

REPÚBLICA DE CHILE

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO PUBLICACIÓN OFICIAL

LEGISLATURA 331a, ORDINARIA

Sesión 28a, en martes 22 de agosto de 1995

Ordinaria

(De 16:17 a 20:1)

**PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES GABRIEL VALDÉS, PRESIDENTE,
Y RICARDO NÚÑEZ, VICEPRESIDENTE
SECRETARIOS, LOS SEÑORES RAFAEL EYZAGUIRRE ECHEVERRÍA,
TITULAR, Y JOSÉ LUIS LAGOS LÓPEZ, PROSECRETARIO**

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

I. ASISTENCIA

Asistieron los señores:

- Alessandri Besa, Arturo
- Bitar Chacra, Sergio
- Calderón Aránguiz, Rolando
- Cantuarias Larrondo, Eugenio
- Carrera Villavicencio, María Elena
- Cooper Valencia, Alberto
- Díaz Sánchez, Nicolás
- Diez Urzúa, Sergio
- Errázuriz Talavera, Francisco Javier
- Feliú Segovia, Olga
- Fernández Fernández, Sergio
- Frei Bolívar, Arturo
- Frei Ruiz-Tagle, Carmen
- Gazmuri Mujica, Jaime
- Hamilton Depassier, Juan
- Hormazábal Sánchez, Ricardo
- Horvath Kiss, Antonio
- Huerta Celis, Vicente Enrique
- Lagos Cosgrove, Julio
- Larraín Fernández, Hernán
- Larre Asenjo, Enrique
- Lavandero Illanes, Jorge
- Letelier Bobadilla, Carlos
- Martin Díaz, Ricardo
- Matta Aragay, Manuel Antonio
- Muñoz Barra, Roberto
- Núñez Muñoz, Ricardo
- Ominami Pascual, Carlos

- Otero Lathrop, Miguel
- Páez Verdugo, Sergio
- Pérez Walker, Ignacio
- Piñera Echenique, Sebastián
- Prat Alemparte, Francisco
- Ríos Santander, Mario
- Romero Pizarro, Sergio
- Ruiz De Giorgio, José
- Ruiz-Esquide Jara, Mariano
- Sinclair Oyaneder, Santiago
- Sule Candia, Anselmo
- Thayer Arteaga, William
- Urenda Zegers, Beltrán
- Valdés Subercaseaux, Gabriel
- Zaldívar Larraín, Adolfo
- Zaldívar Larraín, Andrés

Concurrieron, además, los señores Ministros del Interior, de Defensa Nacional y de Transportes y Telecomunicaciones.

Actuó de Secretario el señor Rafael Eyzaguirre Echeverría, y de Prosecretario, el señor José Luis Lagos López.

II. APERTURA DE LA SESIÓN

--Se abrió la sesión a las 16:17, en presencia de 44 señores Senadores.

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

III. TRAMITACIÓN DE ACTAS

El señor VALDÉS (Presidente).- Se da por aprobada el acta de la sesión 2a, especial, en 30 de mayo del año en curso, que no ha sido observada.

El acta de la sesión 3a, ordinaria, en 31 de mayo del presente año, se encuentra en Secretaría a disposición de los señores Senadores, hasta la sesión próxima, para su aprobación.

IV. CUENTA

El señor VALDÉS (Presidente).- Se va a dar cuenta de los asuntos que han llegado a Secretaría.

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

Mensajes

Cinco de Su Excelencia el Presidente de la República:

Con los tres primeros, inicia los siguientes proyectos:

1.- Proyecto de reforma a la Constitución Política de la República, en materia de composición del Senado, de integración del Tribunal Constitucional, y en lo relativo al Consejo de Seguridad Nacional. (Con urgencia calificada de "Simple").

--Pasa a la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento.

2.- Proyecto de ley que dicta normas para contribuir al esclarecimiento de la verdad en torno al destino de los detenidos desaparecidos, y otros casos sobre derechos humanos. (Con urgencia calificada de "Simple").

--Pasa a la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento, y a la de Derechos Humanos, Nacionalidad y Ciudadanía, y se manda poner en conocimiento de la Excelentísima Corte Suprema.

3.- Proyecto de ley que modifica las Leyes Orgánicas Constitucionales de las Fuerzas Armadas y de Carabineros de Chile. (Con urgencia calificada de "Simple").

--Pasa a la Comisión de Defensa Nacional.

Con el cuarto, hace presente la urgencia, con el carácter de "Suma", al proyecto de ley que crea un Sistema Nacional de Certificación de Calidad para Frutas y Hortalizas Frescas de Exportación.

--Se tiene presente la calificación y se manda agregar el documento a sus antecedentes.

Con el último, retira la urgencia y la hace presente, nuevamente, con el carácter de "Suma", al proyecto de ley que establece el Sistema de Salud de las Fuerzas Armadas.

--Queda retirada la urgencia, se tiene presente la nueva calificación y se manda agregar el documento a sus antecedentes.

Oficios

De Su Excelencia el Presidente de la República, mediante el cual consigna los fundamentos del proyecto de reforma constitucional y de los proyectos de ley enunciados anteriormente, presentados con esta misma fecha.

--Queda a disposición de los señores Senadores.

Cuatro de la Cámara de Diputados:

Con el primero, comunica que ha aprobado, con la excepción que señala, las observaciones formuladas por Su Excelencia el Presidente de la República al proyecto de ley sobre restricciones a actividades relacionadas con el tabaco. (Con urgencia calificada de "Simple").

--Se manda comunicar al Tribunal Constitucional, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 82, N° 1, de la Carta Fundamental.

Con los tres siguientes, hace presente que ha dado su aprobación a las modificaciones propuestas por el Senado a los siguientes proyectos de ley:

- 1.- El que concede un aguinaldo de Fiestas Patrias a los trabajadores y pensionados que indica.
- 2.- El que modifica el Código Penal con el objeto de sancionar de manera autónoma el delito de receptación.
- 3.- El que faculta al Presidente de la República para crear los Servicios de Salud de Arauco y de Araucanía Norte.

--Se toma conocimiento y se manda archivar los documentos junto a sus antecedentes.

De la señora Ministra de Bienes Nacionales, con el que contesta un oficio enviado en nombre del Senador señor Cantuarias, referido a los contratos de arrendamiento de los locatarios de la Galería Alessandri, en la ciudad de Concepción.

Del señor Alcalde de la Municipalidad de Calama, con el que contesta un oficio enviado en nombre de la Senadora señora Frei, en relación con las áreas verdes del establecimiento educacional que señala.

Del señor Alcalde de la Municipalidad de Concepción, con el que da respuesta a un oficio enviado en nombre del Senador señor Cantuarias, relacionado con la situación del Mercado Municipal de Concepción.

--Quedan a disposición de los señores Senadores.

Informes

Dos de la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento, recaídos en los siguientes asuntos:

- 1.- Proyecto de ley, en primer trámite constitucional, e iniciado en moción de los Senadores señores Lavandero, Pérez, Piñera, Romero y Vodanovic, que modifica el inciso primero del artículo 26 de la Ley Orgánica Constitucional del Congreso, respecto a la calificación de urgencias.
- 2.- Proyecto de acuerdo, iniciado en moción del Senador señor Piñera, que modifica el artículo 36 del Reglamento del Senado, con el objeto de fijar la oportunidad en que los Presidentes de Comisión deben dar cuenta de los asuntos ingresados y de regular lo relativo a las materias que deben incluirse en Tabla para su discusión.

