tiene dar o entregar servicios a un país como Chile, que crece y se diversifica.

Por otra parte, el Honorable Senador señor Roberto Muñoz señaló que durante la discusión en general de esta iniciativa legal ha quedado de manifiesto que existen muchas prestaciones de servicios informales en transporte de carga terrestre, que no son controlados, y resultan riesgosos por la misma especialidad y seriedad del servicio que se presta. Sin embargo, con la creación del Registro Nacional de Carga Terrestre resulta más profesional y controlable el sistema.

El Honorable Senador señor Ramón Vega expresó que ambas posiciones no resultan contrapuestas toda vez que la iniciativa legal aprobada en general contiene los mismos principios, términos técnicos y la misma visión de conjunto que pretende conocer el sistema de transporte terrestre de carga, para sacar conclusiones de tipo económico o informativo, tanto para el empresario como para el Ministerio.

El Honorable Senador señor Jovino Novoa manifestó que si se pueden perseguir los mismos objetivos con los instrumentos existentes es preferible no crear nuevos instrumentos.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Jorge Pizarro, explicó que la incorporación de los remolques y semiremolques o las ramplas, es de gran importancia para determinar la capacidad de transporte que pueda tener el parque.

La cantidad de ramplas y de acoplados está en relación con el camión, que es el que puede enganchar y no está registrada y tampoco lo estará dentro del Registro de Vehículos Motorizados.

En consideración a los planteamientos anteriores, la Comisión acordó, por la unanimidad de los miembros presentes, solicitar la opinión de la Directora Nacional del Servicio de Registro Civil e Identificación en relación a esta materia, para luego elaborar en conjunto con los representantes de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones y representantes del Ejecutivo, una nueva redacción de esta iniciativa legal.

La Directora Nacional del Servicio de Registro Civil e Identificación, señora Alejandra Sepúlveda, expresó que en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados se inscriben todos los vehículos motorizados de acuerdo a una segmentación estadística del Servicio, y sólo se inscriben los camiones y los tractocamiones, no se inscriben los remolques y semirremolques porque no se consideran vehículos motorizados.

La inscripción del vehículo en este Registro de Carga no presumirá propietaria a la persona a cuyo nombre se registre el vehículo de carga, lo que constituye una diferencia importante con la inscripción que se realiza en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados, por cuanto en este caso, la inscripción constituye presunción de dominio, por lo que resulta importante analizar que se inscribirán en el registro especial camiones y tractocamiones que están inscritos en el Registro de Vehículos

Motorizados, cuya inscripción presume dominio, lo que podría generar un doble estándar que dependerá del registro en el cual se inscriben.

Agregó que debe precisarse cuál es el documento fundante para la inscripción del remolque, porque puede ser una factura, pero en muchos casos estos instrumentos de carga son fabricados por las mismas personas, recibiendo el nombre de “hechizos” y éstos sólo son susceptibles de ser inscritos en el Registro de Vehículos Motorizados en virtud de una sentencia judicial; luego, es necesario determinar cuál será el documento fundante para inscribirlos.

Enseguida, expresó que deben señalarse en forma detallada las menciones que debe contener la inscripción de los remolques y semirremolques, lo que podría definirse en el reglamento respectivo, para poder certificar las inscripciones.

También resulta importante la forma mediante la cual se identificarán los remolques y semirremolques, dado que los vehículos motorizados se identifican mediante una placa patente única, que se entrega en el momento de la primera inscripción. Para ello propuso otorgarle una patente independiente.

Por su parte, el Honorable Senador señor Novoa expresó que la indicación sustitutiva que se formulará a este proyecto de ley, consignará la existencia de un solo Registro al cual se le agregarán las menciones necesarias para poder cumplir con el objetivo de esta iniciativa legal. Si la idea es contar con un solo Registro, debe considerarse que los remolques y semirremolques cuenten con una patente única otorgada por el Registro

y no por las distintas municipalidades, como sucede en la actualidad. La patente del remolque debe asimilarse al sistema general, pero debe ser distinta a los demás tipos de vehículos; puede ser de otro color o de otra serie.

El señor Senador señaló, además, que en consideración a que existen remolques y semirremolques de gran valor, es lógico que también posean una placa única, al igual que todos los demás vehículos, lo que resulta trascendente para acreditar dominio, para las transferencias, para constituir prendas, es decir, el valor es más significativo.

Luego, la Directora del Servicio de Registro Civil e Identificación expresó, en relación a la capacidad del Servicio para hacerse cargo de este nuevo registro, que durante el año 1985 le fue transferido el Registro de Vehículos Motorizados y el Servicio cuenta con un soporte tecnológico y se encuentra en línea en todo el país, lo que permite a través de las 488 oficinas recibir los requerimientos de la comunidad de inscripciones, transferencias o solicitudes de certificados de dominio vigente. De agregarse este nuevo registro el Servicio deberá diseñar los nuevos procesos para incluirlos dentro de la estructura actual.

En el caso que se consignara un Registro especial será necesario diseñar los nuevos procesos, crear el soporte tecnológico de manera similar al Registro actual, como asimismo, los programas necesarios y disponer las personas que se hagan cargo y capacitar e instruir a todo el personal del país, para que cada una de las oficinas pueda recibir estas solicitudes.

Desde la propia nominación que tiene el Registro de Vehículos Motorizados al incluir los remolques y semirremolques, se están incluyendo instrumentos que no son vehículos motorizados, y con la creación de un registro especial para vehículos de carga sucederá que los camiones y tractocamiones se inscribirán en dos registros distintos, realizándose un doble proceso y las certificaciones que se soliciten a través del Registro de Vehículos Motorizados constituirán una presunción de dominio y cuando se soliciten a través del Registro especial, no tendrán presunción de dominio, lo que es un tema complejo que debe ser dilucidado.

El Presidente de la Comisión de Transportes y

Telecomunicaciones, Honorable Senador señor Pizarro, expresó que otro tema que adquiere importancia es la definición del peso bruto vehicular, a partir de la cual debe considerarse un vehículo de carga, porque el objetivo del proyecto es que puedan desarrollar servicios de transportes aquellos que estén debidamente inscritos, para dar mayor transparencia y establecer una competencia leal, evitando la informalidad y el flete negro. Luego, la duda que surge es si en un momento determinado para definir políticas de transportes o conocer la situación del parque o para determinar cuál es la oferta real de carga, se podrá acudir al registro y conocer esta información, aun cuando no esté contenida en un registro especial, sino que se encuentre en la actividad propia del Registro.

Al respecto, la Directora Nacional del Registro Civil respondió que no existen problemas técnicos; sólo significa crear un programa; sin embargo, dentro de las menciones que exige el Registro Nacional de Vehículos Motorizados no aparecen las

nuevas menciones contenidas en el proyecto de ley, las que deberán incorporarse a la base de datos, y mayores antecedentes que los que se encuentran en la documentación de respaldo, lo que es un poco más largo.

Finalmente, el Presidente de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, Honorable Senador señor Pizarro, precisó que de la información entregada por la Directora Nacional del Registro Civil es posible concluir que el Servicio se encuentra en condiciones de asumir la inscripción de los remolques y semirremolques, procedimiento que se realizaría a través de un programa especial que contenga la información relativa a todos los vehículos de carga, y tendría que asimilarse el tema de las patentes de los remolques y semirremolques al procedimiento que se hace para la inscripción de los vehículos motorizados.

Por su parte, la Directora Nacional del Registro Civil explicó que el Servicio requeriría de una mayor definición de las menciones que deben contener las inscripciones de los remolques y semirremolques y que el plazo contemplado en la iniciativa legal para poner en marcha este sistema es suficiente. Respecto de los camiones y tractocamiones inscritos éstos deberán completar la inscripción con las nuevas menciones que se exigirán en esta nueva ley.

Luego, hizo uso de la palabra el Secretario de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones, señor Andrés Ovalle, quien manifestó que la institución que representa ha sostenido conversaciones con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en relación a la eventual presentación de una indicación sustitutiva del

proyecto, por parte del Ejecutivo, estando de acuerdo en los términos de la misma, sin perjuicio de la necesidad de efectuar algunas precisiones en el nuevo inciso quinto del artículo 47, en el que a juicio de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones se debe agregar la placa única que se omitió y refundir los puntos 9 y 10 en uno solo.

En mérito del debate realizado con ocasión del estudio de las indicaciones N°s. 1 y 2, reseñadas, la Comisión acordó por la unanimidad de sus miembros presentes solicitar la apertura de un nuevo plazo para presentar indicaciones a esta iniciativa legal y concordar con el Ejecutivo la presentación de una indicación sustitutiva del proyecto de ley en estudio.

Posteriormente, la Sala del Senado en la sesión XVI, ordinaria, de fecha 30 de julio de 2002 acordó abrir un nuevo plazo para presentar indicaciones a esta iniciativa legal, plazo que venció el 20 de agosto del año en curso, dentro del cual el Ejecutivo formuló la indicación N° 2 bis, del siguiente tenor:

"Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones a la ley N°18.290:

1.- Para agregar el siguiente artículo 34 bis, nuevo:

"Artículo 34° bis.- Los camiones, tractocamiones, remolques y semirremolques, cuyo peso bruto vehicular sea igual o superior a 3.860 kilogramos, deberán inscribirse, además, en el Registro de Transporte de Carga Terrestre.

Un reglamento del Ministerio de Justicia, el que deberá llevar también la firma del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, determinará el procedimiento para la inscripción y las demás formalidades que deberán observarse para la adecuada creación, formación y mantención del Registro.

La inscripción en este Registro, será requisito habilitante para la prestación de servicios de transporte de carga terrestre. No podrá practicarse la revisión técnica que establece el Título VII de esta ley y el decreto supremo N° 156, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 1990, sin el certificado de inscripción.

Sólo podrán inscribirse en este Registro, los camiones y tractocamiones que cumplan con los requisitos legales y reglamentarios que los habiliten para inscribirse en el Registro de Vehículos Motorizados.

De la resolución fundada del Director Nacional del Servicio de Registro Civil e Identificación que niegue lugar a una solicitud de inscripción o anotación en el Registro, de un remolque o semirremolque, podrá reclamarse ante el Juez Civil correspondiente al domicilio del requirente, quien lo tramitará conforme a lo dispuesto en el artículo 43.

El propietario del vehículo será responsable de inscribirlo en el Registro y de poner a disposición del conductor el correspondiente certificado de inscripción. El incumplimiento de esta obligación, será sancionado con multa de una a ocho unidades tributarias mensuales.

El conductor será responsable de portar el respectivo certificado de inscripción en el Registro y de exhibirlo a Carabineros de Chile e inspectores fiscales y municipales. Si el conductor no porta o se niega a exhibir el certificado de inscripción, será sancionado con multa de una a dos unidades tributarias mensuales, salvo que reúna, además, la calidad de propietario, caso en el cual se le aplicará la multa señalada en el inciso anterior".

2.- Para intercalar en el artículo 45, los siguientes incisos segundo y tercero, nuevos, pasando el actual inciso segundo a ser cuarto:

"Los remolques y semirremolques que deban inscribirse en el Registro de Transporte de Carga Terrestre, deberán tener placa patente única, requisito sin el cual no estarán autorizados a transitar.

La placa patente única deberá obtenerse en la oficina del Servicio de Registro Civil e Identificación en que se solicite la inscripción."

3.- Para agregar el siguiente artículo 47 bis, nuevo:

"Artículo 47 bis.- El certificado de inscripción de los vehículos señalados en el artículo 34 bis, deberá contener, a lo menos, las siguientes menciones:

a.- Camiones y tractocamiones:

1.- Peso bruto vehicular.

2.- Número y disposición de los ejes.

3.- Potencia del motor.

4.- Tipo de tracción.

5.- Tipo de carrocería.

6.- En el caso de los camiones ingresados en virtud del inciso segundo del artículo 21 de la ley N° 18.483, las rectificaciones o modificaciones hechas a la calificación especial en virtud de la cual ingresó al país.

7.- Placa Patente Única.

8.-Las demás que exija el Reglamento.

b.- Remolques y semirremolques:

1.- Peso bruto vehicular

2.- Número y disposición de los ejes.

3.- Tipo de carrocería.

4.- Placa Patente Única

5.- Las demás que exija el Reglamento".

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo 1º.- Esta ley entrará en vigencia un año después de su publicación en el Diario Oficial.

Artículo 2º.- Los propietarios de los remolques y semirremolques señalados en la presente ley, y que actualmente se encuentren inscritos en el Registro Municipal de Carros y Remolques, tendrán el plazo de un año, contado desde la entrada en vigencia de esta ley, para inscribir dichos vehículos en el Registro de Transporte de Carga Terrestre.

El mismo plazo establecido en el inciso anterior, tendrán los propietarios de camiones y tractocamiones actualmente inscritos en el Registro de Vehículos Motorizados, para inscribirlos en el Registro de Transporte de Carga Terrestre.

Artículo 3°.- El reglamento mencionado en la presente ley deberá dictarse dentro de los seis meses siguientes a su publicación en el Diario Oficial."

Durante el estudio de esta indicación, la Comisión acordó aprobar esta última indicación con modificaciones y rechazar las demás indicaciones formuladas a este proyecto de ley, por la unanimidad de sus miembros presentes, en consideración a los planteamientos y opiniones vertidas en la discusión de las indicaciones números 1, 2 y 2 bis.

Las modificaciones propuestas a la indicación sustitutiva presentada por el Ejecutivo considera, en primer término, en su número 1 que agrega un artículo 34 bis a la Ley N° 18.290, de Tránsito, la creación de un Registro Especial de Remolques y Semirremolques a cargo del Servicio de Registro Civil e Identificación, en el que deberán inscribirse los remolques y semirremolques cuyo peso bruto vehicular sea igual o superior a 3.860 kilogramos.

La inscripción y demás formalidades que deberán observarse para la adecuada creación, formación y mantención de este Registro se determinará mediante un

Reglamento del Ministerio de Justicia, que deberá llevar también la firma del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

La revisión técnica establecida en el Título VII de la ley N° 18.290, Ley de Tránsito y el decreto supremo N° 156, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 1990, no podrá practicarse sin el certificado de inscripción en este Registro Especial de Remolques y Semirremolques.

Se presumirá propietaria de un remolque o semirremolque a la persona a cuyo nombre figure inscrito en el Registro, salvo prueba en contrario.

Se contempla, además, un procedimiento de reclamo para ante el juez civil correspondiente al domicilio del requirente en contra de la resolución fundada del Director Nacional del Servicio de Registro Civil e Identificación, para ante el juez civil correspondiente al domicilio del adquirente de un remolque o semirremolque cuya solicitud de inscripción o de anotación del mismo en el Registro Especial de Remolques y Semirremolques del Servicio de Registro Civil e Identificación fuera denegada.

El certificado de inscripción de los remolques y semirremolques deberá contener además de las menciones señaladas en el inciso cuarto del artículo 47, el peso bruto vehicular; el número y disposición de los ejes; el tipo de carrocería; la placa patente única y las demás que exija el Reglamento.

Corresponderá al propietario del vehículo inscribirlo en el Registro y poner a disposición del conductor el correspondiente certificado de inscripción. El incumplimiento de esta obligación, será sancionado con multa de una a ocho unidades tributarias mensuales.

El conductor, por su parte, será responsable de portar el respectivo certificado de inscripción en el Registro y de exhibirlo a Carabineros de Chile e inspectores fiscales y municipales. En caso de no portar o negarse a exhibir el certificado de inscripción, el conductor será sancionado con multa de una a dos unidades tributarias mensuales, salvo que reúna, además, la calidad de propietario, caso en el cual se le aplicará la multa de una a ocho unidades tributarias mensuales

En forma supletoria, se aplicarán las normas referentes al Registro de Vehículos Motorizados.

La modificación a esta indicación sustitutiva considera un número 2, que intercala en el artículo 45, los siguientes incisos segundo y tercero, nuevos, pasando el actual inciso segundo a ser cuarto:

El nuevo inciso segundo que se intercala dispone que los remolques y semirremolques que deban inscribirse en el Registro Especial de Remolques y Semirremolques, deberán tener placa patente única, requisito sin el cual no estarán autorizados a transitar.

El nuevo inciso tercero que se agrega señala que la placa patente única deberá obtenerse en la oficina del Servicio de Registro Civil e Identificación en que se solicite la inscripción.

Luego, el número 3 agrega un inciso final, nuevo, al artículo 47, que prescribe que el certificado de inscripción de los camiones y tractocamiones cuyo peso bruto vehicular sea igual o superior a 3.860 kgs., deberá contener además las siguientes menciones: peso bruto vehicular; número y disposición de los ejes; potencia del motor; tipo de tracción; tipo de carrocería; en el caso de los camiones ingresados en virtud del inciso segundo del artículo 21 de la ley N° 18.483, deberá indicarse la calificación especial en virtud de la cual ingresó al país y las rectificaciones o modificaciones posteriores; placa patente única y las demás que exija el Reglamento.

Esta nueva redacción contempla tres disposiciones transitorias:

El artículo 1° dispone que esta ley entrará en vigencia seis meses después de su publicación en el Diario Oficial.

El artículo 2° señala que los propietarios de los remolques y semirremolques señalados en la presente ley, y que actualmente se encuentren inscritos en el Registro Municipal de Carros y Remolques, tendrán un plazo de un año, contado desde la entrada en vigencia de esta ley, para inscribir dichos vehículos en el Registro Especial de Remolques y Semirremolques y obtener la placa patente única.

El mismo plazo establecido en el inciso anterior, tendrán los propietarios de camiones y tractocamiones actualmente inscritos en el Registro de Vehículos Motorizados, para reinscribirlos en dicho registro, cumpliendo con las nuevas menciones exigidas en el inciso final del artículo 47.

El artículo 3° prescribe que el reglamento mencionado en la presente ley deberá dictarse dentro de los seis meses siguientes a su publicación en el Diario Oficial.

En votación la indicación N° 2 bis, en cuanto a su artículo único, fue aprobada con las modificaciones indicadas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Pizarro, Muñoz Barra, Novoa y Vega.

En votación las indicaciones N°s. 1 y 2, fueron rechazadas por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Pizarro, Muñoz Barra, Novoa y Vega.

Artículo 1°

Crea, en su inciso primero, el Registro Nacional de Vehículos de Transporte de Carga Terrestre, en adelante "el Registro", en que deberán

inscribirse todos los vehículos, motorizados o no, que transporten carga, que más adelante se señalan.

Su inciso segundo dispone que corresponderá al Servicio de Registro Civil e Identificación formar y mantener actualizado este Registro.

Su inciso tercero prescribe que corresponderá a un reglamento del Ministerio de Justicia, el que deberá llevar también la firma del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, determinar el procedimiento para la inscripción y las demás formalidades que deberán observarse para la adecuada administración del Registro.

La indicación número 3 del Honorable Senador Stange tiene por finalidad sustituirlo por otro que dispone en su inciso primero la creación en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados, dependiente del Servicio de Registro Civil e Identificación, de un Sub-Registro Paralelo, en el que deberán figurar todos los vehículos, motorizados o no, aptos para el transporte de carga.

Su inciso segundo prescribe que el Presidente de la República deberá dictar un Reglamento para la operatividad y coordinación entre el Registro Civil y las Municipalidades correspondientes”.

En votación, esta indicación fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Pizarro, Muñoz Barra, Novoa y Vega.

Artículo 2°

Prescribe que deberán inscribirse en este Registro los camiones, tractocamiones, remolques y semirremolques, que transporten carga por caminos, calles y demás vías públicas, rurales o urbanas, y caminos vecinales o particulares abiertos al uso público, de todo el territorio de la República, cuyo peso bruto vehicular sea igual o superior a 6.500 kilogramos.

La indicación número 4 del Honorable Senador señor Stange, es para suprimirlo.

La indicación número 5 de S.E. el Presidente de la República, tiene por finalidad reemplazar el guarismo “6.500” por “3.860”.

En votación estas indicaciones fueron rechazadas por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Pizarro, Muñoz Barra, Novoa y Vega.

Artículo 3°

Dispone que el Director Nacional del Servicio de Registro Civil e Identificación, con informe del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, determinará, mediante resolución, las menciones que deba contener la inscripción, entre las

cuales deberán consignarse, a lo menos, el tipo de vehículo; los datos identificatorios y descriptivos del mismo; las alteraciones que hagan cambiar su naturaleza; sus características esenciales o que lo identifiquen; la tara y capacidad de carga; la identificación de su propietario; el tipo de carrocería; la disposición de los ejes, y cualquier otro dato que sirva para los fines propios del Registro.

La indicación número 6 del Honorable Senador señor Stange tiene por finalidad suprimir esta disposición.

La indicación número 7 de S.E. el Presidente de la República, es para sustituir por la expresión “,y” el punto y coma (;) que sigue a los vocablos “el tipo de carrocería”; reemplazar por punto (.) la coma (,) que sigue a los vocablos “la disposición de los ejes”, y suprimir la frase final ”y cualquier otro dato que sirva para los fines propios del Registro”.

En votación estas indicaciones fueron rechazadas por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Pizarro, Muñoz Barra, Novoa y Vega.

Artículo 4°

Establece que el Servicio de Registro Civil e Identificación deberá guardar en lugar seguro y adecuado los documentos y demás antecedentes que sirvan de fundamento a las inscripciones, autorizándose para estos efectos el empleo de medios digitales de archivo.

La indicación número 8 del Honorable Senador señor Stange tiene por objeto eliminar este artículo.

En votación esta indicación fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Pizarro, Muñoz Barra, Novoa y Vega.

Artículo 5°

Señala que corresponderá al Servicio de Registro Civil e Identificación informar o certificar, a quien lo solicite, los hechos o actuaciones que consten en el Registro, a través de certificados computacionales que el Servicio emita.

La indicación número 9 del Honorable Senador señor Stange es para suprimir esta norma.

En votación, esta indicación fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Pizarro, Muñoz Barra, Novoa y Vega.

Artículo 6°

Dispone que el Director Nacional del Servicio de Registro Civil e Identificación deberá autorizar las rectificaciones de errores, omisiones o cualquier modificación equivalente a una inscripción, sea de oficio o a petición de parte, debiendo efectuarse una nueva inscripción.

La indicación número 10 del Honorable Senador señor Stange es para suprimir esta disposición.

En votación, esta indicación fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Pizarro, Muñoz Barra, Novoa y Vega.

TÍTULO II

De los efectos del Registro.

Artículo 8°.

Su inciso primero determina que la inscripción en el Registro de un vehículo a que se refiere el artículo 2° será requisito habilitante para la prestación de servicios de transporte de carga terrestre.

Su inciso segundo agrega que este Registro estará permanentemente abierto a la inscripción de vehículos y no podrá, en modo alguno, ser objeto de suspensiones que impidan el libre ejercicio de la actividad económica de transporte de carga terrestre.

Artículo 9°

Los vehículos que tienen que inscribirse en este Registro deberán portar el correspondiente certificado de inscripción, sin el cual no podrá practicarse la revisión técnica que establecen el título VII de la ley N°18.290 y el decreto N°156, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes, de 1990.

La indicación número 11 **del Honorable Senador señor Stange es para suprimir estos artículos.**

En votación, esta indicación fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Pizarro, Muñoz Barra, Novoa y Vega.

Artículo 10

Su inciso primero radica en el propietario del vehículo la responsabilidad de inscribirlo en el Registro y de poner a disposición del conductor el

correspondiente certificado de inscripción. Igual obligación recaerá sobre el tenedor del vehículo cuando el propietario le hubiera cedido la tenencia o posesión del mismo en virtud de un contrato de arrendamiento o a cualquier otro título.

Su inciso segundo agrega que el conductor será responsable de portar el respectivo certificado de inscripción en el Registro y de exhibirlo a Carabineros de Chile e inspectores fiscales y municipales.

La indicación número 12 **del Honorable Senador señor Stange pretende eliminar esta disposición.**

La indicación número 13 **del Honorable Senador señor Coloma tiene por finalidad suprimir el inciso segundo de la disposición legal en análisis.**

En votación, estas indicaciones fueron rechazadas por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Pizarro, Muñoz Barra, Novoa y Vega.

TÍTULO III

De las infracciones.

La indicación número 14 de S.E. el Presidente de la República, tiene por objeto intercalar, a continuación del artículo 10, el siguiente, nuevo:

“Artículo- El Juez de Policía Local del lugar donde se hubiere cometido la infracción a la presente ley será el competente para conocer de las misma, debiendo regirse por el procedimiento previsto en la ley N° 18.287. Carabineros de Chile y los Inspectores Fiscales y Municipales deberán denunciar las contravenciones que se cometan a la presente ley.

Sin perjuicio de lo establecido en el inciso anterior, de la resolución fundada del Director General del Servicio de Registro Civil e Identificación que niegue lugar o una solicitud de inscripción en el Registro o que no dé lugar a una rectificación, modificación o cancelación solicitada, podrá reclamarse ante el Juez Civil correspondiente al domicilio del requirente, con sujeción a los artículos 175 y 176 del Código Orgánico de Tribunales. La reclamación se regirá, en todo lo que fuere aplicable, por lo dispuesto en el artículo 43 de la ley N° 18.290.”.

En votación, esta indicación fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Pizarro, Muñoz Barra, Novoa y Vega.

Artículo 11

Su inciso primero sanciona con multa de 1 a 8 unidades tributarias mensuales el incumplimiento de alguna de las obligaciones contenidas en el inciso primero del artículo 10.

Su inciso segundo dispone que el conductor del vehículo que no porte o no exhiba el certificado de inscripción correspondiente será sancionado con multa de 1 a 2 unidades tributarias mensuales. Si el conductor reúne, además, algunas de las calidades establecidas en el inciso primero del artículo 10, se le aplicará sólo la multa prevista en el inciso anterior.

Artículo 12

Su inciso primero sanciona con multa de 1 unidad tributaria mensual toda otra infracción de esta ley y su reglamento que no esté contemplada en el artículo anterior.

Su inciso segundo prescribe que en caso de reincidencia de las conductas establecidas en el artículo anterior, las multas podrán aumentarse al doble.

Artículo 13

Prescribe que las multas impuestas en conformidad a esta iniciativa legal serán de beneficio fiscal.

La indicación número 15 **del Honorable Senador señor Stange tiene por finalidad suprimir los artículos 11, 12 y 13.**

En votación, esta indicación fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Pizarro, Muñoz Barra, Novoa y Vega.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS.

Artículo 1°

Establece que este proyecto de ley entrará en vigencia un año después de su publicación en el Diario Oficial.

Cabe tener presente que la indicación N° 2 bis del Ejecutivo fue aprobada con modificaciones. Dicha indicación sustituyó el plazo de entrada en vigencia de “un año” a “seis meses”.

En votación, esta indicación fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Pizarro, Muñoz Barra, Novoa y Vega.

En votación, la indicación del Honorable Senador señor Stange para suprimirlo, fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Pizarro, Muñoz Barra, Novoa y Vega.

Artículo 2°

Concede un plazo de un año contado desde la publicación de esta iniciativa legal en el Diario Oficial, para que los propietarios, tenedores o poseedores de remolques y semirremolques inscritos en el Registro Municipal de Carros y Remolques procedan a la inscripción en el Registro Nacional de Vehículos de Transporte de Carga Terrestre.

El mismo plazo establecido en el inciso anterior tendrán los propietarios de camiones y tractocamiones actualmente inscritos en el Registro de Vehículos Motorizados para inscribirlos en el Registro a que se refiere esta ley".

La indicación número 16 del Honorable Senador señor Stange es para suprimir esta disposición.

En votación, esta indicación fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Pizarro, Muñoz Barra, Novoa y Vega.

Al igual que en el artículo transitorio anterior, cabe hacer presente que el Ejecutivo en su indicación N° 2 bis, la que fue aprobada con modificaciones propuso sustituir el texto de este artículo por el siguiente:

“Artículo 2°.- Los propietarios de los remolques y semirremolques señalados en la presente ley, y que actualmente se encuentren inscritos en el Registro Municipal de Carros y Remolques, tendrán un plazo de un año, contado desde la entrada en vigencia de esta ley, para inscribir dichos vehículos en el Registro Especial de Remolques y Semirremolques y obtener la placa patente única.

El mismo plazo establecido en el inciso anterior, tendrán los propietarios de camiones y tractocamiones actualmente inscritos en el Registro de Vehículos Motorizados, para reinscribirlos en dicho registro, cumpliendo con las nuevas menciones exigidas en el inciso final del artículo 47”.

En votación, esta indicación fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Pizarro, Muñoz Barra, Novoa y Vega.

Al igual como hicimos presente anteriormente, el Ejecutivo en su indicación N° 2 bis propuso contemplar un artículo 3° transitorio nuevo del siguiente tenor:

“Artículo 3°.- El reglamento mencionado en la presente ley deberá dictarse dentro de los seis meses siguientes a su publicación en el Diario Oficial”. “.

En votación, esta indicación fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Pizarro, Muñoz Barra, Novoa y Vega.

MODIFICACIONES PROPUESTAS

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de proponeros la aprobación del proyecto de ley en informe, con las siguientes modificaciones:

ARTÍCULOS 1° a 13

Sustituirlos, por el siguiente:

“Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones a la ley N° 18.290, de Tránsito:

1.- Agrégase el siguiente artículo 34 bis, nuevo:

“Artículo 34 bis.- Créase el Registro Especial de Remolques y Semirremolques que llevará el Servicio de Registro Civil e Identificación, en el que deberán inscribirse los remolques y semirremolques cuyo peso bruto vehicular sea igual o superior a 3.860 kilogramos.

Un reglamento del Ministerio de Justicia, el que deberá llevar también la firma del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, determinará el procedimiento para la inscripción y las demás formalidades que deberán observarse para la adecuada creación, formación y mantención de este Registro.

No podrá practicarse la revisión técnica que establece el Título VII de esta ley y el decreto supremo N° 156, de 1990, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sin el certificado de inscripción en el Registro Especial de Remolques y Semirremolques.

Se presumirá propietario de un remolque o semirremolque la persona a cuyo nombre figure inscrito en el Registro, salvo prueba en contrario.

De la resolución fundada del Director Nacional del Servicio de Registro Civil e Identificación que niegue lugar a una solicitud de inscripción o anotación en el Registro, de un remolque o semirremolque, podrá reclamarse ante el Juez Civil correspondiente al domicilio del requirente, quien lo tramitará conforme a lo dispuesto en el artículo 43.

El certificado de inscripción de estos vehículos deberá contener además de las menciones señaladas en el inciso cuarto del artículo 47, las siguientes:

- a.- Peso bruto vehicular;
- b.- Número y disposición de los ejes;
- c.- Tipo de carrocería;
- d.- Placa Patente Única;
- e.- Las demás que exija el Reglamento.

El propietario del vehículo será responsable de inscribirlo en el Registro y de poner a disposición del conductor el correspondiente certificado de inscripción. El incumplimiento de esta obligación, será sancionado con multa de una a ocho unidades tributarias mensuales.

El conductor será responsable de portar el respectivo certificado de inscripción en el Registro y de exhibirlo a Carabineros de Chile e inspectores fiscales y municipales. Si el conductor no porta o se niega a exhibir el certificado de inscripción, será sancionado con multa de una a dos unidades tributarias mensuales, salvo que reúna, además, la calidad de propietario, caso en el cual se le aplicará la multa señalada en el inciso anterior.

En forma supletoria, se aplicarán las normas referentes al Registro de Vehículos Motorizados”.

2.- Para intercalar en el artículo 45, los siguientes incisos segundo y tercero, nuevos, pasando el actual inciso segundo a ser cuarto:

“Los remolques y semirremolques que deban inscribirse en el Registro Especial de Remolques y Semirremolques, deberán tener placa patente única, requisito sin el cual no estarán autorizados a transitar.

La placa patente única deberá obtenerse en la oficina del Servicio de Registro Civil e Identificación en que se solicite la inscripción”.

3.- Agrégase el siguiente inciso final, nuevo, al artículo 47:

“El certificado de inscripción de los camiones y tractocamiones cuyo peso bruto vehicular sea igual o superior a 3.860 kgs., deberá contener además las siguientes menciones:

1.- Peso bruto vehicular.

2.- Número y disposición de los ejes.

3.- Potencia del motor.

4.- Tipo de tracción.

5.- Tipo de carrocería.

6.- En el caso de los camiones ingresados de acuerdo con el inciso segundo del artículo 21 de la ley N° 18.483, la calificación especial en virtud de la cual ingresó al país y las rectificaciones o modificaciones posteriores.

7.- Placa Patente Única.

8.- Las demás que exija el Reglamento”.

(Indicación N° 2 bis , aprobada 4x0)

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ARTÍCULO 1°

Reemplazar las palabras “un año” por “seis meses”.

(Indicación N° 2 bis , aprobada 4x0)

ARTÍCULO 2º

Sustituirlo por el siguiente:

“Artículo 2º.- Los propietarios de los remolques y semirremolques señalados en la presente ley, y que actualmente se encuentren inscritos en el Registro Municipal de Carros y Remolques, tendrán un plazo de un año, contado desde la entrada en vigencia de esta ley, para inscribir dichos vehículos en el Registro Especial de Remolques y Semirremolques y obtener la placa patente única.

El mismo plazo establecido en el inciso anterior, tendrán los propietarios de camiones y tractocamiones actualmente inscritos en el Registro de Vehículos Motorizados, para reinscribirlos en dicho registro, cumpliendo con las nuevas menciones exigidas en el inciso final del artículo 47”.

(Indicación N° 2 bis, aprobada 4x0)

Contemplar como artículo 3º transitorio, nuevo, el siguiente:

“Artículo 3º.- El reglamento mencionado en la presente ley deberá dictarse dentro de los seis meses siguientes a su publicación en el Diario Oficial.” “.

(Indicación N° 2 bis, aprobada 4x0)

Como consecuencia de las modificaciones propuestas, el texto del proyecto queda como sigue:

PROYECTO DE LEY:

“Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones a la ley N° 18.290, de Tránsito:

1.- Agrégase el siguiente artículo 34 bis, nuevo:

“Artículo 34 bis.- Créase el Registro Especial de Remolques y Semirremolques que llevará el Servicio de Registro Civil e Identificación, en el que deberán inscribirse los remolques y semirremolques cuyo peso bruto vehicular sea igual o superior a 3.860 kilogramos.

Un reglamento del Ministerio de Justicia, el que deberá llevar también la firma del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, determinará el procedimiento para la inscripción y las demás formalidades que deberán observarse para la adecuada creación, formación y mantención de este Registro.

No podrá practicarse la revisión técnica que establece el Título VII de esta ley y el decreto supremo N° 156, de 1990, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sin el certificado de inscripción en el Registro Especial de Remolques y Semirremolques.

Se presumirá propietario de un remolque o semirremolque la persona a cuyo nombre figure inscrito en el Registro, salvo prueba en contrario.

De la resolución fundada del Director Nacional del Servicio de Registro Civil e Identificación que niegue lugar a una solicitud de inscripción o anotación en el Registro, de un remolque o semirremolque, podrá reclamarse ante el Juez Civil correspondiente al domicilio del requirente, quien lo tramitará conforme a lo dispuesto en el artículo 43.

El certificado de inscripción de estos vehículos deberá contener además de las menciones señaladas en el inciso cuarto del artículo 47, las siguientes:

- a.- Peso bruto vehicular;
- b.- Número y disposición de los ejes;

- c.- Tipo de carrocería;
- d.- Placa Patente Única;
- e.- Las demás que exija el Reglamento.

El propietario del vehículo será responsable de inscribirlo en el Registro y de poner a disposición del conductor el correspondiente certificado de inscripción. El incumplimiento de esta obligación, será sancionado con multa de una a ocho unidades tributarias mensuales.

El conductor será responsable de portar el respectivo certificado de inscripción en el Registro y de exhibirlo a Carabineros de Chile e inspectores fiscales y municipales. Si el conductor no porta o se niega a exhibir el certificado de inscripción, será sancionado con multa de una a dos unidades tributarias mensuales, salvo que reúna, además, la calidad de propietario, caso en el cual se le aplicará la multa señalada en el inciso anterior.

En forma supletoria, se aplicarán las normas referentes al Registro de Vehículos Motorizados.”.

2.- Para intercalar en el artículo 45, los siguientes incisos segundo y tercero, nuevos, pasando el actual inciso segundo a ser cuarto:

“Los remolques y semirremolques que deban inscribirse en el Registro Especial de Remolques y Semirremolques, deberán tener placa patente única, requisito sin el cual no estarán autorizados a transitar.

La placa patente única deberá obtenerse en la oficina del Servicio de Registro Civil e Identificación en que se solicite la inscripción.”.

3.- Agrégase el siguiente inciso final, nuevo, al artículo 47:

“El certificado de inscripción de los camiones y tractocamiones cuyo peso bruto vehicular sea igual o superior a 3.860 kgs., deberá contener además las siguientes menciones:

- 1.- Peso bruto vehicular.
- 2.- Número y disposición de los ejes.
- 3.- Potencia del motor.
- 4.- Tipo de tracción.
- 5.- Tipo de carrocería.
- 6.- En el caso de los camiones ingresados de acuerdo con el inciso segundo del artículo 21 de la ley N° 18.483, la calificación especial en virtud de la cual ingresó al país y las rectificaciones o modificaciones posteriores.
- 7.- Placa Patente Única.
- 8.- Las demás que exija el Reglamento.”.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo 1º.- Esta ley entrará en vigencia seis meses después de su publicación en el Diario Oficial.

Artículo 2º.- Los propietarios de los remolques y semirremolques señalados en la presente ley, y que actualmente se encuentren inscritos en el Registro Municipal de Carros y Remolques, tendrán un plazo de un año, contado desde la entrada en vigencia de esta ley, para inscribir dichos vehículos en el Registro Especial de Remolques y Semirremolques y obtener la placa patente única.

El mismo plazo establecido en el inciso anterior, tendrán los propietarios de camiones y tractocamiones actualmente inscritos en el Registro de Vehículos Motorizados, para reinscribirlos en dicho registro, cumpliendo con las nuevas menciones exigidas en el inciso final del artículo 47.

Artículo 3º.- El reglamento mencionado en la presente ley deberá dictarse dentro de los seis meses siguientes a su publicación en el Diario Oficial”.

Acordado en sesiones celebradas los días 3 y 31 de julio, 21 de agosto y 2 de octubre de 2002, con asistencia de sus miembros Honorables Senadores señores Jorge Pizarro (Presidente), Cantero, Muñoz Barra, Novoa y Vega.

Sala de la Comisión, a 4 de octubre de 2002.

(FDO.): ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA

Abogado Secretario de la Comisión