

REPUBLICA DE CHILE



DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

PUBLICACION OFICIAL.

LEGISLATURA 310^a, ORDINARIA.

Sesión 33^a, en jueves 16 de julio de 1970.

Especial.

(De 11.11 a 13.30).

*PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES TOMAS PABLO ELORZA, PRESIDENTE,
Y ALEJANDRO NOEMI HUERTA, VICEPRESIDENTE.*

SECRETARIO, EL PROSECRETARIO, SEÑOR DANIEL EGAS MATAMALA.

I N D I C E .

Versión taquigráfica.

	Pág.
I. ASISTENCIA	1603
II. APERTURA DE LA SESION	1603
III. LECTURA DE LA CUENTA	1603
IV. ORDEN DEL DIA:	
Observaciones, en segundo trámite, recaídas en el proyecto sobre cobranza judicial de imposiciones, aportes y multas en los diversos institutos de previsión (se despachan)	1604

Segundo informe de las Comisiones de Hacienda y de Defensa Nacional, unidas, recaído en el proyecto sobre impuesto por utilización de faros y balizas (queda pendiente la discusión)	Pág. <hr/> 1611
--	--------------------

A n e x o s .

DOCUMENTOS:

1.—Observaciones, en segundo trámite, recaídas en el proyecto sobre franquicias de internación para diversos elementos destinados a la Asamblea Cristiana de Valparaíso	1632
2.—Informe de la Comisión de Gobierno recaído en el proyecto que autoriza al Presidente de la República para destinar fondos al Cuerpo de Bomberos de Talca	1634
3.—Informe de la Comisión de Hacienda recaído en el proyecto que autoriza al Presidente de la República para destinar fondos al Cuerpo de Bomberos de Talca	1635
4.—Informe de la Comisión de Defensa Nacional recaído en el proyecto que aclara y modifica la ley sobre organización y funciones de la Dirección de Aeronáutica	1636
5.—Informe de la Comisión de Hacienda recaído en el proyecto que aclara y modifica la ley sobre organización y funciones de la Dirección de Aeronáutica	1673
6.—Informe de la Comisión de Obras Públicas recaído en el proyecto que destina fondos para la construcción de un edificio para el Cuerpo de Bomberos de Melipilla	1674
7.—Informe de la Comisión de Hacienda recaído en el proyecto que destina fondos para la construcción de un edificio para el Cuerpo de Bomberos de Melipilla	1675
8.—Informe de la Comisión de Hacienda recaído en el proyecto sobre franquicias de internación para un órgano electrónico destinado a don Carlos Huerta Díaz	1676
9.—Moción del señor Sule, con la que inicia un proyecto de ley que establece normas relativas a la jubilación de determinados funcionarios judiciales	1677

VERSION TAQUIGRAFICA.

I. ASISTENCIA.

Asistieron los señores:

- Altamirano Orrego, Carlos;
- Ballesteros Reyes, Eugenio;
- Bossay Leiva, Luis;
- Bulnes Sanfuentes, Francisco;
- Carmona Peralta, Juan de Dios;
- Carrera Villavicencio, María Elena;
- Contreras Tapia, Víctor;
- Chadwick Valdés, Tomás;
- Fuentaalba Moena, Renán;
- García Garzena, Víctor;
- Gormaz Molina, Raúl;
- Gumucio Vives, Rafael Agustín;
- Hamilton Depassier, Juan;
- Juliet Gómez, Raúl;
- Lorca Valencia, Alfredo;
- Luengo Escalona, Luis Fernando;
- Miranda Ramírez, Hugo;
- Morales Adriasola, Raúl;
- Musalem Saffie, José;
- Noemi Huerta, Alejandro;
- Ochagavía Valdés, Fernando;
- Olgúin Zapata, Osvaldo;
- Pablo Elorza, Tomás;
- Palma Vicuña, Ignacio;
- Silva Ulloa, Ramón, y
- Valente Rossi, Luis.

Concurrió, además, el señor Ministro de Hacienda, don Andrés Zaldívar Larraín.

Actuó de Secretario el Prosecretario señor Daniel Egas Matamala.

II. APERTURA DE LA SESION.

—*Se abrió la sesión a las 11.11, en presencia de 12 señores Senadores.*

El señor PABLO (Presidente).—En el nombre de Dios, se abre la sesión.

III. LECTURA DE LA CUENTA.

El señor PABLO (Presidente).—Se va

a dar cuenta de los asuntos que han llegado a Secretaría.

El señor PROSECRETARIO.—Las siguientes son las comunicaciones recibidas:

Oficios.

Uno de la Honorable Cámara de Diputados, con el que comunica los acuerdos que ha tenido a bien adoptar, en primer trámite, respecto de las observaciones formuladas al proyecto de ley que autoriza la importación y libera de derechos la internación de diversos elementos destinados a la Asamblea Cristiana de Valparaíso (véase en los Anexos, documento 1).

—*Pasa a la Comisión de Hacienda.*

Informes.

Uno de la Comisión de Gobierno y otro de la Comisión de Hacienda, recaídos en el proyecto de ley, iniciado en moción del Honorable Senador señor Foncea, que autoriza al Presidente de la República para destinar fondos al cuerpo de bomberos de Talca (véanse en los Anexos, documentos 2 y 3).

Uno de la Comisión de Defensa Nacional y otro de la Comisión de Hacienda, recaídos en el proyecto de ley, iniciado en mensaje, que aclara y modifica la ley N° 16.752, sobre organización y funciones de la Dirección de Aeronáutica (véanse en los Anexos, documentos 4 y 5).

Uno de la Comisión de Obras Públicas y otro de la Comisión de Hacienda, recaídos en el proyecto de ley, iniciado en moción del Honorable Senador señor Baltra, que destina fondos para la construcción de un edificio para el cuerpo de bomberos de Melipilla (véanse en los Anexos, documentos 6 y 7).

Uno de la Comisión de Hacienda recaído en el proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados que libera de dere-

chos la internación de un órgano electrónico destinado a don Carlos Huerta Díaz (véase en los Anexos, documento 8).

—*Quedan para tabla.*

Mociones.

Una del Honorable Senador señor Sule, con la que inicia un proyecto de ley que establece normas relativas a la jubilación de determinados funcionarios judiciales (véase en los Anexos, documento 9).

—*Pasa a la Comisión de Trabajo y Previsión Social.*

El señor PABLO (Presidente) —Solicito el asentimiento de la Sala para empalmar esta sesión con la siguiente a que ha sido citada la Corporación.

Acordado.

IV. ORDEN DEL DIA.

COBRANZA JUDICIAL DE IMPOSICIONES PREVISIONALES. VETO.

El señor EGAS (Secretario subrogante).—En primer lugar, corresponde discutir las observaciones del Ejecutivo, en segundo trámite constitucional, recaídas en el proyecto de ley que establece normas para la cobranza judicial de imposiciones, aportes y multas en los diversos institutos de previsión. Estas observaciones fueron informadas por la Comisión de Trabajo y Previsión Social.

—*Los antecedentes sobre el proyecto figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:*

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 31ª, en 6 de agosto de 1968.

En cuarto trámite, sesión 45ª, en 27 de enero de 1970.

Observaciones en segundo trámite, sesión 69ª, en 28 de abril de 1970.

Informes de Comisión:

Trabajo, sesión 42ª, en 8 de abril de 1970.

Legislación y Trabajo, unidas, sesión 34ª, en 6 de enero de 1970.

Trabajo (veto), sesión 20ª, en 7 de julio de 1970.

Discusión:

Sesión 34ª, en 6 de enero de 1970 (aprobado en general y particular)

El señor PABLO (Presidente).— En discusión general y particular las observaciones.

Ofrezco la palabra.

El señor ALTAMIRANO.—¿Me permite, señor Presidente?

El señor PABLO (Presidente).—He sido informado de que este proyecto no es conflictivo y de que, en la Comisión, gran parte de las observaciones fueron aprobadas por unanimidad.

El señor ALTAMIRANO.— Tan sólo deseo preguntar qué significa discusión particular. Si no pedimos la palabra, ¿implica ello que todos los artículos queden aprobados?

El señor PABLO (Presidente).— Una vez cerrado el debate, deberemos votar una por una las observaciones, y los señores Senadores podrán fundar el voto.

¿Habría acuerdo para que respecto de los vetos que por unanimidad recomienda la Comisión aprobar se siguiera el criterio de ésta?

El señor ALTAMIRANO.— No, señor Presidente.

El señor PABLO (Presidente).—El informe está suscrito por un señor Senador comunista, entre otros de diversos sectores.

El señor ALTAMIRANO. — Nosotros no tenemos representante en la Comisión.

El señor PABLO (Presidente).—Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

El señor EGAS (Secretario subrogante).—La primera observación consiste en reemplazar el encabezamiento del artículo 2º por el siguiente: “El Director General, el Vicepresidente Ejecutivo o el Jefe superior de la respectiva institución de previsión, incluidas las Cajas de Compensación de Asignación Familiar, u organismo auxiliar deberá mediante resolución fundada y según corresponda:”.

La Cámara aprobó la observación. La Comisión, por unanimidad, recomienda adoptar igual temperamento.

—*Se aprueba.*

El señor EGAS (Secretario subrogante).—En seguida, el Ejecutivo propone sustituir el inciso tercero del artículo 3º por el siguiente: “Las resoluciones que sobre las materias a que se refiere el artículo 2º dicte el Director del Servicio de Seguro Social, no requerirán la nominación de los dependientes respectivos. Sin embargo, dichas resoluciones deberán indicar, a lo menos, la o las faenas, obras, industrias, negocios o explotaciones a que ellas se refieren; los períodos que comprenden las imposiciones adeudadas; y los montos de las remuneraciones por las cuales se estuvieren adeudando imposiciones.”

La Cámara aprobó el veto. La Comisión, por unanimidad, propone seguir igual criterio.

El señor PABLO (Presidente).—Si le parece a la Sala, se aprobará la observación.

El señor CHADWICK.—Deseo fundar mi voto.

El señor PABLO (Presidente). — En votación.

—*(Durante la votación).*

El señor CHADWICK.—Nosotros aprobaremos este veto, pues no queda otra solución. En efecto, como ya fue aceptado por la Cámara, el rechazo del Senado implicaría que no hubiera ley sobre el particular.

En este veto sustitutivo echo de menos algo que en su oportunidad consideramos

muy importante cuando se redactó el proyecto en la Comisión —digo esto porque la iniciativa fue rehecha en ese organismo de trabajo del Senado—: la resolución pertinente del sindicato o del delegado del personal que corresponda, lo que es indispensable.

Reitero que a pesar de que el veto ha desmejorado la disposición, lo apruebo, porque de otra manera no habría ley sobre la materia.

—*Se aprueba la observación.*

El señor EGAS (Secretario subrogante).—Respecto del artículo 6º, el Ejecutivo propone agregar, a continuación del inciso primero, el siguiente, que pasaría a ser inciso segundo: “La notificación de la demanda, del requerimiento de pago y de la sentencia de primera instancia podrá hacerse por carabineros.”

La Cámara aprobó el veto, y la Comisión recomienda adoptar igual temperamento.

—*Se aprueba.*

El señor EGAS (Secretario subrogante).—La siguiente observación consiste en sustituir en el inciso segundo, que pasaría a ser tercero, las expresiones “inciso anterior” por “inciso primero”.

La Cámara aprobó el veto. La Comisión, por unanimidad, recomienda seguir igual criterio.

—*Se aprueba.*

El señor EGAS (Secretario subrogante).—A continuación, el Ejecutivo propone sustituir el artículo 7º por el siguiente: “Las sentencias que se dicten en estos juicios contendrán, además de las menciones comunes a las sentencias emitidas en los juicios ejecutivos, la orden de liquidar por el Secretario del Tribunal las imposiciones y los intereses devengados desde que el deudor incurrió en mora y hasta la fecha del fallo; y la orden de que, en su oportunidad, se liquiden los intereses que se devenguen con posterioridad hasta el total y cumplido pago de la obligación y se calcule el reajuste de la deu-

da cuando así procediere de conformidad a las normas establecidas en el artículo 22."

La Cámara aprobó la observación. La Comisión, por unanimidad, recomienda proceder en igual forma.

—*Se aprueba.*

El señor EGAS (Secretario subrogante).—A continuación, el Ejecutivo sugiere intercalar, en el inciso primero del artículo 8º, entre las palabras "consignación" y "de", las siguientes: "del 25%".

La Cámara aprobó la observación. La Comisión, por 2 votos a favor y 2 abstenciones, propone adoptar igual temperamento.

El señor PABLO (Presidente).—¿Habría acuerdo para aprobarla?

El señor CHADWICK.—No, señor Presidente.

El señor PABLO (Presidente).— En votación.

—*(Durante la votación).*

El señor SILVA ULLOA.—Señor Presidente, por medio de este veto se pretende que sea obligación consignar sólo 25% de la suma total que se ordene pagar.

El Congreso ha creído indispensable que, cuando se trate de deudas de carácter previsional, se consigne la totalidad de ellas.

Si el Senado adopta una resolución distinta de la de la Cámara en cuanto al veto que nos ocupa, prevalecerá el artículo aprobado por el Parlamento.

Por considerar conveniente rechazar la observación, voto que no.

—*Se rechaza la observación (9 votos contra 4 y 2 abstenciones).*

El señor EGAS (Secretario subrogante).— La siguiente observación también incide en el artículo 8º, y consiste en agregar en el inciso segundo, a continuación de las palabras "interés del 3% mensual", suprimiendo el punto final, la frase: "a partir de la fecha en que el fallo quedó ejecutoriado".

La Cámara aprobó la observación. La

Comisión, por unanimidad, recomienda proceder en igual forma.

—*Se aprueba.*

El señor EGAS (Secretario subrogante).—A continuación, el Ejecutivo propone agregar al inciso primero del artículo 9º, suprimiendo el punto aparte, la siguiente frase: "que hubiere intervenido en el asunto que dio origen al litigio."

La Cámara aprobó la observación. La Comisión, por unanimidad, propone seguir igual criterio.

—*Se aprueba.*

El señor EGAS (Secretario subrogante).—En seguida, el Ejecutivo sugiere sustituir el artículo 12 por el siguiente:

"Si el empleador no consignare las sumas descontadas de las remuneraciones de sus empleados, o que debió descontar, dentro de los quince días contados desde la fecha del requerimiento de pago, si no opuso excepciones; o desde la fecha de la notificación de la sentencia de primera instancia que niegue lugar a ellas, será sancionado con la pena de presidio menor en sus grados medio a máximo cuando el monto de las cantidades ordenadas pagar excediere de seis sueldos vitales mensuales, escala A) del departamento de Santiago; y con presidio menor en su grado medio, si fuere igual o inferior a dicha suma.

"Con el solo mérito del certificado del Secretario del Tribunal que conozca de la ejecución que acredite el vencimiento del plazo y el hecho de no haberse consignado las sumas retenidas, el Juez del Crimen correspondiente declarará reo al empleador o a su representante, y lo someterá a proceso como autor del delito indicado en este artículo.

"Si se consignare el monto de las retenciones adeudadas, más intereses, costas y el reajuste cuando procediere, el Tribunal dictará sobreseimiento definitivo, cualquiera que sea el estado de la causa.

"La consignación o pago de las sumas

retenidas no suspenderá el curso del juicio ejecutivo, continuando el procedimiento de apremio hasta obtener el pago del resto de las sumas cobradas.

“Las instituciones de previsión, en los casos señalados en este artículo, estarán obligadas a recibir el pago de las cantidades descontadas, aun cuando no se haga el del resto de las adeudadas.

“Para los efectos contemplados en este artículo la liquidación que debe hacer el Secretario del Tribunal con arreglo a lo establecido en el artículo 7º señalará, expresa y determinadamente, las impositi-ones y aportes legales que se descontaron o debieron descontarse de las remuneraciones de los trabajadores.”

La Cámara aprobó la observación. La Comisión, por unanimidad, recomienda adoptar igual temperametro.

—*Se aprueba.*

El señor EGAS (Prosecretario).— La siguiente observación consiste en sustituir, en el último inciso del artículo 17, el número “1961” por “1962”.

La Cámara de Diputados ha aprobado esta observación. La Comisión de Trabajo y Previsión Social recomienda aprobarla, por unanimidad.

—*Se aprueba.*

El señor EGAS (Prosecretario).— A continuación, el Ejecutivo propone reemplazar, en el último inciso del artículo 18, las expresiones “los juicios civiles” por las siguientes: “las ejecuciones iniciadas en su contra de acuerdo con las disposiciones de esta ley”.

La Cámara de Diputados ha aprobado esta observación y la Comisión recomienda al Senado, por unanimidad, adoptar idéntico criterio.

—*Se aprueba.*

El señor EGAS (Prosecretario).— En seguida, se propone reemplazar el inciso primero del artículo 19, por el siguiente:

“El que a cualquier título adquiera el dominio de predios rústicos o fundos, establecimientos industriales o comerciales,

fábricas, locales o faenas, de derechos en ellos o de los bienes de su activo inmovilizado, con excepción de los destinados al uso, alhajamiento u ornato de las oficinas, o los tome en arrendamiento, por instrumento público o privado o por cualquier otro medio, responderá solidariamente con el anterior dueño o con el arrendador, en su caso, del pago de las impositi-ones y demás aportes legales que se adeudaren a las instituciones de previsión, siempre que en esos predios, estableci-mientos, fábricas, locales o faenas laboren trabajadores por cuenta del que los transfiere o da en arrendamiento.

La Cámara de Diputados ha aprobado esta observación. La Comisión recomienda, por unanimidad, adoptar el mismo criterio.

—*Se aprueba.*

El señor EGAS (Prosecretario).— A continuación, corresponde tratar el veto consistente en sustituir los incisos segundo y tercero del mismo artículo, por los siguientes:

“No habrá lugar a la responsabilidad solidaria establecida en el inciso precedente cuando en el instrumento público o privado que se otorgue se inserte un certificado del o de los institutos de previsión respectivos que acredite que la persona que transfiere o da en arrendamiento se encuentra al día en el pago de las impositi-ones y aportes legales. Los otorgantes del instrumento deberán expresar si en el predio rústico o fundo, establecimiento, fábrica, local o faena trabajan empleados u obreros.

“Tampoco habrá lugar a esta responsabilidad solidaria respecto del adquirente de bienes que componen el activo inmovilizado del establecimiento, fábrica, local o faena cuando la institución acreedora hubiese autorizado expresamente la enajenación. Esta autorización sólo podrá otorgarse cuando existan otros bienes suficientes para responder al pago del crédito.

“En todo caso, tratándose de los bienes

señalados en el inciso precedente, la responsabilidad solidaria quedará limitada hasta concurrencia del valor de ellos.”

La Cámara de Diputados aprobó esta observación y la Comisión de Trabajo y Previsión Social recomienda, por unanimidad, adoptar el mismo predicamento.

—*Se aprueba.*

El señor EGAS (Prosecretario).— En seguida, corresponde tratar la observación que consiste en agregar al artículo 22, en punto seguido, la frase:

“Exceptúanse de lo dispuesto en este inciso las imposiciones que deban enterarse en el Servicio de Seguro Social, las cuales deberán efectuarse dentro del mes siguiente a aquel en que se practique el ajuste de los salarios.”

La Cámara rechazó esta observación y la Comisión propone adoptar igual criterio.

El señor PABLO (Presidente).— En votación.

—*(Durante la votación).*

El señor GARCIA.— Señor Presidente, ambos textos han quedado mal. Establecen que las sumas descontadas deben enterarse dentro de los diez primeros días del mes siguiente a aquel en que debieron pagarse o se hayan pagado las remuneraciones y los ajustes. De modo que si se han pagado en el mes de mayo, por ejemplo, las imposiciones deberán hacerse, forzosamente, en junio. Pero si lo que corresponde al mes de mayo se resuelve en agosto, no habrá manera física de cumplir con la ley.

Por consiguiente, lo que debe ordenarse es que el pago de las imposiciones se realice desde el momento en que aparezca la obligación respectiva y no antes. No puede ser de otra manera. Incluso, la nueva frase que exceptúa de lo dispuesto en el inciso al Servicio de Seguro Social, se debe a la imposibilidad de éste de cumplirlo; pero se olvidó que también se aplica a los empleados particulares, respecto de los cuales puede presentarse el mismo impe-

dimento. Por ejemplo: si a raíz de un pliego de peticiones se acuerda, en el mes de mayo, aumentar salarios o sueldos desde el primero de enero, la imposición no podrá hacerse en junio, sino que debía de haberse hecho en febrero. Este es el error.

No sé cómo podría subsanarse, a menos que se reconozca francamente; o que se deje el procedimiento entregado a la norma general, que dice que estos aportes deberán enterarse dentro de los diez primeros días del mes siguiente al de la fecha en que se hayan obtenido los aumentos.

Con esta disposición, deberían hacerse las imposiciones antes de conocer su importe.

Espero haberme expresado bien. No hay forma de entenderlo tal como está.

El señor PABLO (Presidente).— La resolución del Senado no incide en este caso, por haber sido rechazada esta observación por la Cámara de Diputados.

—*Se rechaza.*

El señor EGAS (Prosecretario).— A continuación, corresponde ocuparse en la observación al artículo 23 del proyecto, que consiste en intercalar, después de la palabra “adeudadas” y de la coma que la sigue (,), las expresiones “sus reajustes”, colocándose coma (,) a continuación de ellas.

La Cámara de Diputados ha aprobado esta observación, y la Comisión recomienda, por unanimidad, adoptar igual criterio.

—*Se aprueba.*

El señor EGAS (Prosecretario).— En seguida, corresponde tratar la observación al artículo 24 que consiste en agregar luego del punto (.) colocado después de la palabra “vigencia”, la siguiente frase:

“En casos excepcionales, calificados como tales por el Consejo Directivo con el voto conforme de los 2/3 de los miembros en ejercicio, el plazo anterior podrá ampliarse hasta en un año más.”

La Cámara de Diputados aprobó la ob-

servación y la Comisión recomienda, por unanimidad, adoptar el mismo predicamento.

—*Se aprueba.*

El señor EGAS (Prosecretario).—Corresponde, ahora tratar la observación 17, consistente en remplazar el inciso cuarto del mismo artículo 24, por el siguiente:

“El no pago de cualquiera de las letras mensuales establecidas en el convenio o de las imposiciones mensuales que se devengaren durante su vigencia, por más de quince días contados desde la fecha en que unas u otras debieron ser canceladas, hará caducar el convenio y dará derecho al instituto de previsión respectivo para exigir ejecutivamente y de inmediato el total de la obligación, la que se considerará de plazo vencido, sin perjuicio de las sanciones y multas que se podrán aplicar en tal caso. Si, al contrario, el deudor hubiese cumplido íntegra y oportunamente el convenio celebrado, el Consejo Directivo de la respectiva institución de previsión podrá condonarle las sanciones y multas en que hubiere incurrido.”

La Cámara aprobó esta observación, e idéntico predicamento recomienda adoptar, por unanimidad, la Comisión respectiva.

—*Se aprueba.*

El señor EGAS (Prosecretario).— En seguida, corresponde ocuparse de la observación al artículo 30, que consiste en remplazarlo por el siguiente:

“Artículo 30.—Los artículos 1 al 29, inclusive, de la presente ley comenzarán a regir noventa días después de su publicación en el Diario Oficial.”

La Cámara de Diputados ha aprobado esta observación, y la Comisión recomienda, por unanimidad, adoptar igual criterio.

—*Se aprueba.*

El señor EGAS (Prosecretario).— En seguida, corresponde tratar los artículos nuevos propuestos por el Ejecutivo.

—*Se rechaza el artículo nuevo A, por haber sido rechazado por la Cámara de*

Diputados y no surtir efecto la resolución del Senado.

El señor EGAS (Prosecretario).— Artículo B, nuevo.

La Comisión votó en forma separada cada uno de los tres incisos de que consta el artículo.

El primero de ellos dice:

“Artículo B.— Concédese un plazo de ciento ochenta días, contado desde la publicación de esta ley en el Diario Oficial, para que los Servicios, Oficinas o Departamentos de Bienestar que funcionan en las Reparticiones Fiscales y Entidades Autónomas del Estado, presenten a la Superintendencia de Seguridad Social sus presupuestos de entradas y gastos correspondientes a los años 1968, 1969 y 1970.”

La Comisión recomienda, por unanimidad, aprobarlo.

—*Se aprueba.*

El señor EGAS (Prosecretario).— El inciso segundo dice:

“Decláranse válidamente efectuados los pagos que, por concepto de beneficios, hubieren hecho estos Servicios durante los años 1968 y 1969.”

La Comisión propone, por doble empate, rechazar la observación. La Cámara de Diputados también la rechazó.

El señor PABLO (Presidente).— En votación.

—*(Durante la votación).*

El señor GARCIA.—¿Para qué presentar presupuestos si se están haciendo válidas las operaciones ya realizadas? Con este segundo inciso estaría de más el primero.

El señor PABLO.—La resolución del Senado no surte efecto.

—*Se rechaza.*

El señor EGAS (Prosecretario).— El inciso tercero dice:

“El Superintendente de Seguridad Social podrá autorizar a estos Servicios para efectuar sus gastos por duodécimos, en conformidad con el último presupuesto aprobado.”

La Cámara de Diputados aprobó esta observación y la Comisión recomienda adoptar igual predicamento.

—*Se aprueba.*

El señor EGAS (Prosecretario).— En seguida, corresponde ocuparse del artículo C, nuevo, que dice:

“Artículo C.—Gozarán del privilegio establecido en el N° 4 del artículo 2472 del Código Civil, en la forma y condiciones señaladas por el artículo 664 del Código del Trabajo, los créditos de las Cajas de Compensación de Asignación Familiar en contra de los patronos afiliados a ellas.”

El señor JULIET.—Pero, ¿cuáles créditos, señor Presidente? ¿No sé qué créditos pueden ser los de asignación familiar!

El señor LUENGO.—Son imposiciones, señor Senador.

El señor JULIET.—¿Qué créditos? ¿Qué significa el término créditos?

El señor GUMUCIO.—Créditos de la Caja de Compensación.

El señor BALLESTEROS.—Señor Presidente, se trata de los créditos de las Cajas de Compensación de Asignación Familiar. No es que los créditos provengan de la asignación familiar.

El señor JULIET.—No, no me refiero a eso. Deseo saber de qué clase de créditos se trata.

El señor BALLESTEROS.—De los de toda índole que las Cajas de Compensación de Asignación Familiar otorguen.

El señor JULIET.—No sé qué Caja pueda conceder créditos.

El señor BALLESTEROS.—Puede concederlos en la medida en que suscriba acuerdos de pago con alguna institución interesada, o con patronos que estén en mora respecto de sus compromisos previsionales.

El señor PABLO (Presidente).—¿Habría acuerdo para interrumpir la votación y ceder el uso de la palabra al señor Ministro de Hacienda?

El señor ZALDIVAR (Ministro de Hacienda).—El Honorable señor Ballesteros tiene razón. Lo que sucede es que, para los efectos del sistema de privilegios establecido en el Código Civil, respecto de las deudas previsionales, se denomina crédito al título que posee el acreedor respecto de alguno de los patronos deudores. En este caso, repito, el término crédito se refiere a las deudas patronales por concepto de asignación familiar a las Cajas ya mencionadas.

—*Se aprueba.*

—*Por no surtir efecto la resolución del Senado, se rechazan los artículos nuevos D, E y F.*

El señor EGAS (Prosecretario).— A continuación, corresponde ocuparse en la vigesimoquinta observación, que agrega un artículo nuevo signado con la letra G, que dice:

“Artículo G.—La Caja de Previsión de Empleados Particulares exclusivamente concederá, conjuntamente con el reajuste ordenado por el artículo 25 de la ley N° 10.475 para 1970, un reajuste extraordinario, por una sola vez, de un 20% a las pensiones de hasta dos sueldos vitales y siempre que esas pensiones hubieren tenido un año de vigencia al 1° de enero de 1970.

“Las pensiones comprendidas entre dos sueldos vitales y dos sueldos vitales más el 20% deberán ser reajustadas a esta última cantidad.

“La Caja de Previsión de Empleados Particulares pagará este reajuste extraordinario hasta concurrencia de sus disponibilidades.”

La Cámara de Diputados ha aprobado el artículo, con excepción del inciso tercero, que ha rechazado. La Comisión de Trabajo y Previsión Social sugiere adoptar igual predicamento.

—*Se aprueba el artículo en sus incisos primero y segundo, y se rechaza el tercero.*

—*Se rechaza la observación consisten-*

te en agregar un artículo nuevo signado con la letra H, por no influir la resolución del Senado.

El señor EGAS (Prosecretario).—En seguida, el Ejecutivo propone agregar el siguiente artículo nuevo, signado con la letra I:

“Artículo I.—No obstante lo dispuesto en el artículo único de la ley N° 17.168, publicada en el Diario Oficial de 21 de agosto de 1969, los obreros gráficos que a la fecha de vigencia de esa ley gozaban de un régimen de indemnización por años de servicios establecido en virtud de convenio colectivo, acta de avenimiento o fallo arbitral, podrán optar por la mantención de su régimen convencional.

“La opción a que se refiere el inciso anterior se ejercerá por acuerdo del respectivo sindicato adoptado por mayoría absoluta de sus miembros, en sesión especialmente convocada para este efecto, dentro de los noventa días siguientes a la publicación de esta ley en el Diario Oficial.

“Se entenderá que optan por el régimen legal, los trabajadores que no ejercieron la facultad que establece esta ley.”

La Cámara de Diputados ha aprobado esta observación e igual proceder recomienda adoptar la Comisión de Trabajo y Previsión Social.

—*Se aprueba.*

El señor EGAS (Prosecretario).—Observación recaída en el artículo 2º transitorio. Consiste en reemplazarlo por el siguiente:

“Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 26, las normas y sanciones establecidas en esta ley sólo serán aplicables a las ejecuciones judiciales que se inicien con posterioridad a la fecha en que comiencen a regir los artículos 1 al 29 inclusive.”

La Cámara aprobó esta observación. La Comisión propone, por unanimidad, aprobarla también.

—*Se aprueba.*

El señor PABLO (Presidente).— La

siguiente observación, que agrega un artículo nuevo, fue rechazada por la Cámara. La resolución del Senado no surte efecto.

—*Se rechaza.*

—*Queda terminada la discusión del proyecto.*

IMPUESTO POR UTILIZACION DE FAROS Y BALIZAS.

El señor EGAS (Prosecretario).— En seguida, corresponde ocuparse en el proyecto de la Cámara de Diputados que establece un nuevo régimen en lo concerniente a la contribución de faros y balizas, con segundo informe de las Comisiones de Hacienda y de Defensa Nacional unidas.

—*Los antecedentes sobre el proyecto figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:*

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 1ª, en 3 de junio de 1970.

Informes de Comisión:

Hacienda, sesión 14ª, en 25 de junio de 1970.

Defensa, sesión 14ª, en 25 de junio de 1970.

Hacienda y Defensa, unidas, sesión 25ª, en 14 de julio de 1970.

Discusión:

Sesiones 15ª, 16ª y 17ª, en 25 de junio de 1970 (se aprueba en general).

El señor EGAS (Prosecretario).— Las Comisiones proponen diversas enmiendas al proyecto, que aparecen a contar de la página 18 del informe.

Para los efectos de lo establecido en el artículo 106 del Reglamento, las Comisio-

nes dejan constancia de que no fueron objeto de indicaciones ni de modificaciones los siguiente artículos: 1º, 3º, 5º, 7º (pasó a ser 6º), 8º (pasó a ser 7º), 10 (pasó a ser 9º), 11 (pasó a ser 10) y 2º transitorio.

El señor PABLO (Presidente).— Reglamentariamente, quedan aprobados.

El señor EGAS (Prosecretario).— La primera modificación de las Comisiones recae en el artículo 2º y consiste en sustituirlo por el siguiente:

“Artículo 2º—La contribución o tarifa a que se refiere la presente ley se calculará sobre la base del tonelaje de registro grueso y la eslora de las naves y no podrá resultar inferior a la actualmente vigente.

“El Presidente de la República, con sujeción a lo prescrito en el inciso precedente, dictará las normas y señalará las modalidades de la tarifa o contribución, cuyos montos se determinarán en pesos oro y se pagarán en dólares cuando la nave sea extranjera y en moneda corriente, cuando sea nacional. En este último caso, operará el recargo que para los efectos del pago de los derechos de Aduana fija periódicamente el Banco Central de Chile.

“El Presidente de la República, dentro del plazo de 60 días y por una sola vez, dictará el decreto que contenga las normas y modalidades antedichas.”

El señor PABLO (Presidente).— En discusión.

Ofrezco la palabra.

El señor CHADWICK.— En el estudio de las Comisiones, con motivo de este segundo informe, pudo llegarse a la plena evidencia de que mis observaciones formuladas en la discusión general estaban confirmadas por los hechos respecto de los puntos que yo critiqué. Sintetizando las ideas esenciales entonces expuestas, debo recordar que llamé la atención al Honorable Senado acerca de que, bajo la impresión engañosa de aumentar las contribuciones de faros y balizas, en realidad se había concebido un proyecto que iba a aumentar a unos e iba a rebajar a otros ta-

les contribuciones. Esta afirmación mía produjo cierto escándalo, que llevaba envuelta la sorpresa que produce la incredulidad.

En un memorándum presentado por la Asociación o por la Cámara de Comercio Marítimo de Valparaíso —no sé su nombre exacto—, que figura como anexo del segundo informe, se manifiesta textualmente: “Estamos conscientes que el objeto de la modificación legal es obtener mayores ingresos para los fines que la ley señala, pero sensiblemente relacionar la recaudación de faros y balizas con la eslora de las naves, a más de establecer un sistema engorroso, introduce un factor de discriminación injusta con respecto a cierto tipo de buques, favoreciendo a unos y perjudicando a otros.”

De modo que lo que había llamado la atención como injustificado o como audacia no era sino el fiel resultado de un análisis elemental de las proposiciones del proyecto original.

Se favorecía a unos y se perjudicaba a otros, porque la capacidad de carga de las naves no está en relación constante con su largo o eslora.

El Honorable señor Ballesteros tuvo la prolijidad de entregar a las Comisiones un cuadro completo que, con los datos correspondientes a las naves que llegan a Valparaíso, demuestra que no hay tal relación constante, como se suponía en el proyecto primitivo. Y si no existe esa relación constante, es porque a medida que aumenta el tonelaje de registro de las naves disminuye la función de la eslora. Incluso los funcionarios que vinieron a las Comisiones Unidas portaban un cuadro que nunca mostraron, que me llamó la atención; cuando se retiraban, les pedí que me permitieran examinarlo. Este cuadro, por desgracia, no estuvo a la vista de los miembros de las Comisiones. Solicité al señor Secretario de las Comisiones que lo reclamara. Al parecer, no lo pudo incorporar a este informe. Sin embargo, por lo que yo examiné, puedo decir que contiene

las líneas de desarrollo por los tres conceptos que se barajaron: tonelaje de registro grueso, tonelaje de registro neto y de eslora, y que de él se deduce perfectamente que una contribución fijada sobre cualquiera de estas bases sigue la suerte que a continuación señalo: el tonelaje de registro grueso es siempre superior al del registro neto y la contribución fijada por la eslora hace de promedio entre uno y otro hasta cierta altura, pues desde las 36 mil toneladas para arriba de registro grueso la contribución fijada por la eslora pasa a ser inferior a la contribución determinada por el registro neto.

Entonces quedó plenamente confirmada mi tesis en cuanto a que el proyecto perseguía disminuir la contribución que deben pagar por faros y balizas los grandes barcos, cargueros de minerales, que llegan a nuestras costas. Porque ahí se da el caso, de siempre por lo demás, de un tonelaje superior a las 36 mil toneladas.

Tuve ocasión de decir al Honorable Senado que ya llegaban a nuestras costas barcos de 80 mil toneladas y que se preparan los acondicionamientos necesarios para que en lo futuro arriben naves de más de 150 mil toneladas.

El señor JULIET.— Esos son barcos petroleros.

El señor CHADWICK.— No; fundamentalmente son fierreros que hacen la carga a granel.

En las Comisiones no hubo argumento verdadero de ninguna especie para apartarse de la solución lógica, que es la de atender al tonelaje de registro grueso, como una medida absolutamente cierta, igualitaria, que permita aplicar una contribución sin discriminaciones y estándose exclusivamente al tamaño de las naves. Se propusieron varias fórmulas; entre otras la de entregar al Presidente de la República la más absoluta libertad para fijar las contribuciones. Este criterio no prosperó, porque hasta ahora las contribuciones habían sido fijadas directamente por la ley.

En este proyecto se llega a una delegación, que fue aprobada por la mayoría y que no me pareció posible discutir con éxito: la de entregar al Presidente de la República la facultad de fijar la tasa o monto de la contribución. Y lo único que se podía hacer, dado el criterio predominante en las Comisiones y en el Senado, era exigir que al proceder el Jefe del Estado a fijar por sí mismo el monto o tasa de la contribución, no pudiera apartarse de un régimen de equidad, que dé un tratamiento igual, en una relación constante, a todas las naves que lleguen al país.

El señor NOEMI (Vicepresidente). — En este momento la Mesa hace llegar al señor Senador el cuadro a que se refirió de antes.

El señor CHADWICK.— El cuadro a que hacía mención es el que los señores Senadores tienen a la vista. Lo pueden ver todos. Cualquiera que tenga dudas puede confirmar lo que asevero en cuanto a que a cierta altura de tamaño de las naves, si así pudiera decirse, la línea de rendimiento que tiene por base la eslora pasa a ser inferior a la del registro neto. Con esto se demuestra fehacientemente que lo que se deducía de la simple observación de la experiencia está confirmado, y no se puede discutir.

La redacción que finalmente dieron las Comisiones a la indicación presentada por mí —y esto es necesario que lo diga—, fue el resultado de votaciones sucesivas. Como lo expresa el informe, primero se puso en votación mi indicación, de modo que se dejó para resolver posteriormente el criterio sobre el cual debía el Presidente de la República fijar la contribución.

Ruego a la Mesa dar lectura a la parte del informe donde se detalla la forma en que se tomó la votación.

El señor EGAS (Prosecretario).— El texto pertinente dice:

“En definitiva, fue puesta en votación la indicación N° 1, del Honorable señor Chadwick, dividiéndose la votación y vo-

tándose separadamente la palabra “grueso”.

“El inciso primero del artículo propuesto en reemplazo del artículo 2º del proyecto, excluida la palabra “grueso”, fue aprobado unánimemente.

“En votación la palabra “grueso”, fue aprobada por cinco votos, de los Honorables señores Bulnes, Carmona, Palma y Silva, contra cuatro de los Honorables señores Aguirre, Ballesteros y Bossay.”

Debe dejarse constancia de que los Honorables señores Bulnes y Ballesteros tenían derecho cada uno de ellos, a 2 votos, como también está consignado en el informe.

Este continúa: “En seguida, se sometió a votación la enmienda propuesta por el Honorable señor Bulnes, en orden a agregar después de la palabra “grueso”, las siguientes: “y la eslora”, la que resultó aprobada por seis votos, de los Honorables señores Ballesteros, Bulnes, Carmona y Palma, contra tres, de los Honorables señores Aguirre, Bossay y Silva.

“El inciso segundo fue aprobado unánimemente, . . .”

El señor CHADWICK.—Sólo hasta ese punto, porque me estoy refiriendo al inciso primero.

De modo que se agregó a la indicación, por iniciativa del Honorable señor Bulnes, la expresión “y la eslora”, que constituye un factor de perturbación, porque si lo que debe resolverse es fijar una base absolutamente estable e inamovible para que el Presidente de la República pueda establecer el monto o cuantía de la contribución, la combinación de dos factores —uno absolutamente constante y cierto, el del registro grueso, y otro enteramente irregular e inconstante—, introduce la mayor incertidumbre en los resultados. ¿Por qué motivo, una vez conocido ya el registro grueso de una nave para los efectos de aplicar la contribución de faros y balizas, deberá tomarse en cuenta la eslora?

Se aclaró que tal contribución nada tiene que ver con el uso de los puertos, que

da lugar a una prestación diferente; que es, ni más ni menos, que un simple recurso financiero del Estado, relacionado sólo nominalmente con los servicios que se presten por faros y balizas, y que no tiene otra razón de ser que las necesidades que debe soportar el Fisco en gastos generales, pues hasta ahora esa contribución ha tenido como destino ingresar a fondos generales de la Nación; y que el excedente previsto financiará operaciones de ASMAR y de los servicios de la Armada.

Entonces, la pregunta que ha quedado sin respuesta es la razón por la cual se introduce este factor de perturbación de hacer calcular la contribución de faros y balizas teniendo en cuenta no sólo el registro grueso, sino la eslora. Si lo que se persigue no es favorecer a determinados navieros, singularizados con toda precisión por el Senador que habla, deberá ahora la Sala eliminar la expresión “y la eslora”, para lo cual pediré que se tome votación separada.

El Honorable señor Altamirano me ha solicitado una interrupción.

El señor NOEMI (Vicepresidente). — Puede usar de la palabra Su Señoría.

El señor ALTAMIRANO.— Las informaciones y antecedentes que nos está entregando el Honorable señor Chadwick tienen, a nuestro juicio, gran importancia, por tratarse de otorgar al Presidente de la República facultades especiales para fijar el monto y modalidades de las contribuciones sobre la utilización de faros y balizas, según entiendo.

El Senado aún se encuentra abocado al estudio de las observaciones del Ejecutivo al proyecto sobre conversión de créditos otorgados por el Banco del Estado, proyecto que, como se sabe, constituye una miscelánea. El Gobierno ha criticado repetidamente proyectos de este carácter; sin embargo, introduce por medio del veto en la iniciativa mencionada, que ya contenía muy diferentes materias, otras variadas disposiciones.

Uno de estos vetos libera de ciertos tri-

butos a la industria importadora de naves, en circunstancias de que el diario "La Nación", del martes 14 de julio, nos da cuenta de hechos importantes relacionados con esta materia. En un editorial titulado "Nuevos Barcos Mercantes Chilenos", dice lo siguiente:

"Se finiquitaron recientemente los pormenores del contrato de compra por parte de la firma chilena SONAP, del barco petrolero "A. J. Morland", de matrícula danesa y que desde el día 10 del presente navegará con bandera chilena y bajo el nombre de "Cabo Tamar".

Más adelante, agrega lo siguiente:

"El hecho de que SONAP, empresa privada en que tienen intereses firmas nacionales marítimas y la COPEC, haga esta notable adquisición no involucra, en modo alguno, que los restantes programas de expansión naviera del país hayan quedado en retraso. La Compañía Sudamericana, la más grande de nuestras empresas navieras" —y la que más daño ha hecho al desarrollo naviero chileno—, está ya próxima a completar la recepción de las cuatro unidades que compró durante estos últimos tres años, operación que se hizo posible debido a que el Gobierno otorgó a los fletes al exterior un drawback que con anterioridad se negaba a la Marina Mercante."

De manera que aquí se nos ha propuesto, en el último tiempo, un privilegio importante en materia de tasas tributarias de la Ley de Timbres, Estampillas y Papel Sellado, por medio de un veto aditivo que poco tenía que ver con la iniciativa que se estaba tratando. Ahora, nos informamos por el diario de Gobierno que dos o tres empresas navieras, que a veces son criticadas por la candidatura presidencial de la Democracia Cristiana, han podido florecer debido a que el Ejecutivo les otorgó importantísimas ventajas. También se dice en esa información que la empresa marítima del Estado tiene en ejecución planes para la traída de 14 unidades nue-

vas. Con relación al editorial a que he dado lectura, en nombre del Comité Socialista solicito que se formulen las siguientes consultas.

Primero, ¿quiénes son los socios que componen la firma SONAP?

Segundo, ¿a cuánto asciende el "drakback" que se entrega a dos o tres firmas financieras, en el fondo, nacionales?

Tercero, ¿cuáles son, concretamente, las firmas beneficiadas?

Cuarto, las modalidades: desde qué países y a qué precio se importan las naves y de qué tipo son éstas, así como cuáles son las firmas por medio de las cuales se hace la importación de las catorce unidades que se destinan a la Empresa Marítima del Estado.

Considero extraordinariamente interesantes las acotaciones que está haciendo el Honorable señor Chadwick, pues las dice en un momento en que se están realizando operaciones por varios millones de millones de dólares. En efecto, la compra de un barco petrolero de 61 mil toneladas hecha por SONAP; la adquisición de cuatro nuevas embarcaciones para la Compañía Sudamericana de Vapores; la importación de 14 unidades para la Empresa Marítima del Estado, significan, en conjunto, millones y millones de dólares.

A los socialistas nos agrada la adquisición de esas naves. Creemos que Chile, desde hace mucho tiempo, ha postergado lo que se ha dado en llamar su destino marítimo. Pero también pensamos que ese desarrollo no puede quedar entregado a empresas navieras privadas que han dificultado el desarrollo del país, pues se les ha entregado un monopolio, ya que el 50% de la exportación e importación de mercaderías tiene que hacerse en barcos nacionales. Y es sabido que la Compañía Sudamericana de Vapores llegó a un acuerdo con la "Grace" para, en cierta medida, ceder ese privilegio que tiene como principal empresa naviera.

A tales razones se deben nuestras pre-

guntas y el interés con que escuchamos las observaciones del Honorable señor Chadwick.

El señor NOEMI (Vicepresidente).— ¿A qué organismos desea Su Señoría que se envíen los oficios a que ha hecho referencia?

El señor ALTAMIRANO.— Entiendo que existen organismos encargados de cada materia en particular.

A la Empresa Marítima del Estado, en lo concerniente a la adquisición de los barcos. A la Superintendencia de Sociedades Anónimas, para los efectos de conocer los socios de la firma SONAP. Y al Ministerio de Hacienda, para conocer a cuánto asciende el "drawback" que se está entregando, las utilidades, beneficios, ventajas y privilegios que se otorgan a esas firmas; y a éste mismo Ministerio, con el objeto de saber qué firmas están a cargo de la operación.

—*Se anuncia el envío de los oficios, en nombre del Comité Socialista.*

El señor BALLESTEROS.— Pido la palabra.

El señor BULNES SANFUENTES.— Pido la palabra.

El señor CHADWICK.— Daré término a mis observaciones, porque deseo reservarme para intervenir en una segunda ocasión en este debate.

Quiero agregar que en las Comisiones Unidas quedó de manifiesto que era una peregrina historia la de que las tendencias modernas orientaban el cobro de las contribuciones sobre faros y balizas basándose en la eslora de las naves. Se le preguntó, concretamente, a uno de los funcionarios que habían proporcionado tal información a las Comisiones anteriormente, qué países aplicaban el sistema. Y con mucha dificultad sólo atinó a decir que el único caso que conocía era el de Indonesia. Yo no sé si nosotros vamos a someternos al criterio de un país que está tan convulsionado como el que acabo de mencionar y si vamos a aceptar el de esa

nación como pauta internacional respecto de estas contribuciones.

Todos los demás países aplican diferentes sistemas relacionados con el tonelaje o registro, que puede ser grueso o neto. Es decir, excepto Indonesia, el resto de las naciones no sigue la tendencia, que se califica de internacional, prevaleciente en ese país.

El señor GUMUCIO.— ¿Existe algún cálculo del rendimiento de cada sistema?

El señor CHADWICK.— No se dio una suma exacta, por lo menos en las oportunidades que estuve presente en las Comisiones. Se sostuvo que había estudios en cuanto a la estimación de lo que se esperaba obtener.

El señor BULNES SANFUENTES.— Su Señoría me ha aludido reiteradamente. Le ruego que termine pronto sus observaciones para poder contestarle.

El señor CHADWICK.— Lo iba a hacer sin necesidad de su requerimiento, señor Senador, porque espero oír sus explicaciones ante la Sala.

El señor NOEMI (Vicepresidente).— Honorable señor Chadwick, dentro de tres minutos finaliza el tiempo de su primer discurso.

Antes de dar la palabra al Honorable señor Bulnes, debo advertir que la Mesa cometió un error. Para enviar los oficios solicitados por el Honorable señor Altamirano, se requiere asentimiento de la Sala, pues estamos en el Orden del Día. Sólo en Incidentes los señores Senadores pueden obtener, en su nombre, y sin el acuerdo del Senado, el envío de oficios.

El señor BALLESTEROS.— No tengo inconveniente en que al final se sometan a nuestra decisión las indicaciones que se estime del caso formular.

El señor ALTAMIRANO.— También puedo hacer mi petición en otra oportunidad.

El señor BALLESTEROS.— Estoy de acuerdo en el envío de los oficios en nombre del Honorable señor Altamirano,

siempre que ello no signifique aceptar las observaciones de Su Señoría.

El señor NOEMI (Vicepresidente).— Si le parece al Senado, se enviarán en su nombre los oficios señalados por el Honorable señor Altamirano.

Acordado.

Tiene la palabra el Honorable señor Bulnes.

El señor BULNES SANFUENTES.— En primer lugar, no tengo por qué dar las explicaciones que me pide el Honorable señor Chadwick. Haciendo uso de mi derecho y cumpliendo con mi deber de Senador, expondré las razones que tuve en la Comisión para sostener determinado criterio.

El proyecto en debate lo trataron en primer informe las Comisiones de Defensa y de Hacienda. De ambas forma parte el Senador que habla, y en la de Defensa actué en reemplazo del Honorable señor Ochagavía, ausente de Santiago.

La legislación en estudio tiene por objeto principal aumentar el rendimiento de la contribución de faros y balizas, proporcionar ciertos beneficios a los obreros de ASMAR, idea en cuyo pronto despacho están interesados los trabajadores de Astilleros y Maestranzas de la zona que represento, y, en seguida, otorgar a la Armada ciertas entradas para determinados establecimientos.

Asistieron a las sesiones de las Comisiones Unidas el Subsecretario de Marina, el Director del Litoral y otros funcionarios. Desde el primer momento nos manifestaron que el sistema que regulaba la contribución de faros y balizas en Chile —al parecer desde su establecimiento— no era práctico ni equitativo, porque la tarifa se calcula a base del tonelaje neto. Además, informaron que existen seis u ocho sistemas distintos para determinarlo. Cada país, al matricular un barco, utiliza el que estima conveniente. De esta manera, el tonelaje neto de una nave no corresponde al de otra semejante, aunque en apariencia tengan la misma capa-

cidad de carga, porque los países de origen pueden haber seguido distintas reglas para su determinación.

Al mismo tiempo, expusieron que la Armada Nacional no estaba en condiciones de arquear —término que significa determinar el tonelaje neto— cada buque, porque para ello sería necesario contar con un servicio enorme de expertos y técnicos, cuyo financiamiento, posiblemente, costaría tanto como el aumento que se esperaba obtener en el rendimiento de la contribución de faros y balizas. Por ello, la unanimidad de las Comisiones de Defensa y de Hacienda aceptaron la fórmula propuesta por el Gobierno, consistente en tomar la eslora como base del cálculo de la tarifa. La eslora, como los señores Senadores saben, es el largo del barco, cuya medición no necesita conocimientos técnicos de ninguna especie.

Cuando la Sala discutió el proyecto, el Honorable señor Chadwick hizo presente que el concepto de eslora parecía favorecer a las naves de mucho tonelaje. A su juicio, éste no guarda relación con la eslora.

En esa oportunidad, yo tenía vivo interés en que el proyecto se despachara luego, porque los obreros de ASMAR durante mucho tiempo han peregrinado en busca de la aprobación de la iniciativa. Manifesté, y lo reitero ahora, que para cobrar una contribución de faros y balizas justa, no sirven ni el sistema de registro neto, ni el de registro grueso, ni el de la eslora, y que lo único realmente equitativo sería aplicar la contribución de faros y balizas no por el tamaño, el volumen o la capacidad de carga del barco, sino por el valor de la carga que efectivamente transportara cuando estuviere en las costas chilenas. Agregué que, naturalmente, era imposible adoptar un sistema semejante; que cualquiera otro resultaría más o menos arbitrario, y que la eslora parecía un procedimiento mejor que el del tonelaje neto, que había sido la alternativa planteada.

El proyecto volvió a las Comisiones Unidas de Defensa Nacional y de Hacienda. En ellas los funcionarios reiteraron que para ellos, como consta en el informe, es más práctico el sistema basado en la eslora. Pero, al mismo tiempo, hicieron presente que el menos operable es el del tonelaje neto, por las razones que ya indiqué: depende del país de origen fijarlo, y sobre esa base la nave paga la contribución en Chile. Además, nuestro país carece de los medios necesarios para controlar el tonelaje neto de cada buque.

En ese momento se produjo en la Comisión una disparidad de criterios. Se empezó a considerar que el tonelaje grueso —idea que no había sido planteada en el primer informe— podía ser el sistema más adecuado, porque su cálculo es fácil: según se informó, se determina mediante un solo procedimiento universal. El tonelaje grueso es el volumen de la nave, y el tonelaje neto; la capacidad de carga.

En resumen, hubo Senadores, como el Honorable señor Carmona, partidarios del concepto de eslora, y otros, del de tonelaje grueso. También se consideró la noción de tonelaje neto. Y en definitiva, en la mayoría de los Senadores se produjo consenso en torno de la idea de facultar al Gobierno para fijar la norma a base de la ecuación entre el tonelaje grueso y la eslora; en otras palabras, de autorizar al Ejecutivo para ponderar, dentro de esa norma general, el tonelaje grueso y la eslora.

La opinión de los técnicos a uno tiene que hacerle fuerza. Nosotros no somos técnicos navieros. Yo aprendí el significado de las expresiones “arquear”, “tonelaje grueso”, “tonelaje neto”, que hasta hace pocas semanas desconocía. Y los técnicos consideran que el concepto de eslora es el más adecuado para determinar la contribución de faros y balizas. Por eso, facultamos al Presidente de la República para que considerara la eslora y el tonelaje grueso en la medida en que lo estimara conveniente. Juzgo que la solución

del problema debe establecerse en el reglamento respectivo, una vez oída la opinión de los técnicos y de los navieros.

Debo hacer presente que sólo en el segundo informe expuso su criterio la Cámara Marítima de Chile, la que se pronunció a favor de la idea del tonelaje neto, que casi toda la Comisión estimó preferible excluir.

En las Comisiones, el Honorable señor Ballesteros presentó un cuadro en que se establecían las relaciones entre tonelaje neto, tonelaje grueso y eslora. Se apreció que entre el tonelaje neto y la eslora no había una relación uniforme; que proporcionalmente a su eslora algunos barcos tenían menos tonelaje neto, y otros más. Es decir, no existía una relación pareja.

Por otra parte, si la memoria no me engaña, ese cuadro mostró una relación bastante proporcional y estable entre el tonelaje grueso y la eslora. Esa correspondencia no es, por supuesto, exacta. Fundamentalmente, depende de la forma de la nave.

El Honorable señor Chadwick ha traído un gráfico que pedí examinar al Secretario de la Comisión, mientras yo revisaba los antecedentes.

El cuadro en referencia tiene tres líneas, de cuya configuración se desprende, según entiendo, que el sistema basado en el concepto de eslora produciría mayor rendimiento de la contribución por las naves de hasta 32 mil toneladas, y que, respecto de las de mayor capacidad, el procedimiento basado en la noción de tonelaje grueso sería más rentable que el de la eslora. En este aspecto, intervendrá la ponderación que el Presidente de la República aplique.

El Primer Mandatario establecerá una tarifa con normas distintas para los barcos de más de 32 mil toneladas y para los que no superen ese tonelaje, sin perjuicio de las exenciones que la ley en proyecto prescribe en favor de cierto tipo de naves nacionales.

El criterio de la mayoría de la Comi-

sión se uniformó en el sentido de tomar en cuenta el tonelaje grueso y la eslora. Al Senador que habla le correspondió presentar la indicación respectiva, porque tenía vivo empeño en que se cerrara el debate y se despachara el proyecto. Por siete votos contra tres, el artículo 2º se aprobó en los términos en que figura en el segundo informe.

A mi juicio, ésta es la solución más cuerda, porque en ella se considera en cierta medida la opinión de los técnicos que son —no nosotros— los llamados a determinar las fórmulas más convenientes.

El Honorable señor Chadwick ha expresado una serie de insinuaciones respecto de que se ha querido favorecer a los armadores o a ciertas compañías mineras. Debo dejar constancia de que no he tenido ningún contacto con los armadores. El abogado de estos empresarios estuvo en el Senado, pero no se dirigió a mí; no conversó conmigo. Tampoco tengo relación alguna con las naves de la minería del hierro; ni siquiera tengo conocidos en esa actividad. Por lo tanto, mal pueden haberse ejercido, por lo menos sobre el Senador que habla, influencias como las insinuadas por el señor Senador.

El Honorable señor Altamirano leyó una publicación, al parecer vinculada con este tema, que no alcancé a captar bien porque estaba estudiando el informe. Sin embargo, oí nombrar con mucho énfasis a la COPEC, como socia de SONAP.

Debo decir que SONAP es una empresa que originalmente se formó entre ENAMI, COPEC y Esso, con el fin de adquirir un barco petrolero que el país necesitaba, porque las compañías marítimas no se interesaban por hacer este negocio.

Esto ocurrió hace 20 años, pero recuerdo con toda claridad que hace más o menos 12 años COPEC vendió todas sus acciones a SONAP, tan pronto como las empresas marítimas se interesaron por este negocio. Esta no era una actividad propia de COPEC. Sólo la había intentado

por necesidad, para complementar su giro habitual. Repito: ello ocurrió hace alrededor de 12 años; si la memoria no me engaña, en 1957. COPEC se desprendió de todas sus acciones. Según mis recuerdos, SONAP las vendió a la Compañía Sudamericana de Vapores y a la Interoceánica.

De manera que el editorial de "La Nación" está equivocado en ese aspecto.

En cuanto al sistema del tonelaje grueso y al de la eslora, en el fondo, a mi juicio, son muy parecidos. A mi entender, es igual que el artículo se apruebe con las palabras "tonelaje grueso y eslora" o solamente con una de las otras dos expresiones: "tonelaje grueso" o "eslora". Para mí, reitero, cualquier sistema es igual, pues creo que en definitiva la contribución nunca llegará a ser totalmente justa. En todo caso será aproximada.

Lo que sí me interesa es que el proyecto se despache y se produzca el aumento de la contribución de faros y balizas.

Debo hacer presente, como lo dije en la sesión anterior, que no me gusta hacer de técnico en lo que no lo soy. Nada tengo que ver con barcos. He navegado sólo una vez en mi vida, y con tan mala suerte que naufragué. Eso ocurrió hace más de 20 años.

Por las razones expuestas, no soy yo el llamado a determinar cuál es la mejor solución, sino los técnicos.

El señor NOEMI (Vicepresidente). — Tiene la palabra el Honorable señor Ballesteros. A continuación, los Honorables señores Contreras y Altamirano.

El señor ALTAMIRANO.—Con la venia de la Mesa, solicito una interrupción al Honorable señor Ballesteros, que contribuirá, tal vez, a aclarar lo que Su Señoría piensa decir.

Dejo constancia de que los Senadores socialistas, tal como lo manifestó el Honorable señor Bulnes, tenemos el mayor interés en despachar esta iniciativa a la brevedad posible. Los tres Senadores de estas bancas dimos quórum para sesionar.

Así manifestamos nuestro interés por el pronto despacho de este proyecto.

Deploro que el editorial del diario de Gobierno dé informaciones equivocadas e incluya a COPEC como socia de una empresa que está adquiriendo, por un valor de millones de dólares, un barco de 61 mil toneladas, el más grande —según dicen— de América Latina. Esto no es fruto de mi imaginación; estoy leyendo, como dije, un editorial del diario “La Nación”.

La SONAP no está integrada, como lo asegura el citado diario, por la Shell y la ESSO, sino por otras empresas marítimas nacionales.

Nos hemos impuesto de que es posible que la compra la haya efectuado la Compañía Sudamericana de Vapores; de modo que podemos concluir que el Gobierno está concediendo el “drawback” a dicha compañía, llámese SONAP, de la cual un porcentaje importante corresponde a la Sudamericana, o llámese Compañía Sudamericana de Vapores propiamente tal, o Interoceánica. Es decir, se legisla para dos empresas poderosas. Este es el problema que nos ha preocupado, sobre todo por tratarse de un veto que nadie puede justificar.

El señor BALLESTEROS.—Hay interés en todos los sectores del Senado por el pronto despacho de esta iniciativa, dada su urgencia, como ha quedado de manifiesto en el debate.

Seré muy breve, pues este proyecto se discutió latamente en las Comisiones y nuestras opiniones figuran en el informe. De manera que me limitaré a resumir en líneas generales nuestra posición al respecto. Al mismo tiempo, estamos conscientes de que existe interés de parte de algunos señores Senadores en despachar cuanto antes otros proyectos de ley.

En las Comisiones concordamos con el Honorable señor Chadwick en el sentido de que no era conveniente el criterio adoptado por el Ministerio de Defensa Nacio-

nal, mediante su Subsecretaría y la Dirección del Litoral, de considerar la eslora como factor determinante para la aplicación del impuesto.

Mediante gráficos explicativos demostramos cuáles eran los factores que influían en la determinación del impuesto, ya se tratara del tonelaje grueso, del tonelaje neto o de la eslora. Como bien decía el Honorable señor Bulnes, no existe una relación exacta entre el registro neto y la eslora, como tampoco la hay entre la eslora y el registro grueso.

Consultados los técnicos presentes en las Comisiones sobre las ventajas que tenía el sistema de la eslora, nos corroboraron que tenía una sola: su facilidad para determinar el impuesto, ya que sólo es necesario medir el largo de la nave, o sea, desde la proa hasta la popa. Como es evidente, es un método muy fácil para la aplicación de un gravamen, pero no es ése el criterio que debe inspirar al legislador.

Estimamos que el concepto de registro neto era más justo, pero, por desgracia, no se impuso este pensamiento en las Comisiones. Fuimos partidarios de tomar como base el registro neto, que es la capacidad de carga de la nave, es decir, el volumen interior disponible, como aquí se ha dicho; todo aquello aprovechable y que, por lo tanto, rinde utilidades al barco. En general, el tonelaje grueso no representa esto mismo, como lo demuestran los cuadros acompañados en el informe.

Existen muchos criterios para determinar el tonelaje neto; y a través de la aplicación de un sistema discriminatorio para la realización del arqueo, se podría fijar un tonelaje neto que permitiera burlar el derecho del Estado chileno para establecer un impuesto justo.

Consultamos si dicho arqueo se podría hacer en Chile. Las autoridades del litoral nos expresaron que sería muy engorroso; que provocaría dificultades; que se carecía del personal técnico indispensable, y que, además, se encarecía mucho el cos-

to de operación. En vista de ello, no insistimos en la idea del tonelaje neto, no obstante haberlo votado favorablemente, como consta en el informe.

Pues bien, como se rechazara el tonelaje neto, optamos por el tonelaje grueso.

Respecto del sistema basado en la eslora de las naves, estimo que mis Honorables colegas se han formado criterio suficiente en el sentido de que no es el más adecuado, sobre todo después de las dos intervenciones de los Senadores que me precedieron en el uso de la palabra. Si se tratara de aplicar derechos de puerto —es decir, sobre la superficie que ocupa una nave en el puerto para su atención—, la eslora sería el factor más conveniente, porque, a mayor eslora, mayor superficie ocupada en los muelles y, por lo tanto, mayor gravamen. Lo anterior poco tiene que ver con el aprovechamiento de faros y balizas.

Por lo demás, la denominación de este gravamen es teórica, porque más bien significa una tasa. Al hablar de faros y balizas, la carga sería por el aprovechamiento del balizaje en el país. Pero, en verdad, no es así, pues se trata de una contribución o impuesto. Tanto es así que el producto de la contribución se distribuye para el cumplimiento de distintas finalidades, que exceden en mucho la intención primordial de reponer balizas y faros en el país. Es decir, estamos en presencia de un impuesto; y, además, andando el camino, se ha descubierto que es una buena fuente de ingresos, que, entre otras cosas, proporcionará recursos para arreglar la situación de los personales de ASMAR. Este nos parece un buen propósito.

Deseo también referirme a algunas expresiones formuladas por el Honorable señor Altamirano.

Conuerdo con Su Señoría en el afán de que se clarifiquen los puntos que ha señalado y se den al Senado todas las informaciones. Pero discrepo de él en cuanto juzga este asunto como escandaloso.

La Ley de Fomento a la Marina Mercante data de 1940 y ha sufrido modificaciones. Ella fijó una serie de exenciones de tipo tributario respecto de estas empresas, para estimularlas. Por lo demás, no es novedoso este sistema, pues existe en todas partes del mundo, y en cuantía muy superior a la del que se aplica en Chile.

Transcurrieron 30 años sin que se produjeran los efectos previstos cuando se dictó la ley que otorgó esas franquicias. Ella creó el fondo de renovación o reposición de la flota de la Marina Mercante. Sin embargo, este propósito se alcanzó en muy pequeña medida.

En cuanto al mecanismo del "draw-back", que no es discriminatorio, no se entregó sólo a dos o tres compañías, sino a todas las empresas chilenas con tráfico exterior. No puede culparse al Gobierno de que sólo haya dos o tres en esas condiciones. Es evidente que si hubiera otras, tendrían el mismo derecho. Es decir, no se otorgó en forma exclusiva a tal o cual empresa, sino a todas las que tuvieran tráfico de comercio exterior.

Pues bien, me felicito de que se produzca ahora, en este Gobierno, y en estas circunstancias, algo que no sucedió en 30 años: traer el barco petrolero más grande, según se dice, de América Latina, y con los mismos arbitrios financieros que existían anteriormente. Y también me felicito de lo más importante: de que la Empresa Marítima del Estado chileno incremente su tonelaje, de 28 mil toneladas, a 140 mil. La llegada del primero de los nuevos barcos para el país se celebra mañana. También arribarán seis graneleros y una serie de naves que permitirán el transporte de mercaderías a lo largo del territorio, operación que realizarán empresas estatales. Debería ser motivo de satisfacción para el Parlamento chileno, y no de sospechas, como se ha visto, el que la Empresa Marítima del Estado traiga grandes barcos.

Como es natural, existe derecho a saber

cómo se realizaron estas adquisiciones. Se efectuaron, como es público y notorio, mediante propuestas y contratos muy claros, y las naves se construyeron en España. Si algunos señores Senadores desean obtener mayores datos, ya dimos nuestro acuerdo para solicitarlos.

Votaremos en igual forma como lo hicimos en las Comisiones, a fin de que este proyecto se despache con premura y se dé satisfacción a las expectativas y aspiraciones que han cifrado en él los sectores beneficiados.

El señor CONTRERAS.— Señor Presidente, al discutirse en su primer informe esta iniciativa, pensaba que era conflictiva y que, al ser enviada nuevamente a las Comisiones de Hacienda y de Defensa Nacional, se aclararían muchas dudas que se dejaron entrever en la Sala.

¿Por qué lo consideraba un proyecto difícil? Por tratarse de una materia eminentemente técnica y, debido a ello, complicada.

Sin embargo, tengo la impresión de que algunos puntos confusos no fueron esclarecidos por los técnicos, por los representantes de la Subsecretaría de Marina, durante el debate habido en las Comisiones.

No creo que logremos despejar muchas dudas en esta oportunidad, salvo que diéramos acceso a la Sala a expertos en la materia.

El informe de las Comisiones Unidas, en la página 8, dice: "El señor Subsecretario de Marina, don Sergio Aguirre, manifestó que las razones que habrían llevado al Ejecutivo a proponer como base de cálculo de esta tarifa la eslora, eran exclusivamente de carácter técnico y práctico. Explicó que el tonelaje de registro neto no era aconsejable, pues no existen en el país elementos para poder efectuar el arqueo de las naves que entran en aguas jurisdiccionales chilenas y, en todo caso, se trata de un proceso de alto costo y, en consecuencia, si se le adoptara como base

de cálculo tendríamos que estar al tonelaje de registro neto declarado en el país en que la nave haya matriculado, cifras que no siempre son exactas. Por esta razón, tal vez, la Compañía Aseguradora Lloyd, de Londres, considera para los efectos del seguro la eslora y no el tonelaje.

"Agregó que no era factible relacionar la eslora con el registro neto, pero sí con el registro grueso. En el caso preciso de los metaleros, dijo que este tipo de barcos tiene un registro neto muy bajo, pero uno grueso muy subido."

A nuestro juicio, el artículo 2º otorga facultades al Presidente de la República, y nosotros en muy contadas oportunidades hemos acogido favorablemente la delegación de facultades: sólo cuando han sido muy justificadas.

Por otra parte, estamos ante un problema que no es lo suficientemente claro para la mayoría de los Senadores, y podríamos seguir discutiendo y divagando sobre ese particular no sé cuantas sesiones más. En mi opinión, el Presidente de la República, para los efectos de fijar las tarifas, deberá solicitar informe a la Subsecretaría de Marina, la cual, a su vez, lo pedirá a la Dirección del Litoral, organismo técnico que puede entregar antecedentes precisos respecto de la medida proyectada. Por nuestra parte, divagamos sobre si se debe tomar en consideración la eslora, la manga o el puntal del barco para determinar la contribución. Estimo que ninguno de nosotros está en condiciones de precisar concretamente qué decisión debe adoptarse.

Confío en que la Subsecretaría de Marina y los organismos técnicos dependientes de la Armada Nacional darán los informes adecuados que permitan acoger la solución que resguarde los intereses del país.

Tenemos interés en que este proyecto se despache, pues su artículo 5º no sólo

destina fondos a la Armada Nacional, sino que también entrega el 30% de esos recursos al personal de ASMAR.

¿Por qué nos aflige esta situación? Porque este personal persigue un mejoramiento económico, ya que, como es de conocimiento de más de algún señor Senador, todavía percibe un salario mínimo de 17 escudos diarios. Además, solicita recursos para las maestranzas que la Armada tiene en Talcahuano, Valparaíso y Punta Arenas.

¿Desde cuándo datan las gestiones de este personal? En 1968 los Senadores Aguirre Doolan, Raúl Ampuero y el que habla presentamos un proyecto con el propósito de destinar la suma de un millón quinientos mil escudos para dar solución a este problema. Sin embargo, el Ejecutivo vetó la iniciativa despachada por el Congreso. Han transcurrido cerca de dos años, pero esos servidores no gozan de un derecho que tienen todos los trabajadores civiles: del derecho a paralizar sus actividades diarias en vista de que en dos años no se les ha resuelto el problema de la asignación familiar ni el del rancho, a pesar de que esta última asignación representa una suma insignificante.

En la iniciativa se prevé un reencasillamiento del personal, una asignación de 10% sobre el salario base y un 3% que se destinará a los trienios.

Daremos nuestros votos favorables, porque no vemos otra salida que la autorización que se da al Ejecutivo, aunque no creemos que sea el mejor camino. Pero tampoco estamos en condiciones de dudar de las informaciones proporcionadas por la Subsecretaría de Marina ni de las que posteriormente entreguen los organismos técnicos para fijar las tasas definitivas que habrán de pagar los barcos que entren en aguas jurisdiccionales chilenas.

También votaremos a favor el proyecto porque beneficia a un grupo importante de trabajadores, que después de dos

años ya tienen su paciencia agotada, puesto que no han podido conseguir el reencasillamiento ni los beneficios de asignación familiar y de rancho, de los cuales gozan los personales uniformados de la Armada que laboran en la misma institución.

El señor CHADWICK.— Señor Presidente, me haré cargo de las observaciones del Honorable señor Bulnes. Lamento que no esté en la Sala, pero no puedo omitir la obligación de señalar aspectos fundamentales y que el señor Senador soslayó.

En primer término, es absolutamente importante recalcar que el proyecto que fijaba la contribución sobre la base de la eslora de las naves estaba destinado a producir una rebaja en las contribuciones que afectan a las naves más grandes, de 32 mil toneladas para arriba, y a recargar las que pagan las de tonelaje inferior al indicado. Eso lo pasó por alto el Honorable señor Bulnes Sanfuentes, pero es un hecho indiscutible.

El cuadro que exhibí no lo traje yo, sino que lo portaba un funcionario de la Subsecretaría de Marina que asistió a las sesiones, y el Secretario de las Comisiones Unidas se encargó de ponerlo a disposición de los señores Senadores. Pues bien, ese cuadro, que el Honorable señor Bulnes Sanfuentes tuvo a la vista, comprueba fehacientemente que el sistema de tomar como base la eslora conduce a rebajar las contribuciones de los grandes barcos. Es lo que afirmó la Cámara Marítima de Valparaíso, como resultado de una observación evidente: que los barcos de mayor tonelaje no crecen proporcionalmente en longitud cuando aumenta la manga.

En segundo término, el Honorable señor Bulnes Sanfuentes, emplazado para que dijera por qué insistía en el sistema basado en la eslora, contestó asilándose en la opinión de los técnicos. Pero resulta que en todo el mundo, salvo en Indonesia, no se atiende a la eslora, pues de hacerlo

se llega al resultado de que se desgravan los barcos de gran tamaño y se recargan los pequeños.

En seguida, ¿por qué insisto sobre el particular? Porque resulta escandaloso que los llamados "técnicos" oculten al Senado que con sus informes llevaron al Presidente de la República, al dictar el decreto supremo 978, de 17 de noviembre de 1969, a tomar como base exclusivamente el tonelaje de registro grueso.

Si eso lo hicieron sin presión de ninguna especie, si pensaron que el Presidente de la República debía tomar ese criterio con la libertad que la ley vigente le otorgaba, porque, al contrario de lo que aquí expresó el Honorable señor Bulnes Sanfuentes, la ley vigente no resuelve sobre el tipo de tonelaje de registro —antes se había aplicado el tonelaje neto, pero los técnicos, en diciembre del año pasado, concluyeron que para aumentar la contribución se debía atender exclusivamente al tonelaje grueso—, ¿por qué ahora no han mantenido ese punto de vista y se quejan y dicen que es engorroso? ¿Por qué no lo pensaron cuando iba a dictarse ese decreto?

La verdad que aquí no se puede negar es que los grandes intereses se movilizaron, que los propietarios de los barcos de mayor tamaño se resistieron al aumento proporcional de la contribución.

Ahora llegamos al punto final, donde el Senado debe resolver.

Si se mantiene la actual redacción y se deja que la base sean el tonelaje de registro grueso y la eslora, ¿quiénes ponderarán la influencia de estos dos factores? ¿Quiénes dirán: a la eslora le asignamos tanto y al tonelaje grueso cuanto? ¿Serán estos técnicos, que condujeron al Presidente de la República, en diciembre del año pasado, a una solución que lo obligó a contradecirse luego, al enviar a la consideración del Congreso Nacional este proyecto? ¿Serán estos técnicos que no le dan ninguna garantía, porque afirman de ciencia propia lo que contraviene la experien-

cia internacional, porque se atreven a enfrentarse a la lógica al proponer, como técnicos —y hacer incurrir a las Comisiones Unidas en un absurdo—, medir la contribución exclusivamente por la eslora?

Esta idea habría prosperado de no reparar yo en el verdadero sentido y alcance de la disposición, posteriormente confirmado por la Cámara de Comercio Marítimo de Valparaíso, que no es otro que el de rebajar los gravámenes a las grandes naves, a las fierrieras, máxime cuando ahora sabemos, por lo señalado en el editorial de "La Nación", que esta empresa, que según el Honorable señor Bulnes es enteramente ajena a COPEC, trae un barco de 61 mil toneladas.

Pienso que, dada la situación especialísima que se creará por medio de este proyecto de ley, en virtud del cual la contribución ya no será determinada por el Congreso Nacional, sino que se entregará a lo que resuelva el Presidente de la República, la asistencia de esos técnicos, que son incapaces de dar explicaciones satisfactorias de sus afirmaciones, no puede constituir una garantía como para permitirles hacer la ponderación libremente.

Por estas razones, insisto en que se tome votación separada del inciso primero del artículo 2º, y se consulte al Senado si se aprueban las expresiones "y la eslora", que he propuesto suprimir.

El señor BULNES SANFUENTES.— Señor Presidente, debí ausentarme de la Sala porque me llamaron por teléfono simultáneamente el señor Ministro de Justicia y el Diputado señor Acuña, este último desde Valdivia.

Pero supe que el Honorable señor Chadwick nuevamente trató de echar sombras sobre mi actuación en las Comisiones. Me advierte el Honorable señor García que el señor Senador dijo que yo había soslayado asuntos importantes, que se trataba de rebajar las tarifas a los grandes barcos, y que yo habría contestado asilándome en la opinión de los técnicos.

No he soslayado nada. He dicho lo que

sé respecto de este proyecto, en el cual he tenido la misma actitud que la unanimidad de los miembros de la Comisión de Defensa Nacional en el despacho del primer informe, que la unanimidad de los de la Comisión de Hacienda en el segundo, y que siete de los diez señores Senadores que votaron el segundo informe de las Comisiones Unidas.

No me parece que el propósito del Gobierno al presentar esta iniciativa de ley haya sido rebajar los tributos a las grandes naves. No se ha demostrado que el sistema de considerar la eslora de las embarcaciones para estos efectos produzca necesariamente una disminución de las tarifas aplicables a los grandes barcos.

Por lo demás, cuando advertí el peligro de que así sucediera, concurrí con mi voto a aprobar la fórmula que considera el tonelaje grueso.

Respecto de su afirmación de que me asilo en la opinión de los técnicos, ello es efectivo. Me asilo en la opinión de los técnicos, porque —ya lo hice presente— no es mi costumbre hablar de lo que no conozco, ni decir que sé lo que ignoro. En el informe consta que no he manifestado ninguna opinión personal y que, por el contrario, me he limitado a escuchar a quienes están en condiciones de aportar antecedentes. He procedido de acuerdo con lo que esas personas nos informaron, porque ellas son los técnicos; no yo. Estaba presente en las Comisiones el Honorable señor Carmona, que fue Ministro de Defensa Nacional y cuya honradez jamás me ha merecido duda alguna. Su Señoría era partidario de la fórmula propuesta por el Gobierno. También se encontraban presentes el Subsecretario de Marina, el Director del Litoral, que es un Almirante, y otros funcionarios del Ministerio del ramo.

No tengo por qué suponer que este proyecto sobre faros y balizas es una maniobra destinada a rebajar las contribuciones de los grandes barcos.

Por lo demás, dentro de mi ignorancia

sobre los problemas marítimos, entiendo que tales tributos deben ser “el chocolate del loro” entre los costos de operación de un barco. Me parece que no deben tener importancia alguna; su cuantía debe ser mínima en comparación con los derechos de puertos y en general con los enormes gastos de operación que afrontan los barcos.

Si el Honorable señor Chadwick se empeña en dudar de mi actitud, que siga dudando. Hay mucha gente que confía en mí y que no cambiará su opinión por lo que diga el señor Senador.

El señor GUMUCIO.— ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

El señor BULNES SANFUENTES.— Con el asentimiento de la Mesa, con todo gusto.

El señor GUMUCIO.— El argumento expuesto por el Honorable señor Chadwick en el sentido de que el criterio primitivo, de considerar solamente la eslora para determinar el tributo, constituiría un recargo para las naves de tonelaje inferior a 32 mil toneladas a la vez que una rebaja para las de capacidad superior a ese tonelaje, me hace fuerza para determinar mi actitud. Pero, volviendo a lo que decía el Honorable señor Bulnes Sanfuentes en su primera intervención, si se consideran el registro grueso y la eslora respecto de los barcos de hasta 32 mil toneladas, como lo demuestra el cuadro presentado por el Honorable señor Chadwick, vemos que se obtiene un rendimiento determinado. Pues bien, si otorgamos facultad amplia al Presidente de la República para fijar normas respecto de las naves de más de 32 mil toneladas, pero siempre con el criterio de obtener el mayor rendimiento, y si en la discusión queda constancia de que el espíritu de la ley es lograr el ingreso más alto, creo que podríamos obtener el resultado que se espera, aun cuando se consideren la eslora y el registro grueso. Eso es lo importante, y nos ahorrará seguir discutiendo eternamente.

Si en la historia de la ley se dejara constancia en forma absolutamente clara de que el espíritu del legislador es proporcionar el mayor ingreso, daría mi voto favorable.

Agradezco la interrupción.

El señor BULNES SANFUENTES.— Para terminar, deseo hacer una consulta al Honorable señor Silva Ulloa. Su Señoría participó en la discusión de este proyecto durante el primer informe, y no objetó el sistema de considerar también la eslora de las naves. Me parece que así fue. Y como nadie lo objetó en ninguna de las Comisiones, nos limitamos a oír las explicaciones proporcionadas. Pero después comenzó a actuar el abogado de la Cámara Marítima y se promovió este debate en la Sala, porque tampoco esa persona se hizo presente en las Comisiones ni pidió ser oída por ellas en el primer informe, sino que actuó en los pasillos para defender el criterio favorable al tonelaje neto. A raíz de eso se planteó esta cuestión en la Sala.

El señor BOSSAY.— Pido la palabra.

El señor PABLO (Presidente).— Tiene la palabra Su Señoría.

El señor CHADWICK.— Tengo derecho a hacerme cargo de las palabras del Honorable señor Bulnes Sanfuentes.

El señor PABLO (Presidente).— Su Señoría no ha sido aludido.

Tiene la palabra el Honorable señor Bossay.

El señor BOSSAY.— Coincido con los señores Senadores que opinan que éste es un problema extraordinariamente complejo y que, aparentemente, no habría ningún Honorable colega que pudiera considerarse especialista o técnico en asuntos navieros, como para determinar si es más conveniente establecer el tributo sobre la base del tonelaje grueso, del tonelaje neto o de otro tipo de medida.

En la primera discusión se nos informó de manera incompleta. Esa es la verdad. No hay otro motivo. Varios Senadores hicimos presente en la segunda discu-

sión que algunos antecedentes que se nos habían proporcionado no correspondían a la realidad. Los funcionarios que concurren a las Comisiones guardaron silencio sobre algunos puntos. Así, por ejemplo, se nos informó que era más conveniente establecer el gravamen sobre la base de la eslora de las embarcaciones, y se nos dio a entender que **en todo el mundo**, en todas las naciones desarrolladas, se seguía un sistema basado en tal criterio. Otras consideraciones también nos impresionaron. Pero luego de las intervenciones del Honorable señor Chadwick y de otros señores Senadores, que plantearon algo totalmente distinto, esos funcionarios reconocieron la realidad, y todos supimos que casi en ningún país se seguía dicho criterio. Nadie pudo explicarlo concretamente. Dijeron que tal vez se aplicaba en un país escandinavo, pero no dieron ninguna seguridad. Sin embargo, ni en las naciones desarrolladas ni en las en vías de desarrollo se considera la eslora para tales efectos. Tampoco se la considera en el Canal de Panamá. En todas partes se recurre al tonelaje de registro neto.

Ahora, ¿qué razones se dieron en contra del criterio de basarse en el registro neto, que muchos consideramos —por lo menos el Senador que habla— el más justo? Dicho registro es la capacidad de transporte, la capacidad de carga de mercaderías de una nave. En consecuencia, los barcos con menor capacidad producen menos utilidades, tienen menos posibilidad de lucro y, por el contrario, las de mayor registro neto rinden más utilidades. El criterio lógico, entonces, pareciera ser el que atiende a la rentabilidad de una nave, a su capacidad de dar beneficios. Pero se nos dijo —y con razones en apariencia bastante acertadas desde el punto de vista técnico— que no había forma de establecer una relación entre la eslora y el registro neto de un buque, y se agregó —como lo corrobora, por lo demás, un cuadro que llevó a la Comisión el Honorable señor Chadwick— que era más fácil

establecer una relación entre la eslora y el registro bruto. Quedó en claro sí, que Chile sería uno de los pioneros en el mundo en esto de cambiar el sistema de tributación de las naves, y que si nuestro país se acogía al criterio de considerar la eslora de los barcos lo hacía por estimarlo justo, sin que se estableciera con claridad si ello protegía estrictamente el interés nacional desde el punto de vista tributario.

Ya en la primera discusión, como también después de la intervención del Honorable señor Chadwick, absolutamente todos estuvimos de acuerdo en que se trataba de buscar el mayor ingreso, tanto para la conveniencia de ASMAR como para asegurar el cumplimiento de las finalidades de la ley, que posteriormente tendremos ocasión de analizar.

El señor CARMONA.— Me parece que las interesantes observaciones del Honorable señor Bossay aclaran algunos aspectos de este debate, bastante prolongado por lo demás.

En la Comisión quedó constancia de ciertos hechos que me interesa destacar ante el Honorable Senado.

En primer término, se dijo que si bien el sistema basado en el tonelaje de registro neto es el más usado en el mundo, presenta para nuestro país dificultades de toda índole, como por ejemplo la de que no existe un sistema común para establecer de qué manera se podría aplicar en Chile, de modo que ponerlo en práctica provocaría mayor trabajo, polémicas y debates sobre el particular, y no se pretende mediante la iniciativa en debate adoptar un criterio de esa naturaleza.

En segundo término, los Senadores que concurrieron a la Comisión descartaron la posibilidad de seguir utilizando el sistema vigente, pues vieron las dificultades que él presenta y observaron que es el más inconveniente en estos instantes. En eso hubo opinión unánime.

Como se ha tratado de sembrar dudas acerca de las resoluciones adoptadas, debo señalar que los representantes de la

Cámara Marítima de Chile, según consta en el memorándum incluido en el segundo informe, abogaban por que se considerara como base de la contribución el tonelaje de registro neto.

Por ser ese procedimiento el que provoca mayor tipo de dificultades, se ha pretendido cambiarlo. Los técnicos de la Subsecretaría de Marina y quienes han estado informando sobre la materia señalaron la posibilidad de adoptar como base de cálculo de la tarifa el sistema que considera la eslora, porque parece ser el más claro y el que menos dificultades origina, aunque sólo es aplicado en algunas partes del mundo. En la Comisión se comprobó que provoca problemas, al igual que el sistema basado en el tonelaje de registro neto.

Por eso, las Comisiones Unidas entregaron en definitiva el asunto a la resolución del Presidente de la República. Para este efecto se conjugaron dos factores que en cierta medida son coincidentes. Cuando no lo sean —creo que a este respecto existe consenso entre los técnicos—, el criterio que se adopte deberá atender al resguardo del interés nacional. Esto se consigna en el inciso primero del artículo 1º, según el cual la tarifa o contribución que fije el Presidente de la República de acuerdo con ese sistema combinado no podrá resultar inferior a la vigente.

Reitero que quienes participamos en el largo debate habido en la Comisión optamos por entregar el asunto a la resolución del Primer Mandatario, quien tendrá la posibilidad de elegir como base de cálculo entre el tonelaje de registro grueso y la eslora de las naves, o bien usar ambos.

La Comisión adoptó tal acuerdo porque fue imposible que hubiera un claro criterio técnico sobre el particular. A nadie se le puede hacer esta exigencia, por las dificultades que tienen los tres sistemas. Pero sostener que ha existido el propósito de cambiar el procedimiento para fa-

vorecer a ciertos sectores o a determinadas empresas, me parece que implica ir más allá de lo conveniente y suponer una intención que no ha estado en la mente del Ejecutivo ni en la de los Senadores que participamos en los debates en las Comisiones.

Agradezco al Honorable señor Bossay la oportunidad que me brindó para aclarar lo sucedido en las Comisiones Unidas.

El señor PABLO (Presidente).—Están inscritos para intervenir a continuación los Honorables señores Carmona, Palma y Silva Ulloa.

La Mesa propone otorgar cinco minutos a cada uno de los señores Senadores nombrados, clausurar el debate a las 13.30 y votar a esa hora la iniciativa en discusión, cuyo despacho reviste urgencia.

El señor CARMONA.—¿Y qué sucedería con los demás proyectos que figuran en tabla?

El señor PABLO (Presidente).—Quedarían para ser considerados durante la próxima semana.

El señor CARMONA.—No hay acuerdo.

El señor PABLO (Presidente).—¿Cuál es la proposición de Su Señoría? La Mesa desea que la iniciativa se despache en esta oportunidad, porque tiene urgencia.

¿Habría acuerdo para prorrogar la hora, con el objeto de despachar la iniciativa en debate y la que crea el Comité Programador de Inversiones de Iquique y Pisagua?

El señor CARMONA.—No hay acuerdo.

El señor PABLO (Presidente).—Hay oposición.

Puede continuar con el uso de la palabra el Honorable señor Bossay.

El señor BOSSAY.—No pretendo ocupar mucho tiempo.

El señor ALTAMIRANO.—¿Me permite una interrupción, Honorable colega?

Ante la posición del Senador señor Carmona, que perjudica notablemente a los obreros, propongo, sin pretender coartar el derecho del Honorable señor Bos-

say a usar de la palabra, que Su Señoría formule sus observaciones en la forma más breve posible, a fin de despachar antes de las 13.30 la iniciativa en debate. Así demostraríamos que no concordamos con la actitud del Senador señor Carmona, que implica perjudicar a los trabajadores.

El señor BOSSAY.—Eso estaba diciendo cuando Su Señoría me pidió una interrupción. No pretendo ocupar mucho tiempo en esta oportunidad. Sólo deseo formular algunas consideraciones muy concretas.

Señor Presidente, en casi todos los países la base para calcular la contribución en referencia es el tonelaje de registro neto, porque él representa la cabida del barco. Esta determina las utilidades que puede producir una nave, y por tal concepto se cobran las tarifas pertinentes. No creo que sean tontos los ingleses, que tienen grandes barcos, ni los rusos, ni los japoneses, o cualesquiera otros, para usar un sistema que no les conviene.

En las Comisiones Unidas se citaron dos o tres casos en que la base de cálculo es la eslora o longitud de la nave. Pero ésta no refleja si el barco es moderno o antiguo. Es posible que haya naves con escasa eslora, pero con gran capacidad para transportar mercaderías.

Aun cuando las reglamentaciones de los diferentes países no son iguales, entre ellas existe similitud. Al plantearse esto en las Comisiones Unidas, no fue discutido por los técnicos.

A mi juicio, con la facultad que se otorga al Presidente de la República desaparecen los temores que asaltan a algunos señores Senadores, porque en virtud de ella la contribución o tarifa se calculará sobre la base del tonelaje de registro grueso y la eslora de las naves.

Los Senadores radicales nos sentimos satisfechos de que se haya llegado a esa solución y de que el señor Ministro de Hacienda, por encontrarse presente en este debate, esté consciente de las inquietudes

que asaltan a los representantes de distintos sectores, en el sentido de que si prevaleciera el criterio de calcular la tarifa o contribución sobre la base de la eslora de las naves, podrían perjudicarse los intereses de Chile, y también en cuanto a la posibilidad de que sólo algunos sectores del transporte marítimo resulten favorecidos con las disposiciones de la iniciativa de ley en estudio.

Los Senadores del Partido Radical seguiremos el criterio de las Comisiones, porque, aun cuando nuestra idea sobre el particular era distinta —como lo expresé en reiteradas oportunidades—, no nos queda otro camino.

El señor PALMA.—Señor Presidente, participo de la opinión manifestada por el Honorable señor Bossay en el sentido de que este debate ha versado sobre problemas técnicos que escapan a nuestro conocimiento, porque ninguno de nosotros está relacionado con las actividades a que se refiere el proyecto.

Sin embargo, creo que la discusión ha sido positiva, pues a lo largo de las diversas intervenciones hemos podido aclarar aspectos muy complejos y llegar a algunas fórmulas que, primero, se aproximan extraordinariamente a las propuestas en un comienzo y, por último, permiten introducir correcciones que dan respuesta a las inquietudes de los señores Senadores que pensaban que por medio de las normas de la iniciativa se favorecería a sectores determinados.

Después de los debates promovidos en la Cámara de Diputados, en las Comisiones Unidas del Senado y en esta Sala, hemos llegado a una conclusión: que el proyecto está destinado a incrementar los ingresos provenientes de la utilización de faros y balizas, mediante el aumento de todas las contribuciones.

Puede suceder —quiero aceptar el hecho— que el recargo que afecte a las naves de menos de 32.000 toneladas, como aquí se ha dicho, sea superior al que sufrirán las de mayor capacidad.

Se ha sostenido que en virtud del artículo 1º, el Presidente de la República queda facultado, en cuanto al cálculo de la tarifa o contribución, para combinar los sistemas basados en el registro grueso y en la eslora de las naves, de manera que las tasas podrían ser variables. El abogado que asesora sobre la materia al Ministerio respectivo —su apellido es Rillón— confirmó que ellas serían diferentes, del mismo modo en que lo son las de impuestos a la renta. Sin embargo, en ningún caso las tasas serán inferiores a las existentes en la actualidad. Naturalmente, en algunas ocasiones, según convenga, habrá diferencias entre unas y otras.

Creo que la conclusión a que me referí denantes interpreta el anhelo de todos los señores Senadores. Considero que en este momento nadie está tratando de disminuir ingresos que favorecen a toda la Marina y a ASMAR. Por lo demás, en la ley en proyecto se establece categóricamente que la contribución no podrá resultar inferior a la existente hoy día, de manera que nadie puede sostener que se está tratando de beneficiar a determinados sectores.

Finalmente, estimo positiva la resolución de que la contribución sea pagada en dólares. Habíamos sido informados de manera confusa sobre el particular. Por eso, quienes tuvimos oportunidad de analizar en detalle la iniciativa en debate, volvimos sobre la materia y aceptamos este criterio, considerando las críticas formuladas al respecto, que se justificaban por diversas razones.

Me parece que el proyecto fue despachado por las Comisiones Unidas en la forma que más se ajusta a la realidad chilena, aplicándose un criterio equitativo.

El señor PABLO (Presidente).—Recaibo nuevamente el asentimiento de la Sala para cerrar el debate a las 13.30, cediendo la palabra por el tiempo que resta al Honorable señor Silva Ulloa y prorrogan-

do la sesión hasta el total despacho del proyecto.

El señor CARMONA. — No daré mi acuerdo para proceder en la forma señalada por el señor Presidente, pues se me ha atribuido el propósito de estar bloqueando el despacho de la iniciativa. No ha sido ésta mi intención. El Senado sabe quiénes han intervenido durante todo el tiempo que ha demorado el estudio de esta materia, que fue latamente debatida en las Comisiones Unidas. Existe clara conciencia respecto de los sectores que han dilatado innecesariamente la discusión.

Tengo gran interés en que se despache el proyecto en debate y también el que debería ocupar en seguida la atención del Senado, que figura desde hace mucho tiempo en tabla.

Creo que la única manera de favorecer a los sectores que con tanto énfasis se dice querer servir, es convocar a sesión para esta tarde, oportunidad en que podríamos despachar ambas iniciativas.

Si existe el propósito de servir a esos trabajadores, me parece que se puede hacer el sacrificio de concurrir a una sesión en la tarde de hoy.

El señor SILVA ULLOA.—Señor Presidente, en verdad, no deseaba intervenir en la discusión de este proyecto, pues era partidario de votarlo directamente, con el objeto de avanzar lo más posible en el despacho de la tabla.

Sin embargo, requerido por el Honorable señor Bulnes Sanfuentes acerca de cuál habría sido mi conducta en la Comisión de Hacienda, ocuparé los pocos minutos que restan.

El objetivo de este proyecto, tal como señaló el Honorable señor Palma, tiende a procurar mayores ingresos, con el objeto de resolver el problema del personal de ASMAR. En consecuencia, debemos suponer que las modificaciones que introducirá el Presidente de la República en la base vigente estarán destinadas a producir mayores recursos.

Para la elaboración del primer infor-

me, la Comisión de Hacienda contó con los antecedentes proporcionados por la Subsecretaría de Marina, los cuales no podíamos poner en duda, porque no teníamos otras referencias.

Además, en ese instante, se presentó el problema del movimiento huelguístico del personal de la Dirección de Aeronáutica y el Gobierno presentó indicaciones a la Comisión de Hacienda que tendían a resolver, según su criterio, dicho conflicto. El señor Presidente de la Comisión no aceptó ese predicamento y logró que se retiraran esas observaciones, al mismo tiempo que nos comprometimos a despachar rápidamente el proyecto, con el objeto de que la Sala decidiera lo que correspondía hacer.

En síntesis, esa es la historia de la elaboración del primer informe de la Comisión de Hacienda en relación con este proyecto.

Respecto del segundo informe, hay constancia de lo ocurrido en los antecedentes respectivos y en la exposición de motivos.

Planteado el problema por el Honorable señor Chadwick, al discutirse el problema específico de eslora, tonelaje grueso y tonelaje neto, fui partidario de aprobar el inciso primero de la indicación del Honorable señor Senador en los términos propuestos por él. De eso hay constancia en la página diez del respectivo informe.

Se realizaron tres votaciones. La primera...

El señor PABLO (Presidente).—¿Me permite, señor Senador?

¿Habría acuerdo para prorrogar esta sesión hasta un cuarto para las dos, suspenderla, y reanudarla a las tres?

El señor OCHAGAVIA. — No hay acuerdo.

El señor PABLO (Presidente).—Entonces, ¿habría acuerdo para que votáramos este artículo a la una y media?

El señor CHADWICK.—No, señor Presidente. Todo el proyecto.

El señor PABLO (Presidente).— Re-

sulta que este artículo es el más conflictivo.

El señor CHADWICK.— No. Todo el proyecto.

El señor PABLO (Presidente). — No hay acuerdo para todo el proyecto, señor Senador.

El señor CHADWICK. — Entonces, ¿qué avanzamos con su proposición?

El señor PABLO (Presidente).—Como no hay acuerdo, cito al Senado a sesión especial a las 17.30.

Puede continuar el Honorable señor Silva Ulloa.

El señor SILVA ULLOA.—Decía, señor Presidente, que no era mi intención intervenir en este debate. Pero, tal como se plantearon las cosas en la mañana de hoy, me he visto obligado a dar a conocer mi proceder.

Respecto de la determinación de las ta-

rifas, fui partidario de consignar sólo la frase “y tonelaje grueso”; pero la Comisión por seis votos contra tres —estos últimos, de los Honorables señores Aguirre Doolan, Bossay y el Senador que habla—, acordó incorporar las palabras “y es-lora”.

A mi juicio, la inclusión de esas palabras es un factor de perturbación, pues las tarifas que se fijen, en definitiva, van a...

El señor PABLO (Presidente). —Ha terminado el Orden del Día.

Su Señoría queda con el uso de la palabra.

Se levanta la sesión.

—*Se levantó a las 13.30.*

Guillermo Palominos Besoain
Jefe subrogante de la Redacción

ANEXOS.

DOCUMENTOS:

1

OBSERVACIONES DEL EJECUTIVO, EN SEGUNDO TRAMITE, AL PROYECTO DE LEY QUE LIBERA DE DERECHOS LA INTERNACION DE DIVERSOS ELEMENTOS DESTINADOS A LA ASAMBLEA CRISTIANA DE VALPARAISO.

Santiago, 15 de julio de 1970.

La Cámara de Diputados ha tenido a bien aprobar las observaciones formuladas por S. E. el Presidente de la República al proyecto de ley que libera de derechos la internación de diversos elementos destinados a la Asamblea Cristiana de Valparaíso.

Lo que tengo a honra comunicar a V. E.

Acompaño los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V. E.

(Fdo.): *Jorge Ibáñez V.—Eduardo Mena A.*

Texto de las observaciones del Ejecutivo.

Nº 782.—Santiago, 10 de julio de 1970.

En oficio Nº 477, de 9 de junio en curso, V. E. se sirvió comunicarme la aprobación por el Congreso Nacional del proyecto de ley, que autoriza la importación y libera de derechos la internación de un automóvil y otros elementos destinados a la Asamblea Cristiana de Valparaíso.

En uso de las atribuciones que me otorga el artículo 53 de la Constitución Política del Estado, vengo en formular a dicho proyecto las siguientes observaciones:

Artículo único.

Pasa a ser artículo 1º y en su texto suprimir la expresión "almacenaje" y la coma que la precede.

El almacenaje no es un derecho o contribución en beneficio del Fisco, que grave a las mercaderías que se internan al país. Constituye una tasa que se cobra por el servicio que presta a las mercaderías la Empresa Portuaria de Chile. Su eliminación altera las entradas con que se financia dicha Empresa.

El Gobierno no tiene inconveniente en otorgar la franquicia de liberar de todos los derechos e impuestos que se perciben por las Aduanas a las mercaderías destinadas a instituciones como la de que trata el proyecto, pero no puede aceptar que se incluyan en la liberación tasas que

representan el pago de un servicio que se presta a las mercaderías, norma que siempre ha aplicado en esta clase de proyectos.

Propongo la agregación de los siguientes artículos nuevos:

“Artículo...—Autorízase la importación y libérase del pago de derechos de internación y demás gravámenes que se perciben por intermedio de las Aduanas, incluso la tasa de despacho, a un camión recolector de basura, con tolva E-Z Pack, de carguío de containers, destinado a la Municipalidad de Barrancas, provincia de Santiago”.

Esta disposición no necesita ser justificada. Basta la simple lectura de ella para comprender su alcance.

“Artículo...—Decláranse bien pagadas las cantidades canceladas por horas extraordinarias al personal de la Dirección de Industria y Comercio durante los meses de octubre, noviembre y diciembre de 1969.

Autorízase al Presidente de la República para que, dentro del plazo de 30 días contados desde la vigencia de la presente ley, determine el destino de los recursos concedidos por el ítem 07/02/01.003, en beneficio del personal de la Dirección de Industria y Comercio.

El decreto que se dicte en virtud de lo dispuesto en el inciso anterior regirá a contar del 1º de enero de 1970”.

Para compensar el trabajo extraordinario efectuado por el personal de la Dirección de Industria y Comercio durante el año 1969, especialmente en el último trimestre, se le pagaron horas extraordinarias durante los meses de octubre, noviembre y diciembre.

Desgraciadamente, por inadvertencia, en algunas oficinas de dicha Dirección no se tomaron todas las providencias necesarias para dejar expresa constancia de las horas en que se efectuó el trabajo extraordinario, lo que ha determinado los reparos pertinentes de la Contraloría.

El primer inciso del artículo que se propone tiende a solucionar esta deficiencia administrativa.

Los incisos siguientes se proponen con el objeto de facultar al Presidente de la República para redistribuir los fondos Presupuestarios del ítem de “sobresueldos” de la Dirección de Industria y Comercio, con el objeto de conceder un mejoramiento económico a dicho personal.

Dios guarde a V. E.

(Fdo.): *Eduardo Frei M.—Andrés Zaldívar L.*

*INFORME DE LA COMISION DE GOBIERNO RECAIDO
EN LA MOCION DEL HONORABLE SENADOR SEÑOR
FONCEA, CON LA QUE INICIA UN PROYECTO DE LEY
QUE AUTORIZA AL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA
PARA DESTINAR FONDOS AL CUERPO DE BOMBEROS
DE TALCA.*

Honorable Senado:

Con ocasión de cumplirse el 1º de octubre próximo el centenario de la fundación del Cuerpo de Bomberos de Talca, el Honorable Senador señor José Foncea ha presentado a la consideración del Senado un proyecto de ley que otorga un aporte fiscal extraordinario de Eº 1.000.000 para la terminación y alhajamiento de los cuarteles bajo la tuición de dicho Cuerpo de Bomberos.

El desarrollo de esta institución en esa ciudad ha sido especialmente difícil por los devastadores terremotos que ha debido sufrir en la centuria de vida que cumple. A esto se agrega que, como consecuencia de que el principal aporte que reciben los Cuerpos de Bomberos emana del impuesto territorial de uno por mil, que afecta sólo a los predios urbanos, sean precisamente las provincias agrícolas, como Talca, las que reciben un menor ingreso por este concepto.

El autor de esta iniciativa de ley, en la parte expositiva de su moción, informa que los Cuerpos de Bomberos de Talca recibieron por la participación en el impuesto territorial que les correspondió durante el año 1969, la suma de Eº 17.813,50, a lo que debe agregarse la cantidad de Eº 6.577,60 por concepto de impuesto especial sobre las primas netas de las pólizas de incendio, que es la otra fuente de ingresos que poseen estas instituciones.

El señor Senador propone financiar el aporte de Eº 1.000.000 antes referido con cargo al 70% del remanente que se produzca en la cuenta especial F-48-A, de acuerdo con las normas de la ley Nº 16.617, modificado por el artículo 15 de la ley 16.773.

El artículo 27 de la ley Nº 12.861, del año 1958, destinó el 1% del rendimiento del impuesto a las compraventas para ser distribuido a título de premio, entre los tenedores de boletas. Con el objeto de acumular estos recursos se abrió la cuenta F-48-A. Posteriormente, el artículo 244 de la ley 16.617, modificado por el artículo 15 de la ley 16.773, dispuso que el remanente que se produjere anualmente en la mencionada cuenta ingresaría en un 70% a fondos generales del Presupuesto corriente de la Nación y el 30% restante debía destinarse a la ampliación, modernización o remodelación de los edificios adquiridos para el funcionamiento de las dependencias del Servicio de Impuestos Internos.

En el año último el excedente que se produjo en la cuenta especial indicada subió de los Eº 20.000.000, pasando, en consecuencia, más de Eº 14.000.000 a rentas generales de la Nación al término del ejercicio presupuestario. Todo hace pensar que este remanente volverá a produ-

cirse en el curso de este año, razón por la cual puede estimarse que el proyecto se encuentra debidamente financiado.

En virtud de las consideraciones expuestas, os recomendamos aprobar el siguiente

Proyecto de ley:

“Artículo único.—En homenaje al Centenario del Cuerpo de Bomberos de Talca, fundado el 1º de octubre de 1870, autorízase al Presidente de la República para destinar a dicha institución la suma de Eº 1.000.000 para terminar la construcción de sus cuarteles, para alhazarlos convenientemente y para solventar las obligaciones inherentes a su desarrollo.

El gasto que demande lo dispuesto en esta ley se imputará al 70% del remanente que se produzca en la cuenta especial F-48-A, de acuerdo con las normas del artículo 244 de la ley 16.617, modificado por el artículo 15 de la ley 16.773.”.

Sala de la Comisión, a 30 de junio de 1970.

Acordado en sesión celebrada el día 25 del presente mes, con asistencia de los Honorables Senadores señores Lorca (Presidente), Miranda, Ochagavía y Valente.

(Fdo.): *Pedro Correa Opaso*, Secretario.

3

*INFORME DE LA COMISION DE HACIENDA RECAIDO
EN EL PROYECTO DE LEY, INICIADO EN UNA MO-
CION DEL HONORABLE SENADOR SEÑOR FONCEA,
QUE AUTORIZA AL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA
PARA DESTINAR FONDOS AL CUERPO DE
BOMBEROS DE TALCA.*

Honorable Senado:

El proyecto de ley en informe demanda un gasto de Eº 1.000.000 y se financia con cargo al remanente que se produzca en la cuenta F-48-A, en la cual se deposita el 1% del rendimiento del impuesto a las compraventas, que se destina a ser distribuido como premios entre los tenedores de boletas.

Como lo expresa el informe de la Comisión de Gobierno, en esta cuenta se produce un excedente anual de aproximadamente Eº 14.000.000, que financia holgadamente el gasto que demanda el proyecto, así como las indicaciones que consignamos a continuación.

La Comisión, unánimemente, prestó su aprobación al artículo único de esta iniciativa y, acordó, asimismo, con cargo a los mismos fondos, otorgar los siguientes aportes a los Cuerpos de Bomberos que se señalan en seguida.

A indicación del Honorable señor Palma se otorgan E^o 500.000 al Cuerpo de Bomberos de La Serena; a indicación del Honorable Senador señor Silva Ulloa, E^o 500.000 al Cuerpo de Bomberos de Antofagasta, y a indicación del Honorable Senador señor Baltra, E^o 100.000 al Cuerpo de Bomberos de Lastarria, y E^o 200.000 al de Melipilla.

En virtud de las consideraciones expuestas, os proponemos aprobar el proyecto contenido en el informe de la Comisión de Gobierno, con las siguientes modificaciones:

Artículo único.

Pasa a ser artículo 1^o, sin modificaciones.

Como artículo 2^o, nuevo, consultar el siguiente:

“*Artículo 2^o*—Otórgase, por una sola vez, los siguientes aportes a los Cuerpos de Bomberos que se indica: E^o 500.000, al de Antofagasta; E^o 500.000, al de La Serena; E^o 100.000, al de Lastarria, y E^o 200.000, al de Melipilla.”.

Sala de la Comisión, a 15 de julio de 1970.

Acordado en sesión de esta fecha, con asistencia de los Honorables Senadores señores Palma (Presidente), Ballesteros y Silva Ulloa.

(Fdo.): *Pedro Correa Opaso*, Secretario.

4

*INFORME DE LA COMISION DE DEFENSA NACIONAL
RECAIDO EN EL MENSAJE DEL EJECUTIVO CON EL
QUE INICIA UN PROYECTO DE LEY QUE ACLARA Y
MODIFICA LA LEY N° 16.752, SOBRE ORGANIZACION
Y FUNCIONES DE LA DIRECCION DE AERONAUTICA.*

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Defensa Nacional tiene el honor de informaros acerca de un Mensaje del Ejecutivo en el que propone un proyecto de ley, con urgencia calificada de “simple”, que aclara y modifica la ley número 16.752, sobre Organización y Funciones de la Dirección de Aeronáutica.

A las sesiones en que estudiamos este asunto asistieron, además de los miembros de la Comisión, los Honorables Senadores señores Chadwick, Gormaz, Lorca y Valente; el Ministro de Defensa Nacional, señor Sergio Ossa; el Subsecretario de Aviación, señor Aquiles Savagnac; el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General de Aviación señor Carlos Guerraty; el Director de Aeronáutica, General de Aviación señor Joaquín García; el Jefe del Personal de dicha Dirección, Coronel

de Aviación señor Humberto Tenorio, y el Asesor Administrativo de la Subsecretaría de Aviación, Comandante de Grupo señor Manuel Soto.

Además se oyó al Jefe del Departamento Jurídico de la Contraloría General de la República, señor Urbano Marín; al ex Director de Aeronáutica, General de Aviación (R) señor Osvaldo Croquevielle, y a los funcionarios de la Dirección en referencia señores Manuel Antezana, Angel Concha, Francisco Dávila, Gustavo Galán y Nelson Ibáñez.

1.—Origen del problema.

El citado texto legal, de fecha 17 de febrero de 1968, dio una nueva estructura orgánica a la Dirección de Aeronáutica, convirtiéndola en un servicio funcionalmente descentralizado para los efectos presupuestarios, dependiente del Ministerio de Defensa Nacional por intermedio de la Subsecretaría de Aviación. Dicho servicio, cuya función principal es la administración de los aeropuertos y de los servicios de ayuda del tráfico aéreo, dependía antes de la Fuerza Aérea de Chile.

Además, la citada ley N° 16.752, en su Título IV se refiere a su personal, estableciendo un nuevo estatuto remuneratorio para los servidores de dicha Dirección.

Tal estatuto rigió sin que hubiere suscitado dificultad alguna durante 18 meses, hasta que a raíz de una consulta que la Subsecretaría de Aviación hiciera a la Contraloría General de la República se produjo un conflicto acerca de la interpretación de los artículos 20 y 21 de la ley que nos ocupa. Transcribimos en seguida el texto de ambas disposiciones, como asimismo el del artículo 19:

Artículo 19.—Las Plantas del Personal de la Dirección de Aeronáutica serán las que fije anualmente el Presidente de la República en conformidad al artículo 53 del decreto con fuerza de ley 47, de 1959.

Artículo 20.—Los cargos de las Plantas a que se refiere el artículo anterior serán clasificados y remunerados de acuerdo con la escala de sueldos vigente para la Administración Civil del Estado.

El encasillamiento derivado de la aplicación de la presente ley no será considerado ascenso para ningún efecto legal.

Artículo 21.—Salvo lo dispuesto en el artículo anterior, el personal de las Plantas de la Dirección de Aeronáutica tendrá, para todos los efectos legales, la calidad de Empleado Civil de las Fuerzas Armadas; gozará de los mismos beneficios de atención médica, dental, hospitalaria y ambulatoria de que goce el personal en servicio activo de la Fuerza Aérea de Chile y se aplicarán a su respecto las disposiciones de la ley 12.856, modificada por la ley 15.448.”.

La consulta que dio origen a la controversia fue formulada por la Subsecretaría de Aviación y dice relación con una gratificación específica y transitoria, cual es la gratificación de vuelo. La Contraloría, en oficio N° 69.176, de 29 de octubre de 1969, sostuvo que el personal de las Plantas de la Dirección de Aeronáutica no sólo tenía derecho a gozar de esa asignación, sino que también le correspondía disfrutar de los mismos beneficios económicos que los D.F.L. N°s. 1 y 3, de 1968, conceden

a los empleados civiles de las Fuerzas Armadas, es decir, quinquenios, bonificación profesional del 55%, asignación de rancho, etc.

La Subsecretaría de Aviación, si bien aceptaba pagar la aludida gratificación de vuelo por ser una gratificación específica y transitoria, que cubre un riesgo propio de la actividad aérea y que no tiene carácter de sueldo, otorgándola por estimarlo de justicia, rechazó la interpretación en orden a que el personal de que se trata tendría derecho a percibir las otras asignaciones permanentes.

Pues bien, a través del citado dictamen y de la negativa a reconsiderarlo, como solicitara la Subsecretaría de Aviación, quedó planteada la cuestión que consignaremos en seguida.

Esa Subsecretaría considera que para todos los efectos legales el personal de la Dirección de Aeronáutica está sujeto al estatuto de los empleados civiles de las Fuerzas Armadas, con la sola excepción de su sistema de remuneraciones, en lo que se les aplica las normas correspondientes a la administración civil del Estado, o sea, lo que se denomina escala ANEF. Así lo habría entendido la Contraloría General de la República al aprobar los presupuestos anuales de dicha Dirección, los que se ajustaban a este criterio.

Por lo demás, el Congreso Nacional aprobó sin enmiendas el texto de los artículos cuestionados y su discusión proporciona claros elementos de juicio que refuerzan tal posición.

Por su parte, la Contraloría General de la República declaró que como la ley señalaba que los cargos de la Planta de la mencionada Dirección serían clasificados y remunerados de acuerdo con la escala de sueldos de la Administración Civil del Estado, el problema se reduce a resolver a qué sueldos o rentas se refería el legislador, lo que constituye un concepto objetivo, pues los sueldos se perciben en relación con el grado asignado a un cargo en la escala respectiva.

Ese punto, a juicio de la Contraloría, no tiene relación alguna con los beneficios personales a que tiene derecho un funcionario público, como es el caso de los quinquenios, del derecho al sueldo del grado superior, de la asignación familiar, etc., que no dependen del grado asignado en la escala al empleo que ocupa ese funcionario. En consecuencia, en el caso de la Dirección de Aeronáutica, tales beneficios personales podrían ser regulados por normas distintas a las que rigen al personal de la administración civil del Estado.

El organismo contralor analizó otros preceptos de la ley en referencia, como los del artículo 29, que hace aplicable a los funcionarios de dicha repartición las normas sobre trabajos extraordinarios del Estatuto Administrativo, cuya inclusión en el texto sería innecesaria si la intención del legislador hubiese sido la de someterlo exclusivamente al sistema de remuneraciones de la administración civil del Estado. Lo mismo podría decirse de las reglas sobre incompatibilidad de remuneraciones y pensiones de jubilación a que se refiere la citada ley N° 16.752.

Si el artículo 20 hubiera hecho aplicable a los funcionarios de la Dirección de Aeronáutica no sólo las rentas bases, es decir, los sueldos de la denominada escala ANEF, sino que toda la gama de beneficios que perciben los empleados públicos civiles, y los hubiera dejado al margen

del régimen militar de beneficios, aquellas disposiciones habrían estado demás.

Por último, cabe hacer presente que en opinión de la Contraloría General de la República la historia de la ley no aportaría mayores antecedentes para resolver el problema en uno u otro sentido.

2.—*Soluciones que se proponen para el problema.*

La interpretación que dio la Contraloría a las cuestionadas disposiciones de la ley N° 16.752, habría importado una enorme incidencia en el estatuto remuneratorio del personal de la Dirección de Aeronáutica.

Nos explicamos. La escala ANEF está formada por un sueldo base que es relativamente alto. En cambio, dentro del sistema que rige a las Fuerzas Armadas se parte de una remuneración base, relativamente pequeña, la que es considerablemente acrecentada por otras asignaciones, especialmente después de la dictación de la ley N° 17.267. La conjugación de los dos sistemas habría dado lugar a que se produjera la irregularidad de que se llegara, en ciertos grados, a un aumento que no guarda relación con las rentas de que goza este personal actualmente ni con los fondos de que la Dirección de Aeronáutica disponía con este objeto. Además, ello vendría a vulnerar el principio de incompatibilidad de las remuneraciones.

Este proceso culminó con una suspensión de funciones por parte de los funcionarios de la Dirección de Aeronáutica, iniciada el 13 de junio recién pasado, ante la negativa del Gobierno de colocar sus remuneraciones al nivel que de acuerdo con una de las vías legales planteadas podría corresponderles.

Para dar solución a este problema el Ejecutivo envió al Congreso Nacional el Mensaje objeto de nuestro informe, en el que recomienda una proposición de ley que tiene tres objetivos claros:

1.—Aclara el sentido de los citados artículos 20 y 21 de la ley N° 16.752 frente a la controversia suscitada por la interpretación de la Contraloría.

2.—Manteniendo a la Dirección de Aeronáutica su carácter de institución autónoma y funcionalmente descentralizada, cambia su dependencia de la Subsecretaría de Aviación a la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

3.—Establece para el personal de esa Dirección el sistema de remuneraciones de los empleados civiles de las Fuerzas Armadas y su encasillamiento en la escala de sueldos correspondiente.

En discusión general tal proposición de ley, hubo consenso en vuestra Comisión, especialmente a través de los planteamientos de los Honorables Senadores señores Montes y Sule, de que el asunto quedaba circunscrito, en lo substancial, sólo a dos puntos: el concerniente a las remuneraciones del personal, en el que lógicamente se comprenden las disposiciones aclaratorias que vienen a sanear la situación pasada, y el relativo a la dependencia del Servicio. Expresaron claramente dichos señores Senadores que la aceptación de la idea de legislar sobre la materia

estaba subordinada, para ellos, a que se llegara a una fórmula que satisficiera a sus Señorías respecto del primer punto, esto es, el propiamente remuneratorio.

De esta manera, tal discusión general se prolongó a través de varias sesiones en que se analizaron y discutieron las sugerencias formuladas por los personeros de los funcionarios que habían suspendido el desempeño de sus labores y la posición del Ejecutivo frente a ellas. Figura como Anexo de este informe un Memorándum que contiene sugerencias entregadas por los funcionarios en la última sesión celebrada por vuestra Comisión para tratar este asunto, el que se acordó agregar por la mayoría de ellas; sobre el particular, el Honorable Senador señor Montes dejó constancia de su solicitud en orden a que el referido documento formara parte del texto del informe, lo que fue rechazado.

Se logró finalmente perfeccionar un acuerdo entre la Comisión y el Ejecutivo que el Subsecretario de Aviación sintetizó en los siguientes puntos:

- 1) Aclarar los artículos 20 y 21 de la ley N° 16.752;
- 2) Se mantiene el carácter de servicio funcionalmente descentralizado de la Dirección de Aeronáutica;
- 3) Esta continúa bajo la dependencia de la Subsecretaría de Aviación, consultándose una norma especial para que en casos graves que entran el desempeño de sus funciones sea sometida a la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea;
- 4) La calidad jurídica de los funcionarios de la mencionada Dirección será la de empleados civiles de las Fuerzas Armadas, incluso en lo relativo a las normas que regulan su sistema de remuneraciones;
- 5) Se hará un encasillamiento de inmediato de dichos funcionarios en la escala de las Fuerzas Armadas, buscando para todos el mejor de los aumentos dentro de las posibilidades presupuestarias y garantizando una suma mínima de incremento expresada en escudos.

En el análisis que haremos de cada uno de los preceptos que vuestra Comisión agrupó en el articulado del proyecto de ley que os proponemos nos referiremos a los puntos arriba consignados.

Por este camino se logró la aprobación en general que por unanimidad prestamos a la iniciativa en estudio.

3.—*Discusión particular.*

Como es obvio, las resoluciones adoptadas en ella en nada vulneran los puntos básicos del acuerdo referidos en el capítulo anterior, cuyo establecimiento permitió, como lo hemos expresado, la aprobación en general de la iniciativa.

a) Disposiciones relativas a la dependencia de la Dirección de Aeronáutica.

La Dirección de Aeronáutica, cuyas funciones están especificadas en el Título II de la citada ley N° 16.752, era antes de la dictación de este texto legal un organismo de la Fuerza Aérea de Chile, que dependía directamente del Comando en Jefe de esta institución.

La ley en referencia lo transformó en un servicio funcionalmente descentralizado para los efectos presupuestarios, dependiente del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Aviación.

Como lo hemos visto, según los artículos 20 y 21 de esa misma ley, su personal, aunque clasificado y remunerado de acuerdo con la escala de sueldos vigente para la administración civil del Estado, tiene para todos los efectos legales la calidad de empleado civil de las Fuerzas Armadas.

Pues bien, los artículos 2º y 3º del proyecto propuesto por el Ejecutivo consultan preceptos modificatorios de la mencionada ley N° 16.752, en virtud de los cuales el servicio en cuestión vuelve a la dependencia de la Comandancia en Jefe de la FACH y su personal queda sometido al régimen de remuneraciones de las Fuerzas Armadas.

En lo que dice relación con la dependencia, asunto que estamos analizando en este acápite, os hacemos presente que él fue objeto de un detenido estudio por vuestra Comisión.

En concepto del Ejecutivo, la experiencia derivada de la aplicación de la ley N° 16.752, ha hecho evidente la necesidad de que todo lo relativo a la seguridad de los aeródromos y de los servicios de ayuda a la navegación aérea dependan directamente de la Fuerza Aérea, dado que esta Institución, con su personal, bases, instalaciones y recursos económicos, presta un apoyo decisivo a la Dirección de Aeronáutica.

Esto es lo que se denomina sistema mixto, en virtud del cual en este orden de actividades la aviación militar controla a la civil, que es el imperante en todos los países latinoamericanos con excepción de Colombia.

Sobre el particular, especificó el señor Subsecretario de Aviación que los recursos del erario no permiten la adopción del sistema doble, que se aplica en los Estados Unidos de Norteamérica y en los países de gran desarrollo, que cuentan con una red paralela de aeropuertos y de servicios de ayuda a la navegación aérea de tipo militar y de tipo civil.

Por la misma razón de orden económico, agregó, no puede la Dirección de Aeronáutica prescindir del aporte humano de la Fuerza Aérea, que alcanza a 948 personas, frente al personal civil que es de 546 personas.

En el debate a que dieron lugar los citados preceptos enmendatorios, se pesó debidamente las razones en pro y en contra del cambio de dependencia.

Entre estas últimas se consideró especialmente que un servicio funcionalmente descentralizado no puede quedar bajo la absoluta subordinación a la Fuerza Aérea, y también otras circunstancias concernientes al rol que le cabe a los aeropuertos, cuyas funciones son eventualmente militares y permanentemente comerciales.

En este predicamento vuestra Comisión rechazó el artículo 2º del Ejecutivo y aprobó en cambio una indicación del Honorable Senador señor Fuentealba para agregar un precepto, que quedó como artículo 2º de nuestra proposición de ley, en virtud del cual la referida Dirección pasará a depender de la aludida Comandancia en Jefe transitoriamente

y en los casos que específicamente se señala. Estos acuerdos fueron unánimes.

Para ello será preciso que el Presidente de la República así lo disponga por decreto fundado y sólo en caso de guerra, de ataque exterior, de invasión o de emergencias que alteren, perturben o paralicen los servicios de la Dirección de Aeronáutica.

b) Disposiciones concernientes al régimen remuneratorio del personal de la Dirección de Aeronáutica.

Vuestra Comisión aprobó por unanimidad el artículo 1º del proyecto consignado en el Mensaje que, interpretando el artículo 20 de la ley N° 16.752, declara que el sentido de dicho precepto es el que le dio el Ejecutivo a través de la Subsecretaría de Aviación. En consecuencia, desde la dictación de ese texto legal el sistema remuneratorio del personal en referencia ha sido el de la escala ANEF.

Se pone fin de esta manera a la controversia planteada por la interpretación de la Contraloría.

El artículo 3º, a través de la sustitución de los artículos 20 y 21 del texto legal en mención, reemplaza el régimen vigente en esta materia para dicho personal, vale decir, el de la administración civil del Estado, por el Estatuto del Personal de las Fuerzas Armadas y de sus reglamentos complementarios.

Por el camino de un encasillamiento de tales funcionarios en la escala de las Fuerzas Armadas, el que regirá desde el 1º de enero de 1970, se procurará satisfacer sus aspiraciones dentro de las posibilidades presupuestarias, garantizando además a los profesionales y técnicos un incremento mínimo de E° 600 mensuales.

Se dice también que el encasillamiento no se considera ascenso, con el objeto de que no se pierda el tiempo en el grado.

El artículo 4º consulta normas respecto a la mecánica de este encasillamiento que figuraban en la aludida ley N° 16.752. Baste subrayar que según ellas no cabe disminución de remuneraciones en relación con la renta actual.

Vuestra Comisión aprobó ambos artículos por unanimidad.

El artículo 1º transitorio, aprobado en la misma forma que los anteriores, establece que el aludido encasillamiento se efectuará y el reglamento de organización y funcionamiento se dictará dentro de los plazos de 30 y 90 días, respectivamente, contados desde la fecha de publicación de la ley, en lugar del término de 90 días que para ambas tareas prescribía el precepto propuesto originalmente por el Gobierno.

Se puso en seguida en votación una indicación, que resultó reglamentariamente rechazada, del Honorable Senador señor Montes, para agregar un artículo 2º transitorio nuevo, en virtud del cual no se descontara a los funcionarios de la Dirección de Aeronáutica que no concurren a sus labores a raíz de la suspensión de funciones iniciada el 13 de junio de 1970 el tiempo no trabajado, como lo ordena el artículo 144 del Estatuto Administrativo.

Tal indicación contó con los votos afirmativos de los Honorables Se-

nadores señores Montes y Sule y los votos en contra de los Honorables Senadores señores Fuentealba y Bulnes.

No prosperaron tampoco algunas fórmulas transaccionales, como aquella que disponía que el 50% del tiempo no trabajado se descontara de la suma correspondiente a las diferencias devengadas desde el 1º de enero del año en curso con motivo del encasillamiento y el 50% restante se devolviera con trabajos extraordinarios.

Finalmente, fue aprobada una indicación del Honorable Senador señor Montes, que contó con los votos favorables de su autor y del Honorable Senador señor Sule, el voto en contra del Honorable Senador señor Fuentealba y la abstención del Honorable Senador señor Bulnes, la cual corresponde al artículo 2º transitorio del proyecto que os proponemos y que dispone que la totalidad de las horas no trabajadas serán compensadas efectuando trabajo extraordinario, sin derecho a percibir remuneración por él, en la forma y condiciones que determine el Director de Aeronáutica. Fundando su voto por la negativa, el Honorable Senador señor Fuentealba dejó expresa constancia de que lo hacía en atención a que los propios interesados aceptaban que dichas horas no trabajadas les fueran descontadas de las sumas a percibir desde el 1º de enero del año en curso, lo que, en concepto de Su Señoría, constituyó uno de los puntos del acuerdo a que se llegó al respecto.

Con el mérito de las consideraciones anteriores, vuestra Comisión de Defensa Nacional tiene el honor de proponeros que aprobéis el siguiente

Proyecto de ley:

Artículo 1º—Aclárase el artículo 20 de la ley Nº 16.752 en el sentido de que los cargos de la Dirección de Aeronáutica quedaron sometidos, desde la fecha de su vigencia, única y exclusivamente, al sistema de remuneraciones establecido para la Administración Civil del Estado, no siéndoles aplicables, por lo tanto, las disposiciones sobre remuneraciones del personal civil de las Fuerzas Armadas.

Artículo 2º—Agrégase al artículo 1º de la ley Nº 16.752 el siguiente inciso tercero:

“No obstante lo dispuesto en el inciso primero, en caso de guerra, de ataque exterior, de invasión o de emergencia que alteren, perturben o paralícen los servicios de la Dirección de Aeronáutica, el Presidente de la República podrá disponer, por decreto fundado, que la Dirección y los servicios que la integran pasen a depender de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, por el tiempo que señale el mismo decreto. Esta medida podrá ser renovada si subsistieren las circunstancias que le dieron origen.”.

Artículo 3º—Sustitúyense los actuales artículos 20 y 21 de la ley Nº 16.752, por los siguientes:

“Artículo 20.—Los cargos de las Plantas a que se refiere el artículo anterior serán clasificados y remunerados de acuerdo con la escala de sueldos y sistema de remuneraciones vigentes para el personal de las Fuerzas Armadas, sin que tengan aplicación a su respecto las limitaciones del artículo 18 del D.F.L. N° 1, de 1968.

El encasillamiento derivado de la aplicación de la presente ley no será considerado ascenso para ningún efecto legal.

Artículo 21.—El personal de las Plantas y el contratado de la Dirección de Aeronáutica, tiene, para todos los efectos legales, la calidad de Empleado Civil de las Fuerzas Armadas.

En consecuencia, les son aplicables las disposiciones establecidas en el D.F.L. N° 1, de 1968 “Estatuto del Personal de las Fuerzas Armadas” y las de su Reglamento Complementario, aprobado por Decreto Supremo N° 204 de 28 de mayo de 1969, como asimismo, las disposiciones sobre remuneraciones para el personal del Ministerio de Defensa Nacional y de las Fuerzas Armadas contenidas en los D.F.L. N°s. 3 de 1968 y 1 de 1970 y sus modificaciones posteriores.”.

Artículo 4°—Las disposiciones de los artículos 1°, 4° y 5° transitorios de la ley N° 16.752 se aplicarán al nuevo encasillamiento de este personal.

Artículos transitorios.

Artículo 1°—El Presidente de la República, conforme a lo dispuesto por el artículo 20 de la ley N° 16.752, con la modificación introducida por la presente ley, efectuará el encasillamiento del personal de la Dirección de Aeronáutica en las Categorías y Grados de la Planta y Escalafones que se creen, dentro del plazo de 30 días contados desde la publicación de la presente ley, encasillamiento que regirá desde el 1° de enero de 1970. El Reglamento de organización y funcionamiento de la Dirección de Aeronáutica se dictará en el plazo de 90 días contados desde la misma fecha.

Artículo 2°—No se aplicarán las disposiciones del artículo 144 del D.F.L. N° 338, de 1960, a los funcionarios de la Dirección de Aeronáutica que no concurren a sus labores a raíz de la suspensión de funciones iniciada el 13 de junio de 1970. Este personal compensará las horas no trabajadas, sin pagos adicionales, efectuando trabajo extraordinario, en la forma y condiciones que determine el Director de Aeronáutica.”.

Sala de la Comisión, a 3 de julio de 1970.

Acordado en sesiones de fechas 29 de junio de 1970, con asistencia de los Honorables Senadores señores Fuentealba (Presidente), Bulnes, Ferrando, Montes y Sule; y 2 y 3 de julio, con asistencia de los Honorables Senadores señores Fuentealba (Presidente), Bulnes, Montes y Sule.

(Fdo.): Raúl Charlín Vicuña, Secretario.

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
SUBSECRETARIA DE AVIACION
AUDITORIA GENERAL

Inf. N° 46

A N E X O I

Santiago, 16 de mayo de 1969.

SEÑOR MINISTRO.

MINISTERIO.

Por oficio N° 1.260 de la Subsecretaría de Aviación US., ha solicitado informe a esta auditoría General acerca del derecho que le asistiría al personal encasillado en las plantas de la Dirección de Aeronáutica para ganar la gratificación del 25% de vuelo establecido en el artículo 10 N° 2 letra C del D.F.L. N° 3 de 1968, cuando deba cumplir alguna comisión dispuesta por la Superioridad de esa Repartición en aviones de las Instituciones armadas.

A los antecedentes se acompaña el informe evacuado por el Jefe del Departamento Jurídico de la Dirección de Aeronáutica en el que se concluye que la gratificación de vuelo que se establece en la letra C del N° 2 del artículo 10 del D.F.L. N° 3 de 1968 no beneficia al personal civil de la Dirección de Aeronáutica porque este personal quedó sometido al sistema de remuneraciones del personal de la Administración civil del Estado, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 20 de la Ley 16.752 del 17 de febrero de 1968 y porque, además, la gratificación de que se trata es la establecida en el D.F.L. N° 3 de 6 de agosto de 1968 que no beneficia al personal civil de la Dirección de Aeronáutica.

A juicio de esta Auditoría General para llegar a una acertada conclusión sobre el punto en consulta es conveniente reproducir el texto de los artículos de la Ley de la Dirección de Aeronáutica N° 16.752 de 17 de febrero de 1968.

El artículo 20 establece lo siguiente:

“Los cargos de las plantas a que se refiere el artículo anterior serán clasificados y remunerados de acuerdo con la escala de sueldos vigentes para la Administración civil del Estado.

El encasillamiento derivado de la aplicación de la presente ley no será considerado ascenso para ningún efecto legal.”

Por su parte el artículo 21 dispone:

“Salvo lo dispuesto en el artículo anterior, el personal de las Plantas de la Dirección de Aeronáutica tendrá, para todos los efectos legales, la calidad de Empleado Civil de las Fuerzas Armadas; gozará de los mismos beneficios de atención médica, dental, hospitalaria y ambulatoria de que goce el personal en servicio activo de la Fuerza Aérea de Chile y se aplicarán a su respecto las disposiciones de la ley 12.856, modificada por la ley 15.448.”

El texto del artículo 20 recién citado es preciso, ya que establece que los cargos de las Plantas del personal de la Dirección de Aeronáutica deben ser clasificados y remunerados de acuerdo con la escala de sueldos

vigente para la Administración Civil del Estado. En consecuencia, dichos cargos gozarán de los beneficios económicos de carácter permanente establecidos para el personal de la Administración Civil.

Pero no puede entenderse que este artículo 20, recién citado, en cuanto dispone que los cargos de la Planta de la Dirección de Aeronáutica se remuneran de acuerdo con la escala de sueldos vigente para la Administración Civil del Estado haya establecido una incompatibilidad de remuneraciones que comprenda la gratificación especial y transitoria de vuelo del artículo 10 N° 2 letra C) del D.F.L. 3 de 1968 para el Personal de la Defensa Nacional —cuya calidad tiene el Personal de la Dirección de Aeronáutica— cuando cumple comisiones de servicio, por cuanto se trata de una gratificación transitoria establecida en una ley posterior a la 16.752 en favor de todo el personal de la Defensa Nacional, por cuanto cubre un riesgo propio de la actividad aérea al que este personal de la Dirección de Aeronáutica está constantemente expuesto, dado que una de sus funciones específicas consiste en mantener las instalaciones y obras anexas de cualquier orden, destinadas a servir de ayuda y protección a la navegación aérea.

En efecto, el artículo 21 de la ley 16.752 establece expresamente que el Personal de las Plantas de la Dirección de Aeronáutica tiene la calidad de Empleado Civil de las Fuerzas Armadas salvo lo dispuesto en el artículo 20 sobre el régimen de remuneraciones que se asignan a los cargos de dichas Plantas y, por su parte, el artículo 10 N° 2 letra C) del D.F.L. N° 3 de 1968 dispone que a la gratificación especial de carácter transitorio que en él se establece tiene derecho:

“El personal de la Defensa Nacional que cumpla misiones de servicio volando en Aeronaves del Ejército, Armada o Fuerza Aérea, o de Misiones acreditadas en el país”.....

En mérito de las disposiciones legales citadas y de las razones que se exponen en el presente informe, ésta Auditoría General manifiesta a US. que a su juicio, los empleados de las Plantas de la Dirección de Aeronáutica tienen derecho a percibir la gratificación especial de vuelo establecida en el artículo 10 N° 2 letra C) del D.F.L. N° 3 de 1968 para el personal de la Defensa Nacional cuando cumpla misiones de servicio en Aeronaves del Ejército, Armada o Fuerza Aérea o de Misiones acreditadas en el país.

Por tratarse del derecho del personal de la Dirección de Aeronáutica para percibir una gratificación especial, materia que el artículo 6° de la ley 10.336 reserva a la Contraloría, ésta Auditoría General es de opinión de que deben remitírseles en consulta estos antecedentes.

Saluda atentamente a US.

(Fdo.): *Juan Fontecilla Astaburuaga*, General de Brigada Aérea, Auditor General de Aviación.

CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA
DEPARTAMENTO JURIDICO

N° 57247.—Santiago, 9 de setiembre de 1969.

Atiende consulta formulada por la Subsecretaría de Aviación, mediante oficio N° 1.576, de 1969.

La Subsecretaría de Aviación solicita un pronunciamiento de la Contraloría General acerca del derecho que le asistiría al personal de la Dirección de Aeronáutica para percibir la gratificación especial de vuelo establecida en el artículo 10 N° 2, letra c), del D.F.L. N° 3, de 1968, cuando deba cumplir misiones dispuestas por la Jefatura Superior de dicha Institución, en aviones de las Fuerzas Armadas.

Acompaña el informe N° 46, de 1969, de la Auditoría General de Aviación, en el que se concluye que de acuerdo con las reglas que gobiernan el estatuto remuneratorio de los servidores de la aludida Dirección, contenidas en la Ley N° 16.752, éstos tienen derecho al señalado estipendio.

Sobre el particular, este Organismo puede manifestar que comparte el criterio consignado en dicho informe, sobre la base de las consideraciones que se expresan a continuación.

En virtud con lo prevenido en el artículo 1° de la Ley N° 16.752, la Dirección de Aeronáutica es un Servicio dependiente del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Aviación, que solamente para efectos presupuestarios, tiene la calidad de funcionalmente descentralizado.

En armonía con esa disposición, el artículo 21 del mismo texto legal establece que el personal encasillado en las Plantas de ese Organismo “tendrá, para todos los efectos legales, la calidad de Empleado Civil de las Fuerzas Armadas...” con la sola excepción que fluye del artículo anterior, en cuanto dispone que los cargos de esas Plantas —fijadas anualmente por el Presidente de la República en conformidad con el artículo 53 del D.F.L. N° 47, de 1959— serán clasificados y remunerados de acuerdo con la escala de sueldos vigente para la Administración Civil del Estado.

Esto último implica, a juicio de esta Contraloría General, que las rentas asignadas a las plazas que ocupan los funcionarios de la Dirección de Aeronáutica no serán otras que las instituidas por la Ley N° 16.167 y sus posteriores incrementos, en favor de los empleados públicos en general, pero, tal como lo destaca la Auditoría de Aviación en el informe que se acompaña a los antecedentes, esa circunstancia no impide que los aludidos servidores mantengan su calidad de funcionarios dependientes del Ministerio de Defensa Nacional —que obstan a la aplicación en su caso de las normas del Estatuto Administrativo— y que obliga a concluir que les favorecen todas aquellas disposiciones que aluden a esa condición jurídica para el reconocimiento de sus beneficios.

Tal es, precisamente, lo que ocurre con el artículo 10 N° 2, letra c), del F.F.L. N° 3, de 1968, que instituyera, entre otras remuneraciones específicas, la Gratificación de Vuelo en favor del personal de la Defensa Nacional que cumpla misiones de servicios, volando en aeronaves del Ejército, Armada o Fuerza Aérea, o de Misiones acreditadas en el país, y cuyo monto asciende al 25% de las remuneraciones imponibles del favorecido, con las modalidades de compatibilidad señaladas en la misma norma legal.

Por otra parte, cabe señalar que esta Contraloría General coincide también con la Auditoría de Aviación en el sentido de que dicha gratificación está destinada a cubrir un riesgo que es propio de la actividad

aérea y al que el personal de la Dirección de Aeronáutica se encuentra expuesto, de manera que, deberá serle pagada a estos funcionarios en igual forma y condiciones que a los servidores de las Fuerzas Armadas.

Transcribese al Departamento de Toma de Razón y Registro.

Dios guarde a Ud.

(Fdo.): *Humberto Humeres M.*, Contralor General.

Al señor Subsecretario de Aviación.—Presente.

Da respuesta a oficio 1/8448, de 1969, del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Aviación, Dirección de Aeronáutica.

Nº 69.176.—Santiago, 29 de octubre de 1969.

Por el oficio del rubro la Dirección de Aeronáutica solicita la ampliación del dictamen Nº 57.247, de 1969, de esta Contraloría General, que concluyera que el personal de la Dirección de Aeronáutica tiene derecho a percibir la gratificación de vuelo establecida en el artículo 10 Nº 2, letra c), del D.F.L. 3, de 1968, en el sentido de reconocer que dichos empleados podrían disfrutar igualmente, de todos los beneficios previstos en los D.F.L. 1 y 3 de 1968, como pareciera desprenderse del propio texto del señalado dictamen y, en tal caso, la fecha desde la cual les sería aplicable dicha legislación.

Acompaña el informe Nº 15 del Departamento Jurídico de esa Dirección, en el que se señala, teniendo en consideración el dictamen cuya ampliación se solicita, lo informado por la Auditoría General de la Fuerza Aérea de Chile y el criterio sustentado por ese Departamento, que el personal de las Plantas de la Dirección de Aeronáutica tiene derecho a los mismos beneficios económicos que los D.F.L. 1 y 3 de 1968, conceden a los Empleados Civiles de las Fuerzas Armadas, es decir, quinquenios, bonificación profesional, asignación de rancho, etcétera, y, en general, todas aquellas asignaciones, bonificaciones y beneficios de que gocen estos funcionarios.

Sobre el particular, este Organismo puede manifestar que comparte el criterio consignado en dicho informe del Departamento Jurídico de la Dirección.

En efecto, el dictamen 57.247, de este año, fundado en el artículo 21 de la Ley Nº 16.752, que declara que el personal de ese Organismo “tendrá, para todos los efectos legales, la calidad de Empleados Civiles de las Fuerzas Armadas...”, expresó que “las rentas asignadas a las plazas que ocupan los funcionarios de la Dirección de Aeronáutica no son otras que las instituídas por la ley Nº 16.617 y sus posteriores incrementos en favor de los empleados públicos en general”, pero que esa circunstancia no impide que los aludidos servidores, en su calidad de empleados civiles de las Fuerzas Armadas, asignada por el Legislador, queden afectos a todas las disposiciones que aluden a esa condición jurídica para el reconocimiento de esos beneficios.

Ahora bien, el D.F.L. 1 de 1968, aprobatorio del “Estatuto del Personal de las Fuerzas Armadas” y el D.F.L. 3, del mismo año, que determina las remuneraciones para ese personal y el del Cuerpo de Carabineros de Chile, a contar del 1º de setiembre de 1968, son plenamente aplicables al personal de Empleados Civiles que forma parte del Personal de Planta de las Fuerzas Armadas.

En consecuencia, sus normas rigen también al personal de la Dirección de Aeronáutica en igual forma y condiciones que se aplican a los servidores civiles de las Fuerzas Armadas, y por ello, es dable admitir que los beneficios que esos textos regulan favorecen al personal de dicha Dirección siempre que en el desempeño de sus funciones concurren los presupuestos legales necesarios para tener derecho a dichos beneficios, como ocurre, por ejemplo, con la Gratificación de Vuelo que, como ya lo señalara el oficio N° 57.247 de 1969, les corresponde cada vez que se encuentren en las condiciones que el artículo 10 N° 2, letra c), del D.F.L. 3 de 1968, exige para su procedencia y pago.

Cabe, sí, tener presente que por disposición expresa de los artículos 26, 29 y 31 de la Ley N° 16.752, en materia de comisiones de servicio al extranjero, asignaciones por trabajos nocturnos o en días festivos, e incompatibilidades, son aplicables a este personal las disposiciones del D.F.L. 63, de 1960, y los artículos 79 y 172 del D.F.L. 338, de 1960, respectivamente.

Por último, en cuanto a la fecha desde la cual rigen para los funcionarios de la Dirección de Aeronáutica los D.F.L. 1 y 3 de 1968, este Organismo considera que ellos son aplicables desde su fecha de vigencia, sin perjuicio de que desde el 17 de mayo de 1968, época en que comenzó a regir la Ley 16.752, por disposición de su artículo 8° transitorio, le fuera aplicable a este personal la anterior legislación para los Empleados Civiles de las Fuerzas Armadas en virtud de lo dispuesto en su artículo 21.

Con lo expuesto en el presente oficio se complementa, entonces, el dictamen N° 57.247, de 1959, de esta Contraloría General.

Transcribese al Departamento de Toma de Razón y Registro.

Dios guarde a Ud.

(Fdo.): *Héctor Humeres M.*, Contralor General de la República.

Al señor Director de Aeronáutica.—Presente.

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
SUBSECRETARIA DE AVIACION

Obj.: Solicita pronunciamiento sobre dictamen N° 69.176 de 29 de octubre de 1969, en que la Contraloría General reconoce los mismos derechos del personal civil de las Fuerzas Armadas al personal de la Dirección de Aeronáutica.

N° 3810.— Santiago, 10 de noviembre de 1969.

Me permito remitir al Honorable Comité de Auditores Generales de Defensa, copia del Dictamen N° 57.247 de 9 de setiembre de 1969 de la Contraloría General de la República, ampliado por el Dictamen N° 69.176, de 29 de octubre de 1969 del mismo Organismo, que se adjunta.

En este último Dictamen la Contraloría General establece que el personal de la Dirección de Aeronáutica, tiene derecho a los beneficios económicos estatuidos en el D.F.L. N° 1, y D.F.L. N° 3, de 1968.

En atención a que esta Secretaría de Estado no concuerda con las conclusiones de dicho Dictamen, por estimar que no están concordes con

lo que prescribe el artículo 20 de la Ley 16.752, que establece que los cargos de las Plantas de la Dirección de Aeronáutica deben ser “clasificados y remunerados de acuerdo con la escala de sueldos vigente para la Administración Civil del Estado.”, y que no es concebible por lo tanto que dicho personal pueda quedar afecto simultáneamente a dos regímenes de remuneraciones, agradeceré altamente al Honorable Comité emitir un pronunciamiento sobre la materia, a fin de solicitar a la Contraloría General la reconsideración del Dictamen de la referencia.

Dios guarde a US.

Por el Ministro.

(Fdo.): *Aquiles Savagnac Sánchez*, General de Brigada Aérea (R), Subsecretario de Aviación.

Al Honorable Comité de Auditores Generales de Defensa. Presente.

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
SUBSECRETARIA DE AVIACION

COMITE DE AUDITORES GENERALES

Nº 12004.—Santiago, 3 de diciembre de 1969.

Señor Ministro:

Por oficio Nº 3810 de la Subsecretaría de Aviación, V. S. ha solicitado informe a este Comité de Auditores Generales a raíz de lo resuelto por la Contraloría General de la República en su Dictamen Nº 57.247 de 9 de setiembre y que fue ampliado por el Nº 69.176 de 29 de octubre, ambos del presente año, en los que se pronuncia acerca de los beneficios económicos que le corresponde percibir al personal de la Dirección de Aeronáutica, en conformidad a las disposiciones de la Ley Nº 16.752 de 1968 que dio nueva estructura a dicho Servicio, dado que, a juicio de V. S. no es posible concluir que dicho personal esté afecto por unos mismos servicios a dos regímenes de remuneraciones distintos e incompatibles.

El artículo 20 de la Ley Nº 16.752 establece que:

“Los cargos de las plantas a que se refiere el artículo anterior serán “clasificados y remunerados de acuerdo con la escala de sueldos vigentes para la Administración Civil del Estado.

“El encasillamiento derivado de la aplicación de la presente ley no será considerado ascenso para ningún efecto legal”.

El artículo 21 por su parte confirma la misma idea al disponer:

“*Salvo lo dispuesto en el artículo anterior*, el personal de las plantas “de la Dirección de Aeronáutica tendrá, para todos los efectos legales, “la calidad de Empleado Civil de las Fuerzas Armadas, gozará de los “mismos beneficios de atención médica, dental, hospitalaria y ambulatoria de que goce el personal en servicio activo de la Fuerza Aérea de “Chile y se aplicarán a su respecto las disposiciones de la Ley 12.856, “modificada por la Ley 15.448”.

En consecuencia, debe concluirse que la Ley 16.752, de manera expresa y clara, le dio al personal de planta de la Dirección de Aeronáutica la calidad de Empleados Civiles de las Fuerzas Armadas, para todos los efectos legales, salvo para los relacionados con el régimen de *remuneraciones*, en los que están clasificados y sujetos a la escala de la Administración Civil del Estado.

El artículo 20 de la Ley 16.752 establece la norma sustantiva fundamental de que los cargos de las Plantas de la Dirección de Aeronáutica se clasifican y remuneran de acuerdo con la escala de sueldos de la Administración Civil del Estado. Por tanto, no tienen aplicación a su respecto las normas sobre remuneraciones del personal del Ministerio de Defensa Nacional. Y en relación con este punto, cabe dejar establecido que la modificación de la Ley 16.752 consistió, precisamente, en sacar a este personal del régimen de remuneraciones aplicable al de las Fuerzas Armadas para incluirlo en el que se aplica a los funcionarios de la Administración Pública del Estado, por cuanto este último permitía pagar sueldos más altos al personal recién ingresado al servicio, dada la diferencia existente entre ambos sistemas de remuneraciones.

Por su parte, el artículo 21 reconoce al personal de la Dirección de Aeronáutica la calidad de Empleado Civil de las Fuerzas Armadas para todos los efectos legales, exceptuadas su clasificación y remuneración, efectos que la misma disposición se encarga de señalar cuando dispone que gozará de los mismos beneficios de atención médica, dental, hospitalaria y ambulatoria de que goce el personal en servicio activo de la Fuerza Aérea de Chile y se aplicarán a su respecto las disposiciones de la Ley Nº 12.856, modificada por la Ley 15.488. En consecuencia, también resulta claramente establecido que a este personal se le reconoce la calidad de Empleado Civil de las Fuerzas Armadas para todos los efectos legales, con excepción expresa de su clasificación y remuneración que, parece innecesario repetirlo, quedan sujetas a las normas de la Administración Civil, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 20 y a la salvedad categórica establecida en el artículo 21.

En el informe Nº 46 de la Auditoría General de Aviación y en el Dictamen Nº 57.247 de 9 de setiembre de la Contraloría General que lo aprobó, se llegó a la conclusión de que el personal de las Plantas de la Dirección de Aeronáutica tenía derecho a percibir la gratificación de vuelo establecida para el personal de la Defensa Nacional que cumple comisiones en esta forma, por tratarse de una "*gratificación especial y transitoria que no tiene el carácter de sueldo*" y que cubre un riesgo a que dicho personal está expuesto de una manera constante.

No obstante lo anteriormente expresado, la Contraloría General de la República en su Dictamen Nº 69.176 de 29 de octubre amplió lo resuelto en su Dictamen anterior y declaró que este personal, dado que el artículo 21 de la Ley 16.752 le reconoce la calidad de personal civil de las Fuerzas Armadas, también tiene derecho a percibir las remuneraciones que tienen el carácter de sueldo, establecidas para el personal de la Defensa Nacional, pero sin siquiera citar y menos considerar la norma sustantiva, expresa y categórica del artículo 20 de la Ley, que sujeta a este personal al régimen de remuneraciones establecido para el personal de

la Administración Pública, y que aparece repetida por el legislador, como excepción expresa a los derechos que le corresponden como empleados civiles de las Fuerzas Armadas en el encabezamiento del propio artículo 21.

La diferente naturaleza jurídica de las remuneraciones comunes y permanentes del personal de la Defensa Nacional que tienen el carácter de sueldo, con aquellas que no lo son, por ser especiales y transitorias, está contenida en el Título II, Capítulo II del D.F.L. 1 de 1968, cuyo párrafo 1º establece las Bonificaciones, Asignaciones y Beneficios Comunes a todo el personal; en el párrafo 2º se trata de los Sobresueldos y en el 3º de las Gratificaciones Especiales.

Los beneficios que se establecen en los párrafos 1º y 2º tienen el carácter de generales o comunes, son parte del sistema de remuneraciones permanentes de este personal, tienen el carácter de sueldo y, por lo mismo, son absolutamente incompatibles con los sueldos del personal de la Administración Pública.

Las más importantes de ellas son los Quinquenios, la Bonificación Profesional y los Sobresueldos.

No sucede lo mismo con las Gratificaciones Especiales del párrafo 3º, por cuanto no tienen el carácter de sueldo, dado que están establecidas con carácter especial y transitorio para el personal de la Defensa Nacional que ejecute determinadas actividades o cumpla comisiones en las condiciones que señala la ley.

Lo expresado anteriormente acerca del régimen de remuneraciones del personal de la Defensa Nacional nos permite señalar la diferencia fundamental que existe con el establecido por la ley para el personal de la Administración Pública. En efecto, la remuneración de un funcionario de la Defensa Nacional está formada por un sueldo base de bajo monto, que se incrementa en cada categoría o grado con otros beneficios de carácter permanente. En cambio, en el sistema de remuneraciones del personal de la Administración Civil la renta asignada a cada categoría o grado es una cantidad total.

Un ejemplo resultante de aplicar la Ley 16.752, en los términos que señala el Dictamen Nº 69.176 de la Contraloría General, creemos que, en definitiva, contribuye a demostrar que esa interpretación de la ley, que es contraria a la letra misma de las disposiciones analizadas, implica un absurdo imposible de acoger.

En efecto, un funcionario de II Categoría que se remunera actualmente en conformidad a las disposiciones para el personal de las Fuerzas Armadas, percibe las siguientes remuneraciones por los conceptos que se señalan: Sueldo base Eº 964,00; Quinquenios (6) Eº 1.253,00; 20% Imponible D.F.L. 1 de Hacienda Eº 443,00; Bonificación profesional 55% Eº 1.219,00; Asignación de casa Eº 200; 20% no Imponible D.F.L. 1 de Hacienda Eº 284,00. Remuneración Total: Eº 4.363,00.

Un funcionario de la Dirección de Aeronáutica de II Categoría que se remunera con la escala de sueldos de la Administración Civil, percibe: Sueldo Eº 3.730; 20% D.F.L. 1 de Hacienda Eº 622,00 y Asignación especial 7,5% Eº 248,00. Remuneración Total: Eº 3.978,00.

Ahora bien, con la interpretación dada por la Contraloría General de la República a las disposiciones de la Ley 16.752, a esta cantidad habría que agregarle: Quinquenios (6) Eº 4.849,00; Bonificación Profesional (55%) Eº 4.718,45 lo que daría un total de haberes para un funcionario de II Categoría de Eº 13.297,45 esto es, una renta tres veces superior a aquella que percibe un funcionario de la misma categoría que se remunera de acuerdo con las disposiciones del D.F.L. 1 de 1968 para el personal de las Fuerzas Armadas.

En mérito de las disposiciones legales citadas en el presente informe, este Comité de Auditores Generales concluye que el Dictamen N° 69.176 de la Contraloría General de la República de 29 de octubre último, en cuanto declara que el personal de la Planta Civil de la Dirección de Aeronáutica tiene derecho a percibir las bonificaciones y asignaciones comunes y permanentes establecidas para el personal de la Defensa Nacional, esto es, Quinquenios, Bonificación profesional y Sobresueldos, no se ajusta a los términos de los artículos 20 y 21 de la Ley 16.752 de la Dirección de Aeronáutica, que sometió a ese personal al régimen de remuneraciones del personal civil de la Administración Pública.

En consecuencia, este Comité manifiesta a V. S. que procede solicitar a la Contraloría General de la República, que se sirva reconsiderar su Dictamen N° 69.176 de 29 de octubre de 1969.

Saluda atentamente a V. S.

(Fdo.): *Juan Fontecilla A.*, Auditor General de Aviación.— *Rodolfo Vió Valdivieso*, Auditor General de la Armada.— *Pedro del Río Martínez*, Auditor General de Guerra.

OBJ.: Solicita reconsideración de dictamen sobre régimen de remuneraciones que corresponde al personal de la Dirección de Aeronáutica.

“N° 4.329.—Santiago, 10 de diciembre de 1969.

Me permito remitir a US., el dictamen N° 12.004, de 5 de diciembre en curso, emitido por el Honorable Comité de Auditores Generales de Defensa, en el que hace un análisis y se pronuncia sobre el dictamen de US. N° 69.176, de 29. X. 1969, que amplía el N° 5.247 de fecha 9 de septiembre de 1969.

En dicha ampliación US. establece que el personal de la Dirección de Aeronáutica tiene derecho a los beneficios económicos estatuidos en los D.F.L. N°s. 1 y 3, de 1968.

En atención a que esta Secretaría de Estado no concordó con las conclusiones de esta ampliación, por considerar que no están de acuerdo con lo que prescribe el artículo 20 de la ley N° 16.752, ya que no es concebible que dicho personal pueda quedar afecto al mismo tiempo a dos regímenes de remuneraciones diferentes por prestación de unos mismos servicios, solicitó un pronunciamiento al Honorable Comité de Auditores Generales, el cual, sosteniendo una teoría contraria al dictamen aludido, estima que es procedente solicitar a esa Contraloría General una reconsideración de las conclusiones mencionadas.

En consecuencia, ruego a US. que conforme a las consideraciones y conclusiones del referido dictamen N° 12.004 del Honorable Comité

de Auditores Generales, tenga a bien reconsiderar su parecer sobre la materia.

Dios guarde a US.—(Fdo): Por el Ministro, *Aquiles Savagnac Sánchez*, General de Brigada Aérea (R), Subsecretario de Aviación.

Al señor

Contralor General de la República.

Presente

sa. (936)

CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA
DEPARTAMENTO JURIDICO

Ref.: 68.935/69;

“Nº 1.790.— Santiago, 9 de enero de 1970.

Da respuesta a oficio Nº 4.329, de 1969, del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Aviación.

Por el oficio del rubro la Subsecretaría de Aviación solicita la reconsideración del dictamen Nº 69.176, de 1969, que amplía el oficio Nº 57.247, de 9 de septiembre del mismo año, mediante el cual este organismo concluyera que el personal de la Dirección de Aeronáutica tiene derecho a percibir la gratificación de vuelo establecida en el artículo 10, Nº 2, letra c) del D.F.L. Nº 3, de 1968.

Con ocasión de una posterior consulta formulada por la Dirección de Aeronáutica ante esta Contraloría General con el objeto de obtener la ampliación del señalado dictamen en el sentido de reconocer que el personal de esa Dirección tiene derecho a los mismos beneficios económicos que los D.F.L. Nºs. 1 y 3 de 1968, conceden a los Empleados Civiles de las Fuerzas Armadas, es decir, quinquenios, bonificación profesional, asignación de rancho, etc., y, en general, todas aquellas asignaciones, bonificaciones y beneficios de que gocen estos funcionarios, este Organismo, compartiendo el criterio sustentado en esa oportunidad por la Auditoría General de la Fuerza Aérea de Chile y por el Departamento Jurídico de la Dirección de Aeronáutica, señaló que dicha legislación rige también para ese personal en igual forma y condiciones que se aplica a los servidores civiles de las Fuerzas Armadas, y, que por ello, es dable admitir que los beneficios que esos textos regulan les favorecen, siempre que en el desempeño de sus funciones, concurren los presupuestos legales necesarios para tener derecho a dichos beneficios.

Para arribar a la conclusión precedentemente expuesta, este Organismo tuvo presente lo prescrito en el artículo 21 de la ley Nº 16.752, que establece que el personal encasillado en las Plantas de la Dirección de Aeronáutica “tendrá, para todos los efectos legales, la calidad de Empleados Civil de las Fuerzas Armadas...” con la sola excepción que fluye del artículo anterior, en cuanto dispone que los cargos de esas Plantas —fijadas anualmente por el Presidente de la República en conformidad con el artículo 53 del D.F.L. Nº 47, de 1959— serán clasificados

y remunerados de acuerdo con la escala de sueldos vigente para la Administración Civil del Estado”.

Esta última declaración implica que las rentas asignadas a las plazas que ocupan los funcionarios de la Dirección de Aeronáutica no son otras que las fijadas por la ley N° 16.617 y sus posteriores incrementos, en favor de los empleados públicos, en general, pero esa circunstancia no impide que los aludidos servidores posean la calidad de funcionarios dependientes del Ministerio de Defensa Nacional —que obsta a la aplicación en su caso de las normas del Estatuto Administrativo— y que obliga a concluir que les favorecen todas aquellas disposiciones que aluden a esa condición jurídica para el reconocimiento de sus beneficios.

Ahora bien, en virtud de lo informado por el Honorable Comité de Auditores Generales, esa Subsecretaría de Aviación solicita la reconsideración del dictamen N° 69.176 haciendo presente que “la ley 16.752, de manera expresa y clara, le dio al personal de Planta de la Dirección de Aeronáutica la calidad de Empleados Civiles de las Fuerzas Armadas, para todos los efectos legales, salvo para los relacionados con el régimen de remuneraciones, en los que están clasificados y sujetos a la Escala de la Administración Civil del Estado, y que si bien en el informe N° 46 de la Auditoría General de Aviación y en el dictamen N° 57.247, de 1969 se llegó a la conclusión de que ese personal tenía derecho a percibir la gratificación de vuelo establecida para el de la Defensa Nacional que cumple comisiones en esta forma, por tratarse de una gratificación especial y transitoria que no tiene el carácter de sueldo y que cubre un riesgo a que dicho personal está expuesto de una manera constante, el dictamen N° 69.176 amplió lo anteriormente resuelto en el sentido de que estos empleados también tienen derecho a percibir las remuneraciones permanentes que tienen el carácter de sueldo para el personal de la Defensa Nacional sin siquiera citar y menos considerar la norma sustantiva, expresa y categórica del artículo 20 de la ley N° 16.732.

Analiza, además, dicho informe la diferente naturaleza jurídica de las remuneraciones comunes y permanentes del personal de la Defensa Nacional, que tienen el carácter de sueldo, con aquellas que no lo son y que estarían contenidas en el Título II, Capítulo II, párrafo 3° del D. F.L. N° 1, de 1968, para concluir que los beneficios que se establecen en los párrafos 1° y 2° Bonificaciones, Asignaciones y Beneficios Comunes a todo el personal y Sobresueldos, tienen el carácter de generales o comunes, son parte del sistema de remuneraciones permanentes de las Fuerzas Armadas, tienen la calidad de sueldo y, por lo mismo, son absolutamente incompatibles con los sueldos del personal de la Administración Pública y, por consiguiente, con el de la Dirección de Aeronáutica.

En consecuencia, por considerar que el dictamen cuya reconsideración se solicita es contrario a la letra misma de los artículos 20 y 21 de la ley N° 16.752 “que implica un absurdo imposible de acoger”, por no ser concebible que dicho personal pueda quedar afecto al mismo tiempo a dos regímenes de remuneraciones diferentes por prestación de unos mismos servicios, la Subsecretaría de Aviación solicita se deje sin efecto ese pronunciamiento.

El artículo 20 de la ley N° 16.752 establece:

“Los cargos de las Plantas a que se refiere el artículo anterior serán clasificados y remunerados de acuerdo con la escala de sueldos vigente para la Administración Civil del Estado”.

Por su parte, el artículo 21 agrega: “Salvo lo dispuesto en el artículo anterior, el personal de las Plantas de la Dirección de Aeronáutica tendrá, para todos los efectos legales, la calidad de Empleado Civil de las Fuerzas Armadas;... etc.”.

De las disposiciones transcritas se infiere, en primer término, que al prevenir el legislador que los cargos de las Plantas de la Dirección de Aeronáutica serían clasificados y remunerados de acuerdo con la escala de sueldos vigente para la Administración Civil del Estado, no ha dicho, como lo entiende el Comité de Auditores Generales, que el sistema o régimen de remuneraciones aplicable sea el de la Administración Civil del Estado, por cuanto de sus términos se desprende solamente que las rentas asignadas a las plazas que ocupan los funcionarios de esa repartición no serían otras que las instituidas en favor de los empleados públicos en general, pero sin que ello les signifique perder la calidad de Empleados Civiles de las Fuerzas Armadas y, en consecuencia, todos los beneficios que dicha calidad implica, por cuanto el legislador no hizo diferencia alguna entre beneficios comunes o permanentes y especiales.

Este organismo considera que no son aplicables en la especie las normas del Capítulo I, Título II del D.F.L. N° 1, de 1968 (artículos 103 y siguientes), por referirse precisamente a los sueldos del personal de las Fuerzas Armadas, pero, en cambio, rigen en toda su plenitud los Capítulos II y III del mismo Título, por tratarse de “otros beneficios” que no constituyen propiamente “sueldos”.

Por otra parte, si bien este organismo comparte la opinión de esa Subsecretaría de Estado en el sentido de que no es conveniente, desde un punto de vista jurídico, hacer aplicables dos regímenes diferentes de remuneraciones a un mismo personal, si se interpretan las disposiciones en juego en la forma señalada en el párrafo anterior, ello no sucede, al margen de que dicha interpretación se encuentre reforzada también por la historia del establecimiento de la ley N° 16.752.

En efecto, en el informe de la Comisión de Hacienda del Honorable Senado, recaído en el proyecto de ley sobre modificación de la estructura orgánica de la Dirección de Aeronáutica, al referirse a los artículos 20 y 21 se expresó:

“Al analizarse los artículos 20 y 21 el Senador Contreras Tapia llamó la atención de que mientras al personal de la Dirección de Aeronáutica se le hacían aplicables las remuneraciones propias de la Administración Civil del Estado, se les consideraba, por otra parte, como empleados civiles de las Fuerzas Armadas, con lo cual se les hacía aplicable un régimen disciplinario mucho más riguroso.

El señor Subsecretario de Aviación y el General Croquevielle manifestaron que los empleados estaban de acuerdo en regirse por este sistema que es el mismo que tienen en la actualidad y que les beneficia desde un punto de vista económico.”

Por ello, es dable afirmar que de acogerse la reconsideración del dictamen N° 69.176, de 1969, y privar a este personal de los beneficios que su calidad de Empleados Civiles de las Fuerzas Armadas les confiere, significaría desconocer el espíritu del legislador y producir vacíos en el régimen jurídico aplicable a esos servidores por cuanto, como ya se dijo en el dictamen N° 57.247, tampoco les es aplicable el Estatuto Administrativo.

Por último, cabe hacer presente que el caso que el Comité de Auditores Generales plantea para demostrar lo erróneo de la doctrina sustentada por este Organismo es hipotético y no corresponde a la realidad, por cuanto, actualmente sólo existen en la Dirección de Aeronáutica cuatro funcionarios que gozan de II Categoría, de los cuales ninguno tiene el tiempo necesario para disfrutar de seis quinquenios, como se considera en el ejemplo indicado, y dicha categoría es el tope máximo de la Planta Directiva, Profesional y Técnica de ese personal la que, como es lógico suponer, no corresponde a la ubicación normal de los funcionarios de esa Dirección.

Por las razones expuestas precedentemente se reitera en todas sus partes el dictamen N° 69.176, de 1969, de esta Contraloría General.

Transcribese a la Dirección de Aeronáutica y al Departamento de Toma de Razón y Registro.

Dios guarde a US.— (Fdo.): *Humberto Humeres M.*, Contralor General.

Al señor

Ministro de Defensa Nacional

Subsecretaría de Aviación.

Presente.

COMITE AUDITORES GENERALES

"N° 1.019.— Santiago, 22 de enero de 1970.

Señor Ministro:

Por providencia N° 135 de la Subsecretaría de Aviación, V. S. ha solicitado informe a este Comité de Auditores Generales en los antecedentes que se relaciona con las remuneraciones que debe percibir el personal civil de la Dirección de Aeronáutica, que quedó comprendido en las disposiciones de los artículos 20 y 21 de la ley 16.752 de 1968 que dio nueva estructura a la mencionada Dirección.

Con posterioridad al informe N° 12.004 de 5 de Diciembre del año próximo pasado, en que este Comité manifestó a V.S. su opinión en el sentido que debía solicitarse a la Contraloría General de la República reconsideración de su dictamen N° 69.176 de 29 de octubre de 1969, dicho Organismo emitió el oficio N° 1.790 de 9 de enero del presente año, en el que, junto con hacer una exposición de los antecedentes, agrega nuevos argumentos que le permiten concluir que reitera en todas sus partes su dictamen N° 69.176 ya mencionado.

Este Comité cree necesario, en primer término, hacerse cargo de

los nuevos argumentos del Organismo Contralor, para en seguida insistir en que el tenor literal de las disposiciones en estudio, el contexto de las mismas y la historia de su establecimiento, conducen forzosamente, a la conclusión que este Comité y el Departamento Jurídico de la Dirección de Aeronáutica, han sostenido invariablemente sobre el particular.

Por razones de método y a fin de facilitar el estudio de lo que se expresará más adelante transcribiremos a continuación los nuevos argumentos contenidos en el oficio ya citado de la Contraloría General de la República.

El artículo 20 de la ley N° 16.752 establece:

“Los cargos de las Plantas a que se refiere el artículo anterior serán clasificados y remunerados de acuerdo con la escala de sueldos vigente para la Administración Civil del Estado.”

Por su parte, el artículo 21 agrega: “Salvo lo dispuesto en el artículo anterior, el personal de las Plantas de la Dirección de Aeronáutica tendrá, para todos los efectos legales, la calidad de Empleado Civil de las Fuerzas Armadas;... etc.”.

“De las disposiciones transcritas se infiere, en primer término, que al prevenir el legislador que los cargos de las Plantas de la Dirección de Aeronáutica serían clasificados y remunerados de acuerdo con la escala de sueldos vigente para la Administración Civil del Estado, no ha dicho, como lo entiende el Comité de Auditores Generales, que el sistema o régimen de remuneraciones aplicable sea el de la Administración Civil del Estado, por cuanto de sus términos se desprende solamente que las rentas asignadas a las plazas que ocupan los funcionarios de esa repartición no serían otras que las instituídas en favor de los empleados públicos en general, pero sin que ello les signifique perder la calidad de Empleados Civiles de las Fuerzas Armadas y, en consecuencia, todos los beneficios que dicha calidad implica, por cuanto el legislador no hizo diferencia alguna entre beneficios comunes o permanentes y especiales.

“Este organismo considera que no son aplicables en la especie las normas del Capítulo I, Título II del D.F.L. 1, de 1968 (artículos 103 y siguientes), por referirse precisamente a los sueldos del personal de las Fuerzas Armadas, pero, en cambio, rigen en toda su plenitud los Capítulos II y III del mismo Título, por tratarse de “otros beneficios” que no constituyen propiamente “sueldos”.

“Por otra parte, si bien este Organismo comparte la opinión de esa Subsecretaría de Estado en el sentido de que no es conveniente, desde un punto de vista jurídico, hacer aplicables dos regímenes diferentes de remuneraciones a un mismo personal, si se interpretan las disposiciones en juego en la forma señalada en el párrafo anterior, ello no sucede, al margen de que dicha interpretación se encuentre reforzada también por la historia del establecimiento de la ley N° 16.752.

“En efecto, en el informe de la Comisión de Hacienda del Honorable Senado, recaído en el proyecto de ley sobre modificación de la estructura orgánica de la Dirección de Aeronáutica, al referirse a los artículos 20 y 21 se expresó:

“Al analizarse los artículos 20 y 21 el Senador Contreras Tapia llamó la atención de que mientras al personal de la Dirección de Aeronáutica se le hacían aplicables las remuneraciones propias de la Administración Civil del Estado, se les consideraba, por otra parte, como empleados civiles de las Fuerzas Armadas, con lo cual se les hacía aplicable un régimen disciplinario mucho más riguroso.”

“El señor Subsecretario de Aviación y el General Croquevielle manifestaron que los empleados estaban de acuerdo con regirse por este sistema que es el mismo que tienen en la actualidad y que los beneficia desde un punto de vista económico”.

“Por ello, es dable afirmar que de acogerse la reconsideración del dictamen N° 69.176, de 1969, y privar a este personal de los beneficios que su calidad de Empleados Civiles de las Fuerzas Armadas les confiere, significaría desconocer el espíritu del legislador y producir vacíos en el régimen jurídico aplicable a esos servidores por cuanto, como ya se dijo en el dictamen N° 57.247, tampoco les es aplicable el Estatuto Administrativo.

“Por último, cabe hacer presente que el caso que el Comité de Auditores Generales plantea para demostrar lo erróneo de la doctrina sustentada por este Organismo es hipotético y no corresponde a la realidad, por cuanto, actualmente sólo existen en la Dirección de Aeronáutica cuatro funcionarios que gozan de II Categoría, de los cuales ninguno tiene el tiempo necesario para disfrutar de seis quinquenios, como se considera en el ejemplo indicado, y dicha categoría es el tope máximo de la Planta Directiva, Profesional y Técnica de ese Personal la que, como es lógico suponer, no corresponde a la ubicación normal de los funcionarios de esa Dirección.

“Por las razones expuestas precedentemente se reitera en todas sus partes el dictamen N° 69.176, de 1969, de esta Contraloría General”.

Este Comité, como lo expresa la Contraloría General de la República, entiende que los artículos 20 y 21 sustituyeron el régimen de remuneraciones para la Defensa Nacional, de que gozaba el personal civil de la Dirección de Aeronáutica, por él existente para él de la Administración Civil del Estado. Esta opinión se funda en el texto mismo de las disposiciones en estudio, y sobre este aspecto cree necesario insistir en el sentido que el legislador no dijo en el artículo 20, que este personal “ganaría o percibiría” un sueldo de acuerdo con la Escala vigente para la Administración Civil del Estado, sino que al expresar “serán clasificados y remunerados” de acuerdo con dicha escala, empleó una expresión definida por el legislador, ya que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2º letra e) del Estatuto Administrativo, “remuneración” es el término con que se designa cualquier estipendio que el empleado o funcionario tiene derecho a percibir en razón de su empleo o función.

Por otra parte, la referencia de este artículo al sueldo resulta perfectamente explicable por ser éste el beneficio económico básico de que gozan los funcionarios y porque era innecesario mencionar específicamente, los demás beneficios económicos dado que éstos deben quedar regidos por el mismo sistema del derecho principal, por aplicación de la norma de la accesoriedad.

Para que la interpretación que se contiene en el informe de la Contraloría fuera aceptable, sería necesario que una disposición expresa hubiese privado a estos funcionarios de los demás derechos que la ley establece para los de la Administración del Estado.

Establecido el verdadero alcance de lo dispuesto en este artículo 20, corresponde ocuparse de la segunda premisa que sirve de base al raciocinio del organismo Contralor y que se hace consistir, en que el reconocimiento de la calidad de empleado civil de la Defensa Nacional de estos funcionarios, que se contiene en el artículo 21, les confiere derecho a percibir todas las remuneraciones accesorias establecidas para los funcionarios del Ministerio de Defensa Nacional, por cuanto, el legislador no hizo diferencia alguna entre beneficios comunes o permanentes y especiales.

Es evidente que en esta parte de su argumentación la Contraloría prescinde de la frase "salvo lo dispuesto en el artículo anterior" con que se inicia esta disposición y que relaciona en forma absoluta su contenido con el precepto anterior, lo que obliga a excluir, de lo que más adelante en él se dispone, lo relativo a las remuneraciones de este personal, materia que quedó legislada íntegramente en el artículo 20. Cabe hacer presente que el legislador menciona expresamente en este artículo, cuales son los beneficios accesorios que concede a este personal, en virtud del reconocimiento de su calidad de empleado civil de las Fuerzas Armadas y, con absoluta lógica no pudo incluir ningún beneficio económico, por cuanto los había exceptuado expresamente al comienzo de la disposición.

Por esta misma razón, tampoco se contiene en él ninguna diferencia "entre beneficios comunes o permanentes y especiales".

Este distingo, si es que el legislador hubiera querido hacer alguno, debió quedar establecido en el artículo 20; pero ya se ha demostrado que en esta ley se sustituyó un régimen de remuneraciones por otro y que, por lo mismo, no se quiso hacer diferencia alguna en materia de remuneraciones con el fin de hacerse compatible las de ambos regímenes.

Precisamente, en el informe de la Auditoría General de Aviación N° 46, de 16 de mayo de 1969 que aceptó que este personal podía percibir la gratificación de vuelo, se parte de la base de que el artículo 20 de la Ley 16.752 estableció que este personal se rige por el sistema de remuneraciones de la Administración Pública Civil que es incompatible con el de la Defensa Nacional y sólo por la vía de la interpretación se llegó a concluir que no obstante que se trataba de dos regímenes de remuneraciones incompatibles, el personal de la Dirección de Aeronáutica podía percibir la gratificación de vuelo por su carácter transitorio y especial. Un sistema de compatibilidad de remuneraciones permanentes habría necesitado de texto legal expreso.

La posible negativa para otorgar el beneficio de la gratificación de vuelo nacía del texto del artículo 20 que no hace distinciones, para concederla, se necesitó una interpretación legal de excepción que no ha podido ampliarse a ningún otro beneficio económico.

En consecuencia, en relación con el aspecto indicado, este Comité insiste en su opinión de que la declaración de empleado civil de este personal que se contiene en el artículo 21, no tiene más alcance que el que la

misma ley le dio: la frase explicativa que sigue a continuación y que expresa "gozará... y que contiene una serie de beneficios que no son remuneraciones, en ningún caso puede entenderse que modificó lo dispuesto en el artículo 20 que sometió a este personal al sistema de remuneraciones de la Administración Pública Civil, por lo que no puede concluirse que en este artículo 21 se lo haya dado beneficio económico alguno a este personal.

Lo cierto es, que entre las disposiciones del artículo 20 y 21 de la Ley 16.752 existe perfecta correspondencia y armonía, lo que no es de extrañar porque, como lo consignaremos más adelante, estos artículos fueron aprobados por el Congreso en la misma forma en que los propuso el Ejecutivo en el mensaje que dio origen a este proyecto de ley.

A continuación la Contraloría General de la República en el oficio materia de este informe, hace una cita de la historia de la ley que, según dicho organismo, refuerza la interpretación que ha venido haciendo de las disposiciones de la ley N° 16.752.

En relación con la cita referida, este Comité cree necesario destacar, desde luego, que el Senador señor Víctor Contreras Tapia en su intervención usó la frase "*remuneraciones propias de la Administración Civil del Estado*" lo que demuestra una vez más, que los que intervinieron en la dictación de esta ley, entendieron que sus disposiciones sustituían el régimen de remuneraciones del personal de la Dirección de Aeronáutica, por el correspondiente de la Administración Civil del Estado.

Y si se examina el fondo de la cuestión planteada por el señor Senador se aprecia que ella confirma la interpretación de la ley hecha por este Comité. La intervención del señor Senador se refiere al hecho de que al personal de la Dirección de Aeronáutica se le hace aplicables las remuneraciones de la Administración Civil del Estado, pero para los efectos disciplinarios se les considera empleados civiles de las Fuerzas Armadas.

No puede existir duda acerca de los términos que el señor Senador considera contradictorios "*remuneraciones de la Administración Civil y régimen disciplinario de las Fuerzas Armadas*", ya que resulta evidente que el señor Senador entendió y aceptó el verdadero alcance de la ley cual era el de sustituir el régimen de remuneraciones de que había gozado hasta esa fecha el personal de la Dirección de Aeronáutica.

Lo anterior en cuanto a la intervención del señor Senador, pero conviene detenerse para examinar la respuesta de los personeros del Gobierno que intervinieron directamente en la redacción y discusión de la ley, como son el Subsecretario de Aviación y el Director de Aeronáutica. Dicha respuesta es la siguiente: "*que los empleados estaban de acuerdo en regirse por este sistema que es el mismo que tienen en la actualidad y que les beneficia desde un punto de vista económico*". Es indudable que la redacción de este párrafo no es feliz, pero tampoco cabe duda que el sistema a que se alude y que seguirá siendo el mismo, es el disciplinario a que se refirió el señor Senador, y que la expresión "*los beneficios desde un punto de vista económico*", usada por los personeros del Gobierno en su respuesta, constituye una aceptación total de lo manifestado por el

señor Senador sobre la materia, esto es, que de acuerdo con la ley en estudio sus remuneraciones serían las de la Administración Civil.

Por lo anterior, este Comité estima que esta cita de la historia de la ley confirma en forma absoluta, lo que ha venido sosteniendo, de que la Ley 16.752 en su artículo 20 sustituyó el régimen de remuneraciones aplicables a este personal.

Finalmente, en el oficio de la Contraloría se aplica el calificativo de hipotético, y que no corresponde a la realidad, al ejemplo propuesto en el informe de este Comité para demostrar el "absurdo" a que se llega al interpretar la ley 16.752 en los términos que lo ha hecho la Contraloría General.

Este Comité sostiene que el ejemplo que propuso en su informe no es hipotético, sino real, por cuanto se basa en la aplicación estricta de las disposiciones legales y todo término de comparación debe hacerse entre situaciones iguales, pero el resultado no cambia, esto es, sigue siendo un absurdo si comparamos las situaciones que se producen en la actualidad, como se demuestra a continuación:

Remuneración de un funcionario de II Categoría con 15 años de servicio antes de dictarse la ley: E^o 2.313,60.

Remuneración del mismo funcionario después del encasillamiento: E^o 3.108,00.

Remuneración que le correspondería con la interpretación de la Contraloría General: E^o 7.459,05.

Con el mérito de lo ya expresado, este Comité se ha hecho cargo de los argumentos de la Contraloría General, pero cree necesario aportar nuevos antecedentes de interpretación que emanan de la historia de su establecimiento, contexto de sus disposiciones, de la aplicación que se le ha dado y, finalmente, del absurdo a que se llega de mantenerse lo dictaminado por la Contraloría General.

Este Comité ya se refirió, especialmente, a la intervención del señor Senador don Víctor Contreras al ocuparse del último oficio de la Contraloría General, pero existen otros antecedentes que forman parte de la historia de la ley que confirman la interpretación de los artículos 20 y 21 que este Comité ha venido sosteniendo.

En efecto, los artículos 20 y 21 de la Ley 16.752 se incluyeron, con la misma redacción con que fueron aprobados por el Congreso, en el Mensaje del Ejecutivo y ya sabemos que los representantes del Gobierno en la intervención ya señalada dejaron en claro que las remuneraciones de este personal serían las del personal de la Administración Civil. Cuando se estudió el proyecto, hubo que consultar, como es de rigor, al Ministerio de Hacienda y éste le dio su conformidad al financiamiento y al encasillamiento de los empleados cuyas remuneraciones debían ser iguales con las de la Administración Civil y es por ésta razón que en el informe de la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados de 11 de mayo de 1967, Boletín 10.665-A, se expresa:

"Según informaciones proporcionadas por la Subsecretaría de Aviación y la Dirección de Aeronáutica, el costo total de este proyecto para 1967, alcanza a la cantidad de E^o 14.076.540,99 que se descompone de

“la siguiente manera: a) gastos del personal, sueldos, sobresueldos, remuneraciones de empleados civiles a contrata, considerando el encasillamiento de esta ley N° 7.865.803,75”.

No se mencionan para nada en este cálculo ni los quinquenios, ni la bonificación profesional, sino los sueldos y sobresueldos que son los beneficios económicos propios de la Administración Civil del Estado y estas cantidades guardan conformidad con los cuadros anexos del proyecto donde no figuran ni los quinquenios ni la bonificación profesional.

En seguida, en el informe de la Comisión de Defensa de la Cámara de Diputados de fecha 8 de marzo de 1967, se expresa lo siguiente:

“El artículo 20 declara que los cargos de las plantas referidas, serán clasificados y remunerados de acuerdo con la escala de sueldos vigente para la Administración Civil del Estado, y el artículo siguiente otorga al personal de dicha planta la calidad de empleado civil de las Fuerzas Armadas con los beneficios que dicha calidad importa, y les declare aplicables las disposiciones de la ley N° 12.856 y modificada por la ley N° 15.448, o sea, todo cuanto se refiere a la atención médica, dental y hospitalaria”.

Y el informe de la Comisión de Defensa Nacional del Senado de 2 de agosto de 1967 (Boletín N° 22.945), se manifiesta:

“El artículo 20 del proyecto declara que las remuneraciones se aplicarán de acuerdo con la Escala de Sueldos vigentes para la Administración Civil”.

Y más adelante, después de señalar que el personal de la Fuerza Aérea que continuará prestando servicios en la Dirección de Aeronáutica, obtendrá un aumento del 10% en su remuneración efectiva y agrega:

“El demás personal Técnico o Profesional, no dependiente de la Fuerza Aérea, continuará al servicio de la Dirección de Aeronáutica, bajo el régimen común de las Plantas Directivas, Profesional y Técnica”.

Una vez más queda en evidencia que el Senado al igual que la Cámara, entendió siempre que el personal civil quedaba sometido al régimen común y que sus remuneraciones serían las del personal de la Administración Civil.

Finalmente, en el Oficio de Observaciones formuladas por Su Excelencia el Presidente de la República al proyecto aprobado por el Congreso Nacional que reestructura la Dirección de Aeronáutica en la parte en que se propone sustituir el artículo 31 que reglamenta la compatibilidad de las remuneraciones con las pensiones de que goza este personal, se expresa:

“Esta modificación comprende dos aspectos:

“a) El primero de ellos, relativo a las compatibilidades entre las remuneraciones de los funcionarios de la Dirección con las pensiones de jubilación, retiro y montepío de que gozan tales funcionarios *tiene por objeto aplicarles en esta materia el Estatuto Administrativo, pues por disposición del artículo 20 del proyecto aprobado, el régimen de remuneraciones de que gozarán dichos funcionarios, es el mismo que rige para la Administración Civil del Estado*”.

Si todo lo que se ha expresado sobre la historia de la ley pudiera haberse estimado insuficiente, parece que esta declaración emanada del propio Presidente de la República que fue el iniciador del proyecto, cuyo artículo 20 no fue modificado en forma alguna, tiene el valor de fijar en forma clarísima e inobjetable su verdadero alcance en los términos que se ha señalado.

Este Comité ha afirmado que el contexto de la ley demuestra que el legislador sustituyó el régimen de remuneraciones del personal civil de la Dirección de Aeronáutica y que no estableció un sistema de compatibilidad de remuneraciones que la Contraloría rechaza en doctrina, pero que acepta en la práctica, como consecuencia de una interpretación contradictoria de las disposiciones de la ley.

En efecto, si se considera que en virtud de las disposiciones de esta ley, se varió fundamentalmente la fisonomía jurídica y estructura orgánica de este servicio, que de ser un servicio centralizado que formaba parte de la Fuerza Aérea, pasó a constituirse en un servicio funcionalmente descentralizado dependiente del Ministerio de Defensa Nacional, resulta fácil comprender que el legislador, como consecuencia de estas modificaciones fundamentales, haya sustituido el régimen de remuneraciones de su personal, por cuanto con el nuevo sistema legal se buscaba darle a la Dirección mayores facultades administrativas para adecuar este servicio a las funciones que le corresponde desempeñar.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 19, el personal de la Dirección de Aeronáutica dejó de pertenecer a la Planta de la Fuerza Aérea y pasó a integrar la Planta de este nuevo servicio, la que es fijada anualmente por el Presidente de la República.

En seguida, el artículo 22 establece la existencia de la Planta Directiva, Profesional y Técnica que es propia del Estatuto Administrativo y que se relaciona directamente con las remuneraciones del personal. Por su parte, el artículo 26 hizo expresamente aplicable a este personal las disposiciones del D.F.L. N° 63, de 1960, sobre remuneraciones en el extranjero que rige para el de la Defensa Nacional, lo que es una demostración evidente que el legislador tenía perfecta conciencia de que en el artículo 20 de la ley N° 16.752 había excluido a este personal del sistema de remuneraciones aplicable al de la Defensa Nacional. Además, el artículo 4° transitorio declara que el tiempo servido por este personal en sus actuales empleos les será válidos para todos los efectos legales al ser encasillado en las Plantas de la Dirección de Aeronáutica. Esta declaración, desde el momento en que no se modificó su régimen previsional, sólo tiene aplicación para el reconocimiento de los sueldos superiores en conformidad al Estatuto Administrativo que exige permanencia durante un lapso en un grado determinado para otorgar este derecho.

En resumen, el contexto de la ley también demuestra que el artículo 20 sustituyó el régimen de remuneraciones aplicable al personal de la Dirección de Aeronáutica.

Por último, conviene destacar cuál ha sido la aplicación concordante con lo ya expresado, que el Supremo Gobierno ha dado a esta ley mediante los correspondientes decretos supremos que han sido sancionados por esa Contraloría General.

Por decreto supremo N°s 360, de 28 de octubre de 1968, y 75, de 30 de enero de 1969, de la Subsecretaría de Aviación, se aprobaron los Presupuestos de Entradas y Gastos de la Dirección de Aeronáutica y se fijaron las Plantas de los Funcionarios que prestan servicios en ella. En el rubro Remuneraciones del Presupuesto Corriente no figuran en parte alguna ni los quinquenios ni la bonificación profesional, que constituyen beneficios comunes a todo el personal de las Fuerzas Armadas. Y al fijarse la Planta Directiva, Profesional, Técnica, Administrativa y de los Servicios, se les asigna los sueldos correspondientes a las Categorías y Grados de la Administración Pública y Civil.

Por decretos supremos N°s 40, de 10 de enero de 1969, y 351, de 6 de agosto del mismo, se encasilló al personal de las diversas Plantas asignándoseles las categorías o grados y clasificándolas en Plantas en conformidad a lo dispuesto para la Administración Civil.

Ahora bien, cuando este personal solicitó sueldos superiores, este beneficio les fue concedido de acuerdo con las normas del Estatuto Administrativo, previo informe del Departamento Jurídico de la Dirección de Aeronáutica, de la Auditoría General de Aviación y del Comité de Auditores Generales, organismos asesores a los que no le cupo duda alguna de que este personal en virtud de las disposiciones de la ley N° 16.752, quedó sujeto, en materia de remuneraciones, a lo que dispone el Estatuto Administrativo. Finalmente, esa Contraloría General por oficio N° 61.926, de 10 de octubre de 1968, manifestó su opinión en el sentido de que el tiempo servido en grados anteriores en la Fuerza Aérea de Chile, eran válidos para obtener el sueldo superior, con sujeción a las normas que regulan dicho beneficio. En conformidad a estos pronunciamientos se tramitó la resolución N° 327, de 22 de agosto de 1969, que reconoció a tres Meteorólogos y Controladores del Tránsito Aéreo el derecho al sueldo superior en conformidad a las disposiciones del D.F.L. N° 338, de 1960.

Finalmente, cabe hacer presente que el costo calculado para el encasillamiento dispuesto por la ley N° 16.752 para el año 1967, según se dejó establecido en el curso del debate parlamentario por el Subsecretario de Aviación y el Director de Aeronáutica, fue de E° 7.865.803,75 de acuerdo con lo que se expresa en los Anexos del proyecto, en los que no figuran ni los quinquenios ni la bonificación profesional. El costo del mismo en virtud de la interpretación de la Contraloría sube a E° 12.824.113,93, lo que habría significado, además, de un error imperdonable de todos los organismos técnicos contables que intervinieron en el estudio de este proyecto, que casi todo el presupuesto de entrada de la Dirección de Aeronáutica, que alcanzaba a E° 13.976.540,99 en ese año, era apenas suficiente para pagar las solas remuneraciones del personal quedando sin poder cumplirse el plan de operaciones del Servicio.

Esta consecuencia inaceptable por absurda, igual que la ya señalada de que en virtud del aumento que resulta de la interpretación de la Contraloría, quedaba el Director de Aeronáutica percibiendo una remuneración inferior en miles de escudos a la que deberían percibir algunos funcionarios de su dependencia encasillados aún en la Vª Categoría de la Administración Pública Civil, es evidente que no es el producto de un error en el cálculo del costo del proyecto del Supremo Gobierno, como se ha

demostrado, sino la consecuencia directa de la interpretación que ha hecho la Contraloría General de la República de las disposiciones de la ley N° 16.752, contrariando su texto expreso, el contexto de la misma, su historia y la aplicación de sus disposiciones.

Por todo lo anteriormente expuesto, este Comité de Auditores Generales manifiesta a V. S. que estos antecedentes deben remitirse nuevamente a la Contraloría General, a fin de que se sirva reconsiderar su dictamen N° 69.176, de 1969.

Se acompaña un Anexo que contiene los cuadros comparativos de remuneraciones y costos a que se ha hecho referencia en este informe.

Saluda atentamente a V. S.

Juan Fontecilla A.
Auditor General de Aviación

Rodolfo Vio Valdivieso
Auditor General de la Armada

Pedro del Río Martínez
Auditor General de Guerra

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
Subsecretaría de Aviación
Dirección de Aeronáutica

*Antecedentes de sueldos del personal de la Planta de la
Dirección de Aeronáutica.*

*I.—A.—Cuadro del costo total de remuneraciones del personal civil de
Aeronáutica, año 1967, según:*

1.—Escala de Sueldos Fuerzas Armadas.

	<i>Mensual</i>	<i>Anual</i>
—Sueldo Base	E° 150.114,—	
—Quinquenios	39.777,—	
—25% Vuelo (10% Bonific.) . .	1.138,—	
—35% Bonificación Profesional	77.021,—	
—Gratificación Zona	27.858,—	
—Mayor Sueldo (7,5% Asig.) .	5.465,—	
—Rancho	11.742,—	
—Asignación Casa	6.730,—	
TOTAL	E° 319.845,—	E° 3.838.140,—

B.—Cuadro del costo total de remuneraciones considerados en el Presupuesto 1967, que justificó financiamiento ley N° 16.752.

1.—Escala Administración Pública (ANEF).

—Sueldos		E° 5.569.223,95
—Sobresueldos	E° 997.253,40	
	506.718,36	1.503.971,76
<hr/>		
Total remuneraciones personal Planta de la Dirección de Aeronáutica	E° 7.073.195,71	
—Gratificación 20% Subsecretaría Aviación		792.608,04
<hr/>		
Total remuneraciones según Presupuesto	E° 7.865.803,75	

C.—Cuadro del costo total de remuneraciones del personal civil de la Dirección de Aeronáutica año 1967. Informe Contraloría.

1.—Escala Administración Pública (ANEF) más quinquenios y Bonificación de Permanencia.

—Sueldos		E° 5.569.223,95
—Sobresueldos	E° 997.253,40	
	506.718,36	1.503.971,76
<hr/>		
—Quinquenios (26%)		1.839.030,88
—Bonificación (35%)		3.119.279,36
<hr/>		
Total remuneraciones personal Planta de la Dirección de Aeronáutica	E° 12.031.505,89	
Gratificación 20% Subsecretaría Aviación	f	792.608,04
<hr/>		
Total remuneraciones	E° 12.824.113,93	

II.—A.—Sueldo mensual del señor Director de Aeronáutica, General del Aire, con 6 quinquenios, al 17 de mayo de 1968.

N° Q.Q.	Categ.	Sueldo Base	Q.Q.	Gratif. Vuelo 25%	Bonif. Profes.	TOTAL HABERES
6	Iª	1.059,—	1.377,—	609,—	1.522,50	4.567,50

B.—*Sueldos mensuales de las Categorías que se indican, del personal de la Planta de la Dirección de Aeronáutica, al 17 de mayo de 1968, considerando la Escala Administración Pública (ANEF), más Quinquenios y Bonificación Profesional.— Informe Contraloría.*

Nº Q.Q.	Categ.	Sueldo Base	Quinquenios	Bonific. Prof. 50%	TOTAL HABERES
2	IIª	3.108,—	1.864,80	2.486,25	7.459,05
3	IIIª	2.456,—	2.036,80	2.291,40	6.874,20
4	IVª	2.096,—	2.096,00	2.096,00	6.288,00
4	Vª	1.908,—	1.908,00	1.908,00	5.724,00
3	VIª	1.797,—	1.437,00	1.617,30	4.851,90

III.—*Comparación de las rentas año 1969, de un funcionario de la Planta de la Dirección de Aeronáutica, con los siguientes requisitos:*

II CATEGORIA

5 Quinquenios.

A.—*Escala Fuerzas Armadas.*

—Sueldo Base	Eº	964,00
—Quinquenios (115%)		1.109,00
—20% Imponible 1969		415,00
—Bonificación Profesional (50%)		1.037,00
—20% No Imponible		247,00

Total de Haberes Mensual Eº 3.772,00

B.—*Escala ANEF del Proyecto.*

—Sueldo Base	Eº	3.108,00
—20% Imponible 1969		622,80
—1/2% Ley 16.466		18,65
—7,5% Revalorización		248,00
—Ley 14.688		36,00

Total de Haberes Mensual Eº 4.032,65

C.—*Escala ANEF, con quinquenios y Bonificación Profesional.— Informe Contraloría.*

—Sueldo Base	Eº	3.108,00	
—20% Imponible 1969		622,00	Eº 3.730,00
—5 Quinquenios (115%)			4.289,50
—Bonificación Profesional (55%)			4.410,72

Total Haberes Mensual Eº 12.430,22

Obj.: *Solicita nueva reconsideración del dictamen N° 1.790, de 1970, sobre remuneraciones que corresponderían al personal de la Dirección de Aeronáutica.*

N° 342.

Santiago, 22 de enero de 1970.

El Ministro de Defensa Nacional ha tomado conocimiento del contenido del dictamen N° 1.790, de 9 de enero de 1970, en el que ese Organismo Contralor reitera el dictamen N° 69.176, de 29 de octubre de 1969, referido al régimen de remuneraciones que correspondería aplicar al personal de la Dirección de Aeronáutica.

Considerando la trascendencia de las conclusiones de US., el Ministro infrascrito estimó que era necesario recabar un nuevo informe del Comité de Auditores Generales de Defensa, el cual se ha emitido con esta fecha.

Ante la gravedad y enorme trastorno de orden presupuestario que significa para la Dirección de Aeronáutica materializar lo que determina el referido dictamen N° 1.790, vengo en rogar a US. tenga a bien disponer que el estudio anterior del problema sea ampliado, teniendo en cuenta los argumentos que hace valer el Comité de Auditores Generales de Defensa en el informe N° 01019, que se acompaña, y con el cual este Ministerio concuerda.

Incl.: Antecedentes, 56 fjs.

Saluda atentamente a US.

(Fdo.): *Sergio Ossa Pretot*, Ministro de Defensa Nacional.

Al señor

Contralor General de la República.

Presente.

sa.

CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA

Departamento Jurídico

C H I L E

Ref.: 5087/70.

v.o.e.

Da respuesta a oficio N° 342, de 22 de enero de 1970, del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Aviación.

N° 12921.

Santiago, 2 de marzo de 1970.

Por el oficio del rubro la Subsecretaría de Aviación solicita la reconsideración del dictamen N° 1.790, de 1970, que reiterara el dictamen N° 69.176, de 1969, emitidos por esta Contraloría General para determinar el régimen de remuneraciones aplicable al personal de la Dirección de Aeronáutica.

En atención a la trascendencia de las conclusiones alcanzadas por este Organismo en los referidos dictámenes, se solicita un nuevo estudio

sobre la materia, teniendo en consideración los argumentos que hace valer el Comité de Auditores Generales de Defensa en su informe N° 01019, que se acompaña a los antecedentes.

Antes de analizar las argumentaciones que se contienen en dicho informe, cabe hacer presente que, en general, ellas ya han sido expuestas reiteradamente en las anteriores presentaciones de esa Subsecretaría de Estado y tienden a demostrar, en definitiva, que la tesis sustentada por este Organismo en los referidos dictámenes, se solicita un nuevo estudio de manera que el presente dictamen se limitará a examinar solamente algunos de los puntos cuestionados si ellos constituyen novedad en su planteamiento, y a ratificar, por última vez, conceptos que ya han sido latamente estudiados y desarrollados.

En efecto, en el dictamen N° 57.247, de 1969, se concluyó, con la opinión favorable en esa oportunidad de la Auditoría General de la Fuerza Aérea de Chile y del Departamento Jurídico de la Dirección de Aeronáutica, que el personal de esa Dirección tiene derecho a percibir la gratificación de vuelo establecida en el artículo 10 N° 2, letra c), del D.F.L. N° 3, de 1968.

Posteriormente, el dictamen N° 69.176, de 1969, amplió el anterior pronunciamiento y reconoció —ante una solicitud de la Dirección de Aeronáutica en igual sentido— que el personal de esa Dirección participaba de los mismos beneficios económicos que los D.F.L. N°s 1 y 3, de 1968, conceden a los empleados civiles de las Fuerzas Armadas, y, que por ello, es dable admitir que los beneficios que esos textos regulan les favorecen, siempre que en el desempeño de sus funciones, concurren los presupuestos legales necesarios para tener derecho a dichos beneficios.

Ahora bien, sostiene el Comité de Auditores Generales en su informe N° 01019, de 22 de enero último, que esta conclusión no es aceptable y que la interpretación que la Contraloría General ha hecho de las disposiciones de la ley N° 16.752 contrarían “su texto expreso, el contexto de la misma, su historia y la aplicación de sus disposiciones”.

Lo anterior —entre otras argumentaciones—, por cuanto los artículos 20 y 21 de la ley N° 16.752 sustituyeron el régimen de remuneraciones para la Defensa Nacional de que gozaba el personal civil de la Dirección de Aeronáutica por el existente para la Administración Civil del Estado y para que la interpretación que se contiene en los dictámenes de este Organismo fuera admisible sería necesario que una disposición expresa hubiese privado a estos funcionarios de los demás derechos que la ley establece para los empleados de la Administración Civil del Estado, puesto que el legislador no dijo en el artículo 20 que este personal “ganaría o percibiría” un sueldo de acuerdo con la Escala vigente para esos personales, sino que al expresar “serán clasificados y remunerados” de acuerdo con dicha Escala, empleó una expresión definida por el legislador en el propio Estatuto Administrativo.

El planteamiento señalado ya fue analizado en el dictamen cuya reconsideración se solicita y sólo cabe hacer presente en esta ocasión que no está entre las atribuciones de este Organismo emitir opiniones sobre las expresiones o formas verbales que el legislador debió emplear en la redacción de los textos legales, sino sólo interpretarlos cuando hubiere

dudas sobre su aplicación, y en tal virtud, este Organismo ha entendido que al decir el artículo 20 que “los cargos de las Plantas a que se refiere el artículo anterior serán clasificados y remunerados de acuerdo con la escala de sueldos vigente para la Administración Civil del Estado” se ha referido exclusivamente a las rentas asignadas a las plazas que ocupan los funcionarios de esa repartición y no al sistema o régimen de remuneraciones aplicable a su respecto.

Corroborara lo anteriormente expuesto la circunstancia de que el artículo 21 de la ley N° 16.752 comienza expresando “salvo lo dispuesto en el artículo anterior... etc”, lo que, a juicio de este Organismo Contralor, obliga a concluir que exceptuados los “sueldos” del personal de las Fuerzas Armadas, que no les son aplicables por mandato del artículo 20, rigen para ellos todos los demás beneficios que derivan de la calidad de empleado civil de las Fuerzas Armadas, y la circunstancia de que el precepto se haya remitido expresamente a algunos de estos beneficios por vía de ejemplo no excluye los otros sino que, por el contrario, refuerza el criterio expresado.

A continuación, el informe del Comité de Auditores reitera lo que ya manifestara en una presentación anterior, en el sentido de que el ejemplo que propuso y que este Organismo calificara de hipotético, se basa en la aplicación estricta de los dictámenes citados, y que el resultado es igualmente absurdo al comparar las cifras que se obtienen con la aplicación del sistema anterior y el que resulta de los señalados dictámenes.

Primeramente, conviene destacar que, según el Diccionario de la Lengua de la Real Academia Española la palabra “absurdo” significa “contrario a la razón”, “dicho o hecho repugnante a la razón”.

Sin embargo, cree este Organismo que en la medida en que los ejemplos indicados por ese Comité sólo reflejan operaciones aritméticas que dan aplicación a disposiciones legales vigentes y a los dictámenes 69.176, de 1970, y 1.790 del año en curso, emitidos por este Organismo en uso de las atribuciones que le concede la ley N° 10.336, esos ejemplos y operaciones no pueden ser absurdos, al margen de que el monto de una renta determinado por la aplicación de la ley no constituye un elemento de juicio valedero para fijar el sentido de la norma legal que la establece, atendido lo prescrito por el artículo 23 del Código Civil en orden a que “lo favorable u odioso de una disposición no se tomará en cuenta para ampliar o restringir su interpretación” y a que “la extensión que deba darse a toda ley, se determinará por su genuino sentido y según las reglas de interpretación precedentes”.

Con todo, y en este mismo orden de ideas, podría sostenerse, igualmente, que los ejemplos señalados no corresponden a la realidad, por cuanto las rentas que ellos mencionan no han podido ser percibidas en definitiva por los funcionarios de esa Dirección debido a que en su mayoría son ex oficiales en retiro de las Fuerzas Armadas, que gozan de la correspondiente pensión y están sujetos a la incompatibilidad entre sueldo y pensión, y, por otra parte, todos han estado afectos —hasta el 31 de diciembre de 1969— a la limitación de rentas establecida en el artículo 1° del D.F.L. N° 68, de 1960, modificado por el artículo 96 de la ley N° 16.617 y complementado este último por el artículo 292 de la ley N° 16.840.

Además, cabe destacar que las argumentaciones relativas a la historia del establecimiento de los artículos 20 y 21 de la ley N° 16.752 en las Comisiones de Hacienda y Defensa de ambas ramas del Honorable Congreso Nacional y los cálculos que se efectuaron en el Ministerio de Hacienda en torno al costo del proyecto, a fin de demostrar que el régimen de remuneraciones del personal de la Dirección de Aeronáutica sería el de la Administración Civil del Estado, no varían de modo alguno lo ya sostenido, por cuanto lo erróneo del procedimiento empleado en el cálculo de los presupuestos respectivos a remuneraciones de los empleados, sólo denotaría que dicho procedimiento no se ajusta a lo dispuesto en los señalados preceptos y que ellos deben ser enmendados.

Por último, la circunstancia que por disposición expresa de los artículos 26, 29 y 31 de la ley N° 16.752 en materia de comisiones de servicio al extranjero, asignación por trabajos nocturnos o en días festivos e incompatibilidades le sean aplicables a estos personales las disposiciones del DFL. 63 de 1960, y los artículos 79 y 172 del DFL. 338 de 1960, es una demostración más de que el régimen jurídico aplicable es el que rige para el personal de empleados civiles de las Fuerzas Armadas, puesto que ha sido necesario un texto expreso para sustraerlos de este régimen en determinadas materias como ocurre en la especie.

Por las razones expuestas precedentemente, este Organismo cree que no procede reconsiderar su dictamen 1.790 de 1970 y que la Dirección de Aeronáutica deberá dar cumplimiento a lo ya resuelto sobre la materia.

Transcribese a la Dirección de Aeronáutica y al Departamento de Toma de Razón y Registro.

Dios guarde a US.

(Fdo.): *Héctor Humeres M.*, Contralor General de la República.

Al señor Ministro de Defensa Nacional

Subsecretaría de Guerra

Presente.

ANEXO II

Sugerencias de los funcionarios de la Dirección de Aeronáutica.

1) Intervención en el Reglamento con asesoría jurídica propia. En la ley se indica una línea general para su dictación y un plazo de 30 días.

2) Reemplazo gradual pero con plazos del personal militar por civil y de acuerdo a requisitos para servir la función respectiva. Que se incluya en la ley.

3) Constante representación de los funcionarios civiles para participar en resoluciones que los afecten ante la Dirección de Aeronáutica y personeros del Ministerio de Defensa (Subsecretaría de Aviación).

4) Dictación de la ley en un plazo no mayor de 30 días ya que este compromiso (acta de avenimiento) cuenta con la aprobación de todos los Comités Parlamentarios.

5) Inclusión en la ley de un artículo relacionado con un anticipo a cuenta del pago total de lo adeudado desde el 1° de enero de 1970.

6) El encasillamiento se regirá respetando las jerarquías y grados

actuales del personal técnico y profesional con participación de los representantes que la mayoría de los funcionarios profesionales y técnicos designen para ese objeto en reuniones efectuadas en los sitios de trabajo y con la presencia de las autoridades que el Ministerio de Defensa estime convenientes.

7) Se incluirá un artículo en la ley sobre cancelación de los días no trabajados no aceptándose descuentos totales de anticipos que fueron efectuados y aprobados para ser pagados en cuotas mensuales.

8) Con respecto a lo adeudado por los años 1968 y 1969 se aceptaría un pago del 30% de esa deuda en la forma y plazo que fijara la ley considerando los problemas económicos del Gobierno.

9) El mínimo de aumento para cualquier funcionario técnico sería de E° 800.

10) No se efectuará ninguna represalia que derive como consecuencia del presente movimiento. Cualquier hecho de esta naturaleza determinará un paro indefinido o la renuncia masiva de los funcionarios técnicos y profesionales. Obviamente, se suspenden los sumarios y acciones judiciales iniciadas por el Gobierno con motivo de este movimiento basado en una injusticia legal de acuerdo a los dictámenes de la Contraloría General de la República.

11) Solamente en caso de emergencia nacional (guerra, invasión, etc.) el Ejecutivo por medio de un decreto supremo podría incorporar, eventualmente y por un cierto plazo, al personal de la Dirección de Aeronáutica a las dependencias de la FACH, aun cuando dependiendo el personal de la Dirección del Ministerio de Defensa Nacional no se ve una clara razón para ello.

12) El personal civil profesional y técnico de la Dirección de Aeronáutica se reserva el derecho de cobrar judicialmente el total de lo adeudado por los años 1968 y 1969.

13) Las indicaciones que modificarían la ley N° 16.752 serán originadas en una minuta de acuerdos entre los representantes de los funcionarios civiles técnicos y profesionales con su propia asesoría jurídica y parlamentaria.

5

*INFORME DE LA COMISION DE HACIENDA RECAIDO
EN EL MENSAJE DEL EJECUTIVO CON EL QUE INI-
CIA UN PROYECTO DE LEY QUE ACLARA Y MODI-
FICA LA LEY N° 16.752, SOBRE ORGANIZACION Y
FUNCIONES DE LA DIRECCION DE AERONAUTICA.*

Honorable Senado:

El proyecto en informe reencasilla al personal de la Dirección de Aeronáutica que actualmente goza de remuneraciones de acuerdo a la escala civil ANEF, en la de la escala del personal de la Defensa Nacional. Esta medida representa un mayor gasto de E° 7.156.519.

El presupuesto actual de la Dirección de Aeronáutica asciende a E° 24.086.099. Sin embargo, el gasto real de este servicio, por existir nu-

merasas vacantes que no se han llenado ni se proveerán en el curso del presente año, es de sólo E^o 18.673.625. En consecuencia, se dispone para financiar el nuevo gasto de una economía en el propio Servicio, sobre lo presupuestado, de E^o 5.412.474.

De lo anterior se desprende que queda un saldo por financiar de E^o 1.744,045, que representa el verdadero mayor gasto del proyecto en relación al contemplado en la Ley de Presupuestos de la Nación y que se cubre con traspasos que, en virtud de las facultades legales que la Ley Orgánica de Presupuestos le entrega a los organismos descentralizados, efectuará la autoridad correspondiente entre ítem del Presupuesto Corriente o del Presupuesto de Capital a Corriente de la Dirección de Aeronáutica.

La Comisión consideró que el proyecto se encuentra debidamente financiado en los términos expuestos y le dió su aprobación unánime, recomendándoos aprobar el texto contenido en el informe de la Comisión de Defensa Nacional en los mismos términos en que viene formulado.

Sala de la Comisión, a 15 de julio de 1970.

Acordado en sesión de esta fecha, con asistencia de los Honorables Senadores señores Palma (Presidente), Ballesteros, Bossay, Bulnes y Silva Ulloa.

(Fdo.): *Pedro Correa Opaso*, Secretario.

6

INFORME DE LA COMISION DE OBRAS PUBLICAS,
RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY, INICIADO EN
MOCION DEL HONORABLE SENADOR SEÑOR BALTRA,
QUE DESTINA FONDOS PARA LA CONSTRUCCION DE
UN EDIFICIO PARA EL CUERPO DE BOMBEROS DE
MELIPILLA.

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Obras Públicas ha estudiado el proyecto de ley, iniciado en moción del Honorable Senador señor Baltra, que destina fondos para la construcción de un edificio para el Cuerpo de Bomberos de Melipilla.

Esta iniciativa legal consta de un artículo único, en el que se establece que el Presidente de la República destinará la cantidad de dos millones de escudos, con cargo al excedente producido por los premios no cobrados de los Sorteos de Boletas de Compraventa, con el objeto de financiar la construcción de un nuevo edificio para el Cuartel de Bomberos de la expresada localidad, en los terrenos de que esta Institución dispone en calle Serrano esquina de Valdés.

El referido edificio, que tiene más de cincuenta años, se encuentra en estado ruinoso y no reúne las condiciones más elementales para el adecuado desempeño de las funciones bomberiles.

A dicho Cuerpo de Bomberos pertenecen más de 240 voluntarios, quienes realizan su abnegada labor de bien público no sólo en beneficio

de la ciudad de Melipilla sino de todo el departamento respectivo, cuya población excede de los cien mil habitantes.

Esta prestigiosa Institución, que cumplió 59 años de existencia el 22 de julio del año en curso, cuenta con un predio en la ciudad de Melipilla, donde proyecta erigir su nuevo local, tarea en la que no sólo se hallan empeñados los propios Voluntarios, sino también las autoridades edilicias y los pobladores en general, que están entregando su aporte entusiasta a la concreción de este sentido anhelo.

La Comisión compartió plenamente la finalidad que se persigue con este proyecto, dejando entregado a la Comisión Técnica respectiva el pronunciamiento acerca del financiamiento propuesto.

Sin embargo, el señor Reyes manifestó que, por carecer de antecedentes en cuanto al costo que tendría la construcción de este edificio y a la disponibilidad de fondos para financiarla, se abstenía de votar.

Por consiguiente, con los votos de los señores Acuña y Valente y la abstención del señor Reyes, vuestra Comisión de Obras Públicas os recomienda aprobar el siguiente

Proyecto de ley:

“Artículo único.—El Presidente de la República destinará la cantidad de E^o 2.000.000, con cargo al excedente producido por los premios no cobrados de los sorteos de boletas de compraventas, con el objeto de financiar la construcción de un nuevo edificio para el Cuartel de Bomberos de la ciudad de Melipilla, en los terrenos que ese Cuerpo de Bomberos posee en calle Serrano esquina de Valdés de la citada ciudad.”.

Sala de la Comisión, a 16 de septiembre de 1969.

Acordado en sesión de esta fecha, con asistencia de los Honorables Senadores señores Reyes (Presidente), Acuña y Valente.

(Fdo.): *Rodemil Torres Vásquez*, Secretario.

7

*INFORME DE LA COMISION DE HACIENDA RECAIDO
EN LA MOCION DEL HONORABLE SENADOR SEÑOR
BALTRA, CON LA QUE INICIA UN PROYECTO DE LEY
QUE DESTINA FONDOS AL CUERPO DE BOMBEROS
DE MELIPILLA.*

Honorable Senadó:

Por haberse legislado sobre el particular, os proponemos enviar al archivo este proyecto de ley.

Sála de la Comisión, a 15 de julio de 1970.

Acordado en sesión de esta fecha, con asistencia de los Honorables Senadores señores Palma (Presidente), Ballesteros y Silva Ulloa.

(Fdo.): *Pedro Correa Opaso*, Secretario.

*INFORME DE LA COMISION DE HACIENDA RECAIDO
EN EL PROYECTO DE LEY DE LA HONORABLE CA-
MARA DE DIPUTADOS QUE LIBERA DE DERECHOS
LA INTERNACION DE UN ORGANO ELECTRONICO
DESTINADO A DON CARLOS HUERTA DIAZ.*

Honorable Senado:

El proyecto en informe tiene por objeto permitir a don Carlos Huerta Díaz, modesto empleado jubilado del Banco del Estado, proporcionar a sus hijos Carlos Francisco y Patricio, de doce y ocho años de edad, respectivamente, un órgano electrónico, que les permita avanzar en el desarrollo de sus extraordinarias cualidades interpretativas y de talento musical. En efecto, los niños mencionados están dotados de singulares condiciones musicales, que han llevado al Ministerio de Educación Pública a recomendar sus presentaciones con el objeto de estimular la afición por la música entre el estudiantado nacional.

La Comisión aceptó conceder la franquicia solicitada, completando la redacción del artículo en orden a autorizar también la importación del instrumento musical referido.

Además, a indicación de los Honorables Senadores señores Ballesteros y Pablo, acordó agregar un artículo que modifica el artículo 169 de la ley N° 16.840, que concedió franquicias aduaneras a la internación de elementos componentes de una clínica dental de la Unión de Obreros Portuarios de Valparaíso.

El artículo 169 citado otorgó franquicias aduaneras a la importación de una clínica dental destinada a la Unión de Obreros Portuarios de Valparaíso, especificándose que la marca de las mercaderías sería "Siemens", en circunstancias que en definitiva se resolvió adquirir la marca "Ritter", que resulta más conveniente. Asimismo, no se adquirieron los vehículos modelo del año 1967, importándose ahora dos ambulancias modelo 1969.

Por estas razones os proponemos agregar un artículo nuevo que actualiza el artículo 169 de la ley N° 16.840.

En virtud de las consideraciones expuestas, os proponemos aprobar el proyecto de la Honorable Cámara de Diputados, con las siguientes modificaciones:

Artículo único

Pasa a ser artículo 1º, con la sola enmienda de sustituir la palabra inicial "Libérase", por las siguientes: "Autorízase la importación y libérase".

Agregar a continuar el siguiente artículo 2º, nuevo:

"Artículo 2º—Reemplázase el texto del artículo 169 de la ley N° 16.840, publicado en el Diario Oficial de 24 de mayo de 1968, por el siguiente:

“Artículo 169.— Autorízase la importación y libérase de derechos específicos, derechos ad valorem, tasa del artículo 221 de la ley N° 16.840, almacenaje y en general, de todo impuesto o derechos que se perciba por intermedio de las aduanas, a los siguientes elementos destinados a la Unión de Obreros Portuarios de Valparaíso, para la instalación de una Clínica Dental:

Tres Clínicas RITTER, completas, con sus respectivos instrumentales y tres esterilizadores, y accesorios.

Dos vehículos marca Ford, Econoline Van 100, modelo 1969, series E 15 FHF N° 70.336 y E 15 FHF N° 70.367.

Si dentro del plazo de cinco años, contados desde la fecha de vigencia de la presente ley, las mercaderías individualizadas en los incisos anteriores fueren enajenadas a cualquier título o se les diere un destino distinto del específico, deberán enterarse en arcas fiscales los derechos e impuestos del pago de los cuales esta ley libera, quedando solidariamente responsables de su integro las personas o entidades que intervengan en los actos o contratos respectivos.”

Sala de la Comisión, a 15 de julio de 1970.

Acordado en sesión de esta fecha con asistencia de los Honorables señores Palma (Presidente), Ballesteros, Bossay, Bulnes y Silva Ulloa.

(Fdo.) : *Pedro Correa Opaso*, Secretario.

9

*MOCION DEL HONORABLE SENADOR SEÑOR SULE,
CON LA QUE INICIA UN PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE
NORMAS RELATIVAS A LA JUBILACION DE
DETERMINADOS FUNCIONARIOS JUDICIALES.*

Honorable Senado:

El artículo 99 de la ley N° 16.617, de 2 de febrero de 1967, estableció que sólo sería imponible el 70% de la remuneración de los funcionarios judiciales, alterando el régimen de jubilaciones existentes, especialmente en perjuicio de quienes habían cumplido los requisitos necesarios para gozar de ese beneficio.

La ley N° 16.724, de 16 de diciembre de 1967, estableció en su artículo 32: “El personal de los Escalafones Primarios y del Personal Subalterno del Poder Judicial a que se refieren los incisos 2º y 3º del artículo 264 del Código Orgánico de Tribunales que, a la fecha de impetrar el beneficio de la jubilación tengan 65 años de edad y 30 años de servicios e imposiciones, podrá jubilar computando sus remuneraciones imponibles sin la limitación contenida en los incisos 1º y 4º del artículo 99 de la ley 16.617”.

Posteriormente, la ley N° 16.840, de 24 de mayo de 1968, dispuso en su artículo 119: “Se declara que están comprendidos en la disposición del artículo 32 de la ley 16.724, de 16 de diciembre de 1967, los ex funcionarios judiciales que, a la fecha en que jubilaron, tenían 30 o más años de servicios”.

“Los interesados que se acojan a este beneficio deberán integrar las diferencias de imposiciones a que hubiere lugar por todo el período en que rija la limitación”.

De este modo, el artículo 119 citado, en resguardo de los principios constitucionales que garantizan el respeto a los derechos adquiridos, restituyó a los funcionarios judiciales a que se refiere el goce de sus derechos previsionales sin la limitación introducida por el artículo 99 de la ley N° 16.617.

Sin embargo, por una inadvertencia, la disposición de que se trata no reparó el daño inferido en sus derechos previsionales a los funcionarios judiciales que, teniendo iguales requisitos de años de servicios y de imposiciones que aquellos de que se ocupa, o sea, de los que ya habían jubilado, continuaron en funciones, sin ingresar al sector pasivo, lo que hace acreedores, con tanta mayor razón a que se les respete el régimen previsional dentro del cual habían cumplido todo los requisitos necesarios para jubilar y habían incorporado a su patrimonio el correspondiente derecho, antes de que se dictase la ley N° 16.617.

En mérito de lo expuesto, propongo el siguiente artículo:

“Artículo . . .—Los funcionarios judiciales que a la fecha de entrar en vigencia la ley N° 16.617 tenían treinta años de servicios e imposiciones, podrán acogerse a jubilación con la totalidad de las remuneraciones asignadas al cargo que desempeñen, las cuales se declaran imponibles sin las limitaciones establecidas en los incisos 1° y 5° del artículo 99 de dicha ley.

Los interesados integrarán las imposiciones a que hubiere lugar en sesenta cuotas mensuales.”

(Fdo.): *Anselmo Sule Candia.*