Informe de las Comisiones de Economía y de Agricultura, unidas, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional e iniciado en mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República, que crea un Sistema Nacional

de Certificación de Calidad para Frutas y Hortalizas Frescas de Exportación. (Con urgencia calificada de "Suma").

Informe Complementario al Segundo Informe de la Comisión de Vivienda y Urbanismo recaído en el proyecto que modifica el decreto con fuerza de ley N° 458, de 1975, Ley General de Urbanismo y Construcciones, con el objeto de favorecer la mejor calidad de la construcción. (Con urgencia calificada de "Simple").

--Quedan para tabla.

Moción

Del Senador señor Ríos, con la que inicia un proyecto de ley que reemplaza el artículo 25 de la Ley Orgánica Constitucional sobre Sistema de Inscripciones Electorales y Servicio Electoral, y el artículo 37 de la Ley Orgánica Constitucional sobre Votaciones Populares y Escrutinios, estableciendo un sistema de registro electoral común para hombres y mujeres.

--Pasa a la Comisión de Gobierno, Descentralización y Regionalización.

Solicitud

Del señor Carlos Antonio Calquín Parraguez, con la que pide la rehabilitación de la ciudadanía.

--Pasa a la Comisión de Derechos Humanos, Nacionalidad y Ciudadanía.

Proyecto de acuerdo

De los Senadores señora Carrera y señores Bitar, Calderón, Gazmuri, Núñez, Ominami y Sule, relativo a la IV Conferencia Mundial sobre la Mujer, que se realizará en Beijing entre los días 5 y 15 de septiembre próximo.

--Queda para el Tiempo de Votaciones de la próxima sesión ordinaria.

ACUERDOS DE COMITÉS

El señor VALDÉS (Presidente).- Los Comités adoptaron los siguientes acuerdos:

Tratar hoy, con carácter de fácil despacho, los proyectos que paso a reseñar:

El que aprueba el Convenio Internacional para la Protección de las Obtenciones Vegetales;

El que introduce diversas modificaciones al Código Orgánico de Tribunales;

El que aprueba el Acuerdo de Cooperación Económica entre la República de Chile y la Unión Económica Belgo-Luxemburguesa;

El que aprueba el Acuerdo de Cooperación entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la Comunidad Francesa de Bélgica;

El que aprueba el Convenio sobre la Promoción y Protección Recíproca de Inversiones, suscrito con el Reino de Dinamarca en 1993;

Y, por último, las solicitudes de rehabilitación de ciudadanía de los señores Luis Humberto Leiva Montecinos, José David Gómez Montoya y Guillermo Alejandro Kock Schurch.

En segundo lugar, acordaron prolongar la sesión de hoy hasta el despacho del proyecto que modifica la Ley de Tránsito, en lo relativo a las licencias de conducir, dejando sin efecto la hora de Incidentes.

En tercer término, determinaron celebrar una sesión extraordinaria mañana miércoles, de 10:30 a 13:30; extender la sesión ordinaria de la tarde desde las 15:30 hasta las 22 y dejar sin efecto la sesión del día jueves.

La señora FREÍ (doña Carmen).- ¿Me permite, señor Presidente? Como se acordó suspender la hora de Incidentes de hoy, quisiera saber si se mantiene la de la sesión de la tarde de mañana.

El señor VALDÉS (Presidente).- Sí se mantiene, señora Senadora.

Por otro lado, los Comités solicitaron a los señores Presidente de la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia y Presidente de la Comisión de Defensa que tuvieran a bien convocar a las Comisiones que presiden para los días martes y miércoles próximo, a fin de iniciar el análisis de los proyectos del Ejecutivo de que se ha dado cuenta en la presente sesión.

V. ORDEN DEL DÍA

Boletín N°1577-10

PROTECCIÓN DE OBTENCIONES VEGETALES

El señor VALDÉS (Presidente).- Conforme a lo convenido, corresponde comenzar por el tratamiento del proyecto de acuerdo, en primer trámite constitucional, que aprueba el Convenio Internacional para la Protección de las Obtenciones Vegetales, suscrito en París, en 1961. Cuenta con informe de la Comisión de Relaciones Exteriores.

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

Proyecto de acuerdo:

En primer trámite, sesión 57a, en 3 de mayo de 1995.

Informe de Comisión:

Relaciones Exteriores, sesión 27a, en 17 de agosto de 1995.

El señor VALDÉS (Presidente).- En discusión general y particular, a la vez.

Tiene la palabra el Honorable señor Alessandri.

El señor ALESSANDRI.- Señor Presidente, el presente Convenio fue suscrito en París el 2 de diciembre de 1961 y modificado después por dos Actas Adicionales acordadas en Ginebra en los años 1972 y 1978.

Su finalidad es reconocer y garantizar un derecho a quien obtiene una variedad vegetal nueva, así como constituir a los Estados Partes del mismo en una Unión denominada "Unión Internacional para la Protección de las Obtenciones Vegetales".

En la actualidad son 27 los países miembros de dicha Unión, entre los que se destacan, por nuestro continente, Argentina y Uruguay, y se espera la próxima adhesión de Brasil y Colombia.

No creo del caso analizar en profundidad esta materia, pues el Senado ya la estudió in extenso cuando despachó lo que hoy es la ley N° 19.342, que reconoce el derecho a explotar un variedad determinada que tiene el que la desarrolló. Cabe señalar que ese cuerpo legal coincide casi exactamente con las disposiciones del presente Convenio, pues durante su elaboración tuvimos en vista el próximo tratamiento de éste, de modo que procuramos evitar ulteriores modificaciones.

Por tanto, señor Presidente, tras este informe sumario, pido al Honorable Senado que apruebe el proyecto de acuerdo en debate.

He dicho.

El señor VALDÉS (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Matta.

El señor MATTA.- Señor Presidente, como se ha indicado, el Convenio en comento fue suscrito en París, en 1961, y se presenta ahora a la aprobación del Senado en conjunto con las Actas Adicionales suscritas en 1972 y 1978, en Ginebra, Suiza.

El proyecto de acuerdo se encuentra en primer trámite constitucional, y, como todo tratado internacional, tuvo su inicio en mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República.

La Comisión de Relaciones Exteriores sugiere que sea discutido en general y en particular a la vez, y propone aprobarlo, criterio que comparto, ya que nuestro país es un creciente creador de variedades vegetales cuya importancia es fundamental para la economía nacional.

Mucho se ha hablado de la necesidad de contar con normativas para el comercio intrarregional y en lo relativo al derecho del obtentor sobre la base de los principios sustentados por la Unión Internacional para la Protección de las Obtenciones Vegetales y de los acuerdos sobre propiedad intelectual del GATT. Es una cuestión indubitada que los organismos regionales o de

complementación económica a los que nuestro país postule, tales como el MERCOSUR y el NAFTA, considerarán necesariamente tales normas.

En vista de ello, votaré a favor del proyecto de acuerdo, teniendo presente que las materias más importantes consultadas en el instrumento internacional son las siguientes:

a) El objeto de la convención, cual es reconocer y garantizar un derecho al obtentor de una variedad vegetal nueva, o a su causahabiente,

b) Las formas de protección que el Convenio establece, las cuales dicen relación a que:

1. Cada Estado de la Unión puede reconocer el derecho del obtentor previsto por el presente Convenio mediante la concesión de un título de protección particular o de una patente.

2. Cada Parte puede limitar el Convenio dentro de un género o de una especie.

c) Los principios dominantes, cuales son:

1. Trato nacional. Un Estado de la Unión debe dar a las personas naturales y jurídicas con domicilio o residencia en otro Estado de la Unión el mismo trato que da a uno de sus nacionales, en lo que al reconocimiento y a la protección del derecho del obtentor se refiere.

2. Reciprocidad. Todo Estado de la Unión que aplique el Convenio a un género o una especie determinados tendrá la facultad de limitar el beneficio de la protección a los nacionales del Estado de la Unión que aplique el Convenio a ese género o especie y a las personas naturales y jurídicas con domicilio o residencia en uno de dichos Estados.

d) Los géneros y especies botánicas por proteger, los cuales se fijan en los siguientes términos:

1. El Convenio es aplicable a todos los géneros y especies botánicas.

2. A la entrada en vigor del Convenio en su territorio, cada Estado Parte aplicará las disposiciones de éste a 5 géneros o especies, como mínimo, y progresivamente lo irá haciendo a otros géneros en los plazos que se determinan.

e) Los derechos protegidos y el ámbito de protección, a saber:

1. Se concede un derecho al obtentor para exigir su autorización previa en la producción con fines comerciales, en la puesta a la venta y en la comercialización del material de reproducción o de multiplicación vegetativa, en su calidad de tal, de la variedad. El obtentor podrá subordinar su autorización a condiciones definidas por él mismo.

2. No será necesaria la autorización del obtentor para lograr una nueva variedad a partir de la variedad protegida, ni para la comercialización de las nuevas variedades.

f) La Duración de la protección se regula estableciendo que:

1. El derecho del obtentor no es perpetuo. La protección no podrá ser menor de 15 años, contados desde la fecha del otorgamiento de la protección.

2. La limitación del derecho se hará por razones de orden público.

g) Sobre los Órganos de la Unión, cabe expresar:

1. Son el Consejo y la Secretaría General, que se denomina Oficina de la Unión Internacional para la Protección de las Obtenciones Vegetales.

2. El Consejo estará integrado por representantes de los Estados miembros de la Unión, cada uno de los cuales tendrá un voto. Elegirá de entre sus miembros un Presidente y un Vicepresidente primero y tendrá una sesión ordinaria al año.

Cabe finalmente reseñar -y con esto termino, señor Presidente- que la aprobación del Convenio es una consecuencia lógicamente necesaria de la aprobación de la ley N° 19.342, publicada el 3 de noviembre de 1994, que reguló los derechos de los nuevos obtentores vegetales, haciéndose un gran aporte a la innovación tecnológica de nuestra patria.

He dicho.

El señor VALDÉS (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Romero.

El señor ROMERO.- Señor Presidente, la importancia del Convenio para Chile radica en que, al haberse modificado la Convención de la Unión Internacional para la Protección de las Obtenciones Vegetales (UPOV) en 1991, se estableció un nuevo plazo, que vence el 31 de diciembre de 1995, para que los países que aún pretenden afiliarse a esta organización internacional puedan hacerlo según el Acta de 1978 y no necesariamente la de 1991. Después del 31 de diciembre de 1995, la Convención de 1978 no aceptará nuevos miembros.

Por lo anterior, es muy importante que antes de dicho plazo Chile establezca -como lo está haciendo mediante el proyecto de acuerdo en debate- las condiciones necesarias para ratificar el Convenio de la UPOV de 1978.

Ahora, tal como lo han señalado los señores Senadores que me precedieron, para los obtentores vegetales el Convenio es de gran relevancia. Hoy, 27 naciones integran la UPOV; la mayoría de ellas son europeas. De nuestra región, son miembros Argentina y Uruguay, y se espera la adhesión próxima de Brasil y Colombia.

Por las consideraciones expuestas, es importante que el Senado confirme la incorporación de Chile al Convenio UPOV 1978, que, como expresé, debe concretarse dentro del plazo establecido: 31 de diciembre de 1995.

Gracias, señor Presidente.

El señor VALDÉS (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Errázuriz.

El señor ERRÁZURIZ.- Señor Presidente, quiero representar mi preocupación respecto del proyecto de acuerdo que estamos analizando y del informe elaborado por la Comisión de Relaciones Exteriores.

Existe una gran discusión en ciertos niveles universitarios sobre la ley 19.342, aprobada por el Congreso en 1994, porque al permitirse inscribir a nombre de compañías transnacionales diversos procesos que son conocidos de hecho por nuestro país se imposibilitará a los chilenos continuar su desarrollo vegetal. Por ello, es altamente peligroso no estudiar esta materia a fondo.

Por ejemplo, Chile está produciendo xantinas, colorantes naturales que reemplazan a los artificiales en la producción de peces, salmones y aves. Y la inscripción a nombre de compañías transnacionales de procesos de hecho conocidos en Chile pero que nunca han sido inscritos crea una dificultad muy superior a la que origina la citada ley. Porque ésta es susceptible de ser modificada por el Senado. Pero en el caso del proyecto de acuerdo en discusión, de aprobarse en los términos propuestos por la Comisión de Relaciones Exteriores, nos deja "amarrados" a un instrumento internacional que será muy difícil modificar o adaptar con posterioridad.

Asimismo, debo hacer presente que, con relación a las especies vegetales, en el mundo -y en nuestras universidades también- se están realizando investigaciones, no sólo en biotecnología, sino también en desarrollo y procesamiento de variedades vegetales, para los efectos de obtener antioxidantes y fármacos. Es decir, existe la posibilidad de transformar las antiguas agüitas en remedios; por la vía del desarrollo de los ingredientes orgánicos que arrastran estos productos, se puede obtener de ellas oleorresinas. Se trata de una tecnología que Chile está desarrollando y conociendo. Por ello, el hecho de que compañías extranjeras se anticipen en inscribir a su nombre procesos de producción que nuestro país ya conoce y procura mejorar puede originar el día de mañana dificultades para el desenvolvimiento de nuestra propia tecnología en materia de especies vegetales.

La producción de antioxidantes naturales -se ocupan en la conservación de todos los alimentos- para eliminar los artificiales es una industria cada vez más creciente en el mundo y del mayor interés (tal es el caso de los nitritos, que, según se ha descubierto, producen cáncer).

Considero inconveniente aprobar este Convenio sin haber enviado antes el proyecto de acuerdo a la Comisión de Medio Ambiente y Bienes Nacionales,

por ejemplo, o a la de Agricultura, para que estudie en conjunto con el Ministerio de Agricultura sus eventuales derivaciones, y sin haber escuchado a los profesores universitarios, quienes están trabajando meticulosamente en esta materia y -me consta- se hallan altamente preocupados por el desconocimiento general que sobre este tipo de situaciones existe en el país.

Por lo tanto, sugiero enviar el proyecto de acuerdo a las Comisiones pertinentes -básicamente, a la de Agricultura-, con el objeto de escuchar allí la posición de las universidades y conocer las implicancias del Convenio. Asimismo, podremos informarnos de que, a raíz de estos procesos -de la obtención de oleorresinas por los métodos modernos que se están recién investigando en el mundo, pero que Chile ya conoce y sobre los cuales está experimentando-, es factible obtener fármacos que producirían una verdadera revolución en la agricultura. Por ejemplo, la factibilidad de obtener, a partir de la salvia, el romero y yerbas similares hasta ahora poco conocidas, remedios que pueden ser de gran interés nacional.

En consecuencia, señor Presidente, solicito formalmente que el proyecto de acuerdo sea enviado a las Comisiones de Agricultura y de Medio Ambiente y Bienes Nacionales, y a otras que la Mesa estime convenientes, a fin de escuchar a los profesores universitarios, quienes conocen mejor que los señores Senadores estas materias, y de que no nos conformemos sólo con el informe de la Comisión de Relaciones Exteriores para aprobar un Convenio que únicamente -hago hincapié- han suscrito Argentina y Uruguay; porque no sólo faltan por firmarlo Brasil y Colombia, sino también Chile y muchas otras naciones.

Por todo lo anterior, me parece que sería conveniente atrasar un poquito la aprobación del proyecto de acuerdo y evitar el peligro de incurrir en los riesgos que he señalado.

He dicho.

El señor ROMERO.- ¿Me permite, señor Presidente?

El señor VALDÉS (Presidente).- Perdón, señor Senador.

El tiempo de Fácil Despacho es de 30 minutos; pero si se emplea sólo en el tratamiento de un proyecto, se desvirtúa su objetivo.

Tiene la palabra el Honorable señor Romero.

El señor ROMERO.- Señor Presidente, no me opongo a la solicitud del Honorable señor Errázuriz de que el proyecto de acuerdo vaya a la Comisión de Agricultura, pero quiero llamar la atención en cuanto a que nos encontramos ante un plazo perentorio, que vence el 31 de diciembre de 1995.

Obviamente, si tomamos todas las precauciones y hacemos las cosas como corresponde, perfectamente se puede llevar a cabo un debate en aquella Comisión. Sin embargo, deseo aclarar que la Convención de la UPOV de 1978 no posee la inflexibilidad ni las características de la de 1991. Éste

es un tema que ha sido estudiado. Y, en resumen, la UPOV 1978 ofrece mayor flexibilidad para proteger los derechos de los agricultores y de los fitomejoradores; es más adaptable a la situación particular de cada país, y no requiere -esto es muy importante- que la totalidad de las especies vegetales esté protegida. El plazo de la protección es menor que el del Acta de 1991 y, por ende, la nueva variedad pasa antes a ser de dominio público.

Sin duda, quienes no han estudiado a fondo el tema tienen legítimo derecho a efectuar un análisis posterior. Pero deseo advertir que, si vamos a tomar la decisión de enviar el proyecto de acuerdo a la Comisión de Agricultura, deberemos tener presente el plazo del 31 de diciembre de 1995.

He dicho.

El señor VALDÉS (Presidente).- Como se ha realizado el número suficiente de intervenciones, y considerando, además, que estamos en Fácil Despacho, procederemos a la votación.

El señor URENDA.- Y el proyecto tiene urgencia.

El señor VALDÉS (Presidente).- Así es. La urgencia está por vencer. Por lo tanto, reglamentariamente, no podemos enviar el proyecto a Comisión.

El señor ALESSANDRI.- ¿Me permite, señor Presidente?

El señor VALDÉS (Presidente).- Tiene la palabra Su Señoría.

El señor ALESSANDRI.- Señor Presidente, aquí se ha emitido una serie de opiniones absolutamente confusas y confundidas. Los procedimientos para obtener determinadas sustancias de plantas u otras materias son objeto de patentes de invención regidas por una ley diferente. Este Convenio se refiere a la obtención de nuevas variedades vegetales, distintas de las existentes. Si ya existen, no constituyen novedad y no se pueden patentar.

Suponer que todos estos procesos son de empresas transnacionales es menospreciar la calidad y nivel tecnológico de este país. La inmensa mayoría de las nuevas semillas, de trigo y otros vegetales, patentadas o protegidas en Chile son de origen nacional. De manera que aquí no se está protegiendo a ninguna transnacional ni otorgando tratamiento especial alguno. Además, hay 27 países que forman la UPOV, número que irá aumentando. Y los países productores de frutas y de semillas hortofrutícolas ya están participando en este Convenio.

Cuando se aprobó la legislación respectiva, el Honorable señor Errázuriz todavía no era Senador y, en consecuencia, no participó en su discusión.

El señor ERRÁZURIZ.- Pero la conozco.

El señor ALESSANDRI.- ¡No la conoce, señor Senador!

El señor ERRÁZURIZ.- ¿Me permite una interrupción, Honorable colega?

El señor ALESSANDRI- ¡No, señor Senador!

El señor ERRÁZURIZ.- ¡Ésa es la mejor demostración, señor Presidente!

El señor ALESSANDRI- Por otra parte, cuando se estudió el proyecto se escuchó a todos los profesores expertos en la materia. Durante semanas estuvimos oyendo opiniones técnicas, y todos concordaron en que era una buena legislación.

Repito: la ley se ciñe estrictamente a lo que dispone este Tratado. En consecuencia, dilatar la aprobación del proyecto de acuerdo argumentando razones inexistentes es sólo perder el tiempo.

Por eso, insisto en que debiéramos aprobar el Convenio. Yo no tengo mayor interés personal en este asunto, pero considero que la Comisión de Relaciones -que no despacha las cosas así como así- realizó un buen trabajo. Y si se dispone que cada materia sometida a su conocimiento debe mandarse a otra Comisión, no vamos a terminar nunca.

Por tales razones, solicito a los Honorables colegas que participaron en la discusión de la ley anterior aprobar este proyecto de acuerdo.

He dicho.

El señor VALDÉS (Presidente).- En votación general y particular el proyecto de acuerdo.

--(Durante la votación).

El señor ERRÁZURIZ.- Perdón, señor Presidente, pero había solicitado la palabra por haber sido aludido.

El señor VALDÉS (Presidente).- En una discusión de esta naturaleza, el tiempo está limitado a una intervención, señor Senador.

El señor ERRÁZURIZ.- Seré muy breve, señor Presidente. Y creo que tengo derecho a vindicarme, por haber sido personalmente aludido.

El señor VALDÉS (Presidente).- Sólo un minuto, señor Senador, y circunscrito a la alusión, porque estamos en votación.

El señor ERRÁZURIZ.- Señor Presidente, quiero precisar, en primer lugar, que nadie ha pretendido desmerecer el trabajo que ha hecho la Comisión. Y, en seguida, que conozco perfectamente la ley anterior, entre otras razones, por mi calidad de ingeniero agrónomo, que no la tiene el señor Senador que me precedió en el uso de la palabra. Todas las variedades que se desarrollan constituyen un tema altamente tecnificado, en el cual un abogado destacado como el Honorable señor Alessandri no tiene por qué ser especialista; en cambio, yo sí lo he sido. En vista de ello, quiero expresar la conveniencia.

El señor HAMILTON.- ¡No se salga del tema, señor Senador!

El señor VALDÉS (Presidente).- Señor Senador, ha terminado su tiempo. Estamos en votación, y no podemos seguir con alusiones personales.

El señor ERRÁZURIZ.- Sólo deseaba manifestar que es un problema técnico, no político, ni menos personal.

El señor VALDÉS (Presidente).- Continúa la votación.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).- ¿Cómo vota, Honorable señor Alessandri?

El señor ALESSANDRI.- Señor Presidente, fui uno de los primeros que en Chile obtuvieron una de estas patentes, hace muchos años, cuando ejercía mi profesión en estas materias. De manera que conozco cómo se logran las patentes. Tal vez desconozca lo que hay dentro de la fruta o de la planta, pero sé cómo obtener este tipo de patentes y cuál es su tramitación.

En consecuencia, por conocer bastante bien la ley respectiva, voto favorablemente.

El señor ERRÁZURIZ.- Señor Presidente, voto en contra, por las razones ya expuestas. Y dejo expresa constancia de la conveniencia de que todos los proyectos referentes a temas específicos de carácter tecnológico, como éste, además de la Comisión respectiva -en este caso, la de Relaciones Exteriores-, sean conocidos por la Comisión especializada. De esa manera elevaremos la calidad del debate y estaremos en condiciones de adoptar una mejor decisión legislativa.

Voto en contra.

El señor HAMILTON.- De acuerdo con el informe de la Comisión, voto a favor.

El señor DÍAZ.- Señor Presidente, entiendo que cuando en reunión de Comités conformamos una tabla de Fácil Despacho, debemos tratarla como tal y no discutir las materias in extenso y, además, solicitar incluso segunda discusión. Debe haber consecuencia entre lo acordado por los Comités y lo que ocurre en la Sala.

Voto que sí.

El señor VALDÉS (Presidente).- Su Señoría, como médico, sabe lo que pasa con los partos: a veces son fáciles y a veces se complican...

El señor DÍAZ.- Sí, señor Presidente. Pero cuando actúo como médico, no niego que los demás tengan una opinión versada sobre mi especialidad.

El señor VALDÉS (Presidente).- Terminada la votación.

--Se aprueba en general y particular el proyecto de acuerdo (28 votos por la afirmativa, uno por la negativa y 2 pareos).

Votaron por la afirmativa los señores Alessandri, Calderón, Cantuarias, Carrera, Cooper, Díaz, Diez, Frei (don Arturo), Frei (doña Carmen), Gazmuri,

Hamilton, Hormazábal, Horvath, Huerta, Lagos, Larre, Letelier, Martín, Matta, Muñoz Barra, Núñez, Páez, Romero, Ruiz (don José), Thayer, Urenda, Valdés y Zaldívar (don Andrés).

Votó por la negativa el señor Errázuriz.

No votaron, por estar pareados, los señores Pérez y Sule.

--Se aprueba en general y particular el proyecto de acuerdo.

Boletín N°1262-10

ACUERDO DE COOPERACIÓN ENTRE CHILE Y BÉLGICA

El señor VALDÉS (Presidente).- Proyecto de acuerdo, en segundo trámite constitucional, sobre aprobación del "Acuerdo de Cooperación entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la Comunidad Francesa de Bélgica", suscrito en Bruselas, en 1994, originado en mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República, con informes favorables de las Comisiones de Relaciones Exteriores y de Hacienda.

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

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 46", en 21 de marzo de 1995.

Informes de Comisión:

Relaciones Exteriores, sesión 26a, en 16 de agosto de 1995.

Hacienda, sesión 26a, en 16 de agosto de 1995.

El señor VALDÉS (Presidente).- Si le parece a la Sala, se aprobaría.

Acordado.

--Se aprueba en general y particular el proyecto de acuerdo.

Boletín N°1253-10

CONVENIO SOBRE PROMOCIÓN Y PROTECCIÓN RECÍPROCA DE INVERSIONES ENTRE CHILE Y DINAMARCA

El señor VALDÉS (Presidente).- Proyecto de acuerdo, en segundo trámite constitucional, sobre aprobación del "Convenio sobre la Promoción y Protección Recíproca de Inversiones", suscrito con el Reino de Dinamarca, en Copenhague, en 1993, iniciado en mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República, con informe de la Comisión de Relaciones Exteriores.

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

Proyecto de acuerdo:

En segundo trámite, sesión 24a, en 17 de agosto de 1994.

Informe de Comisión:

Relaciones Exteriores, sesión 27a, en 17 de agosto de 1995.

El señor VALDÉS (Presidente).- En discusión general y particular el proyecto.

Tiene la palabra el Senador señor Urenda.

El señor URENDA.- Señor Presidente, el propósito de este instrumento internacional, que cumple con las normas que el Senado ha tenido presente para acoger otros anteriores, es promover y proteger recíprocamente las inversiones y evitar situaciones que han dificultado la aprobación de convenios similares con Alemania y Suiza al establecer que corresponde a los tribunales resolver los problemas que se presenten sobre la materia. Así, las diferencias entre particulares se someterán a los tribunales de justicia chilenos o al arbitraje internacional; pero, una vez que se haya optado por un camino, necesariamente tendrá que seguirse por él. Con ello se solucionan los problemas suscitados en otras ocasiones.

Por otra parte, el proyecto de acuerdo es idéntico a otros que el Senado ya ha despachado. Éste tiene una vigencia de 15 años, pero con la característica de que, si se desahucia, de todas maneras, para los efectos de cumplir las normas sobre inversiones ya concretadas, continúa vigente por igual período, adicionalmente.

Pensamos que estas normas se hallan en la línea de apertura que Chile ha seguido en su comercio exterior, de incentivar las inversiones extranjeras, que siempre representan aportes técnicos y facilidades para entrar en otros mercados.

Por ello, la Comisión aprobó el proyecto de acuerdo por unanimidad y recomienda a la Sala proceder de la misma manera.

--Se aprueba en general y particular el proyecto de acuerdo.

Boletín N°1555-07

MODIFICACIÓN DE CÓDIGO ORGÁNICO DE TRIBUNALES SOBRE INFORMES Y ACTAS DE VISITAS ORDINARIAS DE MINISTROS VISITADORES

El señor VALDÉS (Presidente).- Proyecto, en primer trámite constitucional, que modifica el Código Orgánico de Tribunales en el sentido de establecer la obligación de hacer públicos los informes y actas de las visitas ordinarias que, en el ejercicio de la jurisdicción disciplinaria, efectúen los ministros visitadores a los tribunales de su jurisdicción, a los oficios de los funcionarios auxiliares de la administración de justicia y a los recintos carcelarios, iniciado

en moción de los Honorables señores Larraín, Cantuarias y Urenda, y con informe de la Comisión de Constitución.

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

Proyecto de ley: (moción de los señores Cantuarias, Larraín y Urenda).

En primer trámite, sesión 49a, en 5 de abril de 1995.

Informe de Comisión:

Constitución, sesión 18", en 18 de julio de 1995.

El señor VALDÉS (Presidente).- Este proyecto, cuya aprobación requiere de quórum de ley orgánica constitucional, es sencillo, pues tiene por objeto hacer públicos los actos que indica. Se trata de una materia que no merecería mayor debate.

La iniciativa tiene informe favorable de la Excelentísima Corte Suprema.

El señor HAMILTON.- Señor Presidente, es tan claro que basta la lectura del enunciado para acogerla.

--Se aprueba, dejándose constancia, para los efectos del quórum constitucional requerido, que emitieron pronunciamiento favorable 32 señores Senadores.

El señor VALDÉS (Presidente).- Se va a constituir la Sala en sesión secreta.

SESIÓN SECRETA

--Se constituyó la Sala en sesión secreta a las 16:59, y adoptó resolución respecto de las solicitudes de rehabilitación de ciudadanía de los señores Luis Humberto Leiva Montecino, José David Gómez Montoya y Guillermo Alejandro Koch Schurch.

--Se reanudó la sesión pública a las 17:16.

El señor VALDÉS (Presidente).- Continúa la sesión pública.

Boletín N°851-09

MODIFICACIÓN DE LEY DE TRÁNSITO

El señor VALDÉS (Presidente).- Corresponde proseguir la discusión particular del proyecto, en segundo trámite constitucional, que modifica la Ley de Tránsito en lo relativo a licencias de conducir y escuelas de conductores, con nuevo segundo informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

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

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 1a, en 31 de mayo de 1994.

Informes de Comisión:

Transportes, sesión 19ª, en 22 de noviembre de 1994.

Transportes (segundo), sesión 52a, en 12 de abril de 1995.

Transportes (nuevo segundo), sesión 23a, en 2 de agosto de 1995.

Discusión:

Sesiones 21a, en 23 de noviembre de 1994 (se aprueba en general); 56a, en 2 de mayo de 1995 (vuelve a Comisión de Transportes); 24a, en 8 de agosto de 1995 (queda para segunda discusión); 26a y 27a, en 16 y 17 de agosto de 1995 (queda pendiente la discusión particular).

El señor VALDÉS (Presidente).- En reunión de Comités, se discutió la forma de seguir tratando la iniciativa, cuya frondosidad es bastante notoria. Al efecto, se propuso desglosar todas aquellas materias que no están intrínsecamente ligadas a las ideas centrales de la misma -así lo establecen la ley y el Reglamento-, y que dicen relación a las licencias de conducir y escuelas de conductores. Pero se estimó que eso presenta algunas dificultades porque muchas de sus disposiciones fueron aprobadas con motivo del análisis del primer informe.

Si bien la Mesa fue partidaria de lo anterior -o, por lo menos, el Senador que habla-, a fin de ajustar la normativa a su intención original, se sugirió -esto es lo acordado-, en primer lugar, continuar esta sesión hasta el total despacho del proyecto, por cuanto de lo contrario no terminaremos nunca su debate; y en segundo término, aprobar lo planteado por la Senadora señora Feliú en orden a agrupar las materias en función de su semejanza o naturaleza, y debatirlas por temas -multas, delitos o faltas-, aunque se trate de artículos distintos.

Ésa es la única manera racional de ocuparse de este proyecto, porque si no, el debate resultará muy difícil y se prestará para un desorden que hará imposible su despacho.

Si le parece a la Sala, se adoptará ese criterio, que, por lo demás, resulta bastante lógico.

Acordado.

Agradezco formalmente a la Honorable señora Feliú por haberse dado el trabajo de realizar ese estudio.

Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor LAGOS (Prosecretario).- Corresponde ocuparse de la proposición de la Comisión recaída en el ARTÍCULO 1º, que consulta un número 6, nuevo, para el artículo 8º.

El señor HAMILTON.- Señor Presidente, eso fue aprobado por unanimidad, y entiendo que no se han renovado indicaciones.

El señor HORMAZÁBAL.- ¿Me permite, señor Presidente?

Quizás, sería conveniente que los señores Senadores tuvieran a la vista el texto comparado, porque en él aparecen las distintas normas y la ley vigente. Creo que esto ayudará a quienes no participaron en la Comisión.

El señor VALDÉS (Presidente).- Tiene razón, Su Señoría.

El señor LAGOS (Prosecretario).- Como dije, hay una proposición para agregar un número 6, nuevo, al artículo 8°.

El señor HAMILTON.- Señor Presidente, la norma se aprobó por unanimidad en la Comisión y no hay indicaciones.

El señor HORMAZÁBAL.- Démosla por aprobada, señor Presidente.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- ¿Habría acuerdo para ello?

El señor OTERO.- Sí, señor Presidente.

La señora FELIÚ.- De acuerdo, señor Presidente.

--Se aprueba la proposición de la Comisión.

El señor LAGOS (Prosecretario).- En seguida, debe analizarse el número 4, que ha pasado a ser número 7, recaído en el artículo 9°, sin modificaciones.

En cuanto a este precepto, se ha renovado la indicación N° 113, por los Senadores señores Alessandri, Feliú, Martín, Fernández, Sinclair, Thayer, Urenda, Diez, Cantuarias y Larraín. Su objetivo es suprimir el mencionado número 4 del ARTÍCULO 1°, y se relaciona con la indicación número 292, que elimina el artículo 5° transitorio del proyecto.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- En discusión.

Tiene la palabra la Honorable señora Feliú.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, en virtud de los tres incisos que se agregan al artículo 9°, se dispone que el Ministerio de Transportes determinará los requisitos que deberán cumplir las personas que, en las municipalidades autorizadas, certifiquen los conocimientos y habilidades que deben reunir los interesados en obtener licencia de conducir. Vale decir, las exigencias para servir esos cargos tendrán que ser fijadas, necesariamente, por dicha Secretaría de Estado.

Sin embargo, creo que la norma, en primer lugar, no dice relación a las ideas matrices del proyecto; en segundo término, ella es propia de ley, ya que el artículo 19, número 17°, de la Constitución Política, dispone que el establecimiento de requisitos para ocupar cargos públicos es materia de ley, y no de reglamento. Además, es absolutamente inconveniente que un

Ministerio establezca requisitos para el cumplimiento de funciones en las municipalidades de la República.

La disposición también contempla las exigencias para desempeñar el puesto de Director del Departamento de Tránsito y Transporte Público Municipal. En verdad, esa materia tampoco es propia de esta normativa. Y, por lo tanto, la disposición en comento sería contraria -y, por lo mismo, lo derogaría- al artículo 12 actualmente vigente de la ley N° 19.280, sobre plantas municipales, que establece requisitos básicos superiores para ocupar el referido cargo, cual es estar en posesión de título profesional universitario, o título profesional de una carrera de, a lo menos, ocho semestres de duración.

Además, los decretos con fuerza de ley que determinaron la conformación de las plantas municipales, contemplan exigencias especiales al efecto. No revisé las de todas las entidades edilicias, pero sí estudié la planta relativa a la Municipalidad de Santiago, en donde, para desempeñar el cargo en cuestión, se exige el título de ingeniero civil.

En cuanto a la forma de provisión del empleo, el artículo propuesto por la Comisión indica que se exigirá concurso público. Mediante esta disposición se atenta contra la carrera funcionaria (derecho al ascenso), porque, conforme a la Ley de Plantas Municipales y al Estatuto de Empleados Municipales, éste es un cargo de carrera, no uno que se provea por concurso.

Por otra parte, el texto propuesto por la Comisión menciona el cargo de Director de Departamento. Esta denominación es incorrecta. Según la planta de cada municipalidad, la oficina correspondiente puede tener nivel de Dirección, Departamento, o cualquier otro. Si el nivel es de Dirección, el cargo será de Director de Tránsito y Transporte Público, como ocurre en la Municipalidad de Santiago, y si es de Departamento, se denominará Jefe del Departamento de Tránsito y Transporte Público.

Lo anterior, por cuanto las municipalidades, en su organización interna, de acuerdo con lo establecido en el artículo 13 de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, sólo pueden tener Direcciones, Departamentos y otras unidades que especifica dicha norma.

En consecuencia, según la importancia de la función, la unidad respectiva tendrá nivel de Dirección, de Departamento u otro, y, por tanto, la denominación del empleo que da el texto propuesto por la Comisión es errada, conforme a la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades.

En definitiva, no puede haber Directores de Departamento, sino Jefes de Departamento. Por lo demás, esta materia es propia de la legislación sobre personal municipal.

Se han renovado dos indicaciones porque, si se acoge la indicación en debate, debería aprobarse de inmediato la recaída en el artículo 5°

transitorio, que establece normas para la aplicación de este precepto en el tiempo.

Por todas esas consideraciones, estimo que la norma propuesta por la Comisión debería rechazarse, y acogerse la indicación renovada.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Hamilton.

El señor HAMILTON.- Señor Presidente, estamos de acuerdo en acoger la indicación renovada que suprime el N° 7, relativo al artículo 9°, porque no se refiere a una de las materias propias del proyecto, en su versión original.

--Por unanimidad, se rechaza el texto propuesto por la Comisión, y se aprueban las indicaciones renovadas números 113 (para suprimir el número 4, que pasó a ser 7), y 292 (para eliminar el artículo 5° transitorio del proyecto).

El señor LAGOS (Prosecretario).- En seguida, la Comisión propone, a continuación del número 4, que pasó a ser 7, como número 8 (referente al artículo 10 de la Ley de Tránsito), nuevo, el siguiente:

"Trasládase, el inciso primero del artículo 10, como inciso tercero del artículo 174, con las siguientes enmiendas:".

La Comisión hace presente que la enmienda fue aprobada por simple mayoría, con el voto favorable de los Senadores señores Cooper, Mc-Intyre y Otero, y el voto en contra del Honorable señor Hamilton.

No hay indicación renovada en este punto.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- La Mesa tiene la impresión de que se trata sólo de una enmienda de carácter formal.

El señor HAMILTON.- Señor Presidente, como no hay indicación renovada, la norma puede ser aprobada en los mismos términos en que viene propuesta por la Comisión.

--Se aprueba.

El señor LAGOS (Prosecretario).- Luego, en el mismo número 8, nuevo, recaído en el artículo 10, la Comisión sugiere lo siguiente:

"a) Intercálase la frase "De igual manera", al inicio del inciso, colocando en minúsculas el vocablo "si", y

"b) Sustituyese la oración "estarán obligados al pago solidario" por "serán solidariamente responsables".".

La proposición fue aprobada por unanimidad, con los votos favorables de los Senadores señores Cooper, Hamilton, Mc-Intyre y Otero.

--Se aprueba.

El señor LAGOS (Prosecretario).- A continuación, en el número 5 (que pasó a ser 9), recaído en el artículo 12, la Comisión propone diversas modificaciones.

La primera de ellas consiste en agregar, en la Licencia Profesional Clase A-1, después de la palabra "taxi", suprimiendo el punto, la siguiente oración: "y vehículos de transporte remunerado de escolares no comprendidos en las Clases A-2 y A-3."

La proposición la acogió la unanimidad de los miembros presentes.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- La enmienda está referida a la materia central del proyecto, y no se ha formulado indicación.

--Se aprueba.

El señor LAGOS (Prosecretario).- En seguida, sugiere reemplazar, en la Licencia Profesional Clase A-3, la oración "con capacidad de diez o más asientos" por "sin limitación de capacidad de asientos."

También se aprobó por unanimidad, y no ha sido objeto de indicaciones renovadas.

La señora FELIÚ.- El texto propuesto por la Comisión no figura en el nuevo segundo informe.

El señor OTERO.- La norma aparece en el boletín comparado, y dice:

"Clase A-3: Para conducir indistintamente taxis, ambulancias o vehículos motorizados de transporte público y privado de personas, sin limitación de capacidad de asientos."

--Se aprueba.

El señor LAGOS (Prosecretario).- Luego, la Comisión sugiere, en la Licencia Profesional Clase A-5, sustituir sus párrafos segundo y tercero, por el siguiente:

"Dentro de estas clases podrán existir especialidades, en razón del tipo o clase del vehículo a conducir, tipo de carga a transportar, condiciones climáticas y geográficas del terreno, etc. Estas especialidades serán determinadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones mediante Decreto Supremo fundado. La especialidad se acreditará con el certificado, otorgado por una Escuela para Conductores Profesionales debidamente reconocida por el Estado, que acredite la aprobación del curso respectivo. La mención correspondiente a la especialidad se incluirá en la licencia del conductor que la haya obtenido."

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- La norma está referida a la materia central del proyecto, y fue aprobada por unanimidad.

--Se aprueba.

El señor LAGOS (Prosecretario).- A continuación, la Comisión recomienda, en la Licencia No Profesional, Clases B y C, reemplazar la segunda oración, por la siguiente: "Estos vehículos sólo podrán arrastrar un remolque cuyo peso no sea superior a la tara de la unidad motriz y siempre que el peso total no exceda de 3.500 kilos."

La enmienda fue aprobada por unanimidad y no ha sido objeto de indicación renovada.

--Se aprueba.

El señor LAGOS (Prosecretario).- En seguida, la Comisión sugiere, en la Licencia Especial Clase F, en el primer párrafo, intercalar entre las palabras "motorizados" y "de", el vocablo "especiales", y sustituir la expresión "del Servicio de Prisiones" por "de Gendarmería de Chile, no incluidos en las clases anteriores".

La proposición fue aprobada unánimemente y no se han presentado indicaciones renovadas.

--Se aprueba.

El señor LAGOS (Prosecretario).- Luego, la Comisión propone sustituir, en el penúltimo inciso de este número, la frase "que reemplace a la anterior" por ", la que reemplazará a la anterior e indicará las clases que comprende."

La enmienda fue aprobada por unanimidad, y no ha sido objeto de indicaciones renovadas.

--Se aprueba.

El señor LAGOS (Prosecretario).- En seguida, la Comisión sugiere agregar, en el último inciso del número 5, que pasó a ser 9, la siguiente oración:

"Tratándose de vehículos que presten servicios de transporte remunerado de escolares, la capacidad de asientos será aquella que resulte de aplicar el reglamento de transporte remunerado de escolares, establecido mediante Decreto Supremo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones."

La norma propuesta se aprobó unánimemente y no se han renovado indicaciones.

--Se aprueba.

El señor LAGOS (Prosecretario).- A continuación, en el número 6, que pasó a ser 10, recaído en el artículo 13 de la Ley de Tránsito, la Comisión propone reemplazar, en el párrafo segundo del N° 1, de los requisitos de la Licencia No Profesional Clase B, el guarismo "16" por "17", y eliminar las frases "al efecto," y "reconocida por el Estado o por una Municipalidad."

Esa proposición, que fue aprobada por los Honorables señores Cooper, Hamilton, Mc-Intyre y Otero, fue objeto de tres indicaciones, las números 118,

119 y 121, renovadas por los señores Alessandri, Cantuarias, Diez, Feliú, Fernández, Larraín, Martín, Sinclair, Thayer y Urenda.

El señor COOPER.- Señor Presidente, ¿está aprobado el artículo 13, como para debatir el siguiente?

El señor HORMAZÁBAL.- Señor Presidente, la proposición N° 6 de la Comisión incorpora un tercer requisito para la obtención de licencia profesional para conducir: ser egresado de enseñanza media, pero fue objeto de indicaciones.

El señor HAMILTON.- Señor Presidente, estamos en la proposición anterior.

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).- Tiene razón el Senador Hormazábal. Se trata de la Licencia Profesional.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra la Honorable Señora Feliú.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, el N° 6 se refiere a los requisitos de estudios para obtener licencia de conducir. La normativa actual sólo exige saber leer y escribir. Por su parte, la Comisión incorporó la obligación de ser egresado de enseñanza media, o de cursos calificados como equivalentes, para la licencia profesional correspondiente al transporte de pasajeros y de carga; de educación básica, para la no profesional de vehículos particulares y para la especial clase D y saber leer y escribir, para la especial clase E de carretelas.

En su segundo informe, la Comisión insistió en mantener los requisitos primitivos -los que se estiman excesivos y atentatorios contra la libertad de trabajo- y no bajarlos a licencia de educación básica, según la indicación de los Senadores señores Lagos, Hamilton, Hormazábal y Urenda; o bien, a saber leer y escribir, conforme a la de los Senadores Fernández, Larraín, Errázuriz y quien habla.

Quiero hacer presente que para ocupar el cargo de chofer en la Administración del Estado se necesita acreditar el requisito de haber aprobado la educación básica, sin perjuicio de estar en posesión de la licencia de conducir correspondiente al tipo de vehículo por manejar (autos, camionetas, ambulancias, camiones u otros). En consecuencia, la nueva exigencia estaría modificando el requisito de estudio para ingresar a la Administración del Estado.

Frente a la situación descrita, la alternativa sería: establecer como requisito general para toda clase de licencias el saber leer y escribir, a cuyo fin apuntan las indicaciones números 118, 119, 128, 129, 131 y 133; o bien, dejar la exigencia de enseñanza básica para la licencia profesional, manteniendo los demás requisitos, conforme las indicaciones 121 y 122.

Por lo anterior, se han renovado algunas de esas indicaciones y, en forma subsidiaria, las anteriores, para que quede consignado como requisito el

saber leer y escribir o ser egresado de enseñanza básica. Pero, en ningún caso, debería aprobarse lo señalado en el informe de la Comisión.

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

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable Senador Andrés Zaldívar.

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).- Coincido con varias de las argumentaciones planteadas por la Senadora señora Feliú en relación con el tema de los requisitos para la licencia profesional.

Para el país es óptimo exigir el egreso de la enseñanza media, pero como objetivo a largo plazo, pues hoy día sólo 17 ó 20 por ciento de los conductores con licencia profesional, de acuerdo con encuestas y estadísticas efectuadas, podrían cumplir tal requisito. Es decir, la realidad es otra y los requisitos tienen que ser equivalentes a las circunstancias que se viven. Por ejemplo, si a los choferes de la Administración Pública -que tienen tantas responsabilidades- se les exige la enseñanza básica o saber leer y escribir, lo mismo debe regir para los conductores profesionales.

Por otra parte, en lo relativo a las indicaciones presentadas con el mismo objeto, me parece que la mejor es la 120, que dice: "Ser egresado de la enseñanza básica o de cursos calificados como equivalentes por el Ministerio de Educación Pública.". Para un mayor resguardo y seriedad, soy partidario de agregar el nuevo requisito establecido en la indicación 124, que señala: "Aprobar un examen especial de aptitud psicológica para conducir.", elemento que significaría mayor exigencia a los conductores profesionales.

Por las razones expuestas, estoy por aprobar la indicación 120, agregando, además, el contenido de la indicación 124, o sea, un examen especial de aptitud psicológica.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Hamilton.

El señor HAMILTON.- Señor Presidente, en el proyecto del primer informe, la exigencia de enseñanza media se establecía para los actuales y futuros conductores. En el segundo informe, se modificó tal obligación para los actuales choferes, dándoles un plazo de 5 años para completar sus estudios. En todo caso, quedó consignado en el N° 3 del artículo en cuestión, el requisito de ser egresado de la enseñanza media o de cursos calificados como equivalentes, lo que deberán cumplir los conductores que en adelante deseen obtener licencias profesionales.

Me parece que, de acuerdo con la indicación propuesta, bastaría saber leer y escribir. Daré un solo argumento para no abundar más en la materia. El artículo 25 de la Constitución Política de la República, no exige haber egresado de enseñanza media para ser Presidente de la República.

Entonces, ¿por qué se va pedir a un chofer de la locomoción colectiva o de un camión de carga un requisito de esa especie?

Creo que debería haber unanimidad en suprimir la exigencia del N° 3 relativa a las licencias profesionales de conducir.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Hormazábal.

El señor HORMAZÁBAL.- Señor Presidente, en el proyecto original del Ejecutivo -en plena concordancia con los gremios de transportes y con la aprobación de la Cámara de Diputados-, se exigía la enseñanza media, pero eximiendo de tal obligación a los actuales titulares de permisos para conducir. Las organizaciones sindicales del sector hicieron presente que la norma podría interpretarse inadecuadamente, pues ellos consideraban que se trata del reconocimiento de un derecho adquirido.

Hago la anterior precisión, porque algunos señores Senadores -entre los que me cuento- explicamos a buena parte del país, particularmente a los gremios y al Gobierno, que no concordábamos con la proposición oficial. Porque, si reconocemos que no se puede exigir a los actuales conductores profesionales un requisito extra que no fue requerido en su oportunidad y si el proyecto, aparte establecer que los postulantes a choferes profesionales pueden acceder a la licencia, consagra la aprobación por parte de una escuela de conductores que ha de tener una reglamentación y un currículum que garantice mejores conocimientos y aptitudes para el desempeño de la profesión, resulta inútil cerrar la posibilidad de que los chilenos del futuro puedan integrarse a una tarea tan pesada, pero digna, como la que se ejerce en el ámbito del transporte.

Desde otra perspectiva -sin comprometer, por supuesto, a las organizaciones gremiales con las que hablé-, debo decir que, sobre todo quienes representamos a regiones, sabemos que en Chile muchos jóvenes no logran completar su enseñanza media, no por falta de talento, sino por las condiciones de ruralidad, pobreza y dificultades para acceder a la educación, aunque algunos logran alcanzar la básica. Por lo tanto, nos parece que la opción de ser conductores profesionales, les abre un espacio de desarrollo personal tanto para ellos como para sus familias, el cual, a mi juicio, no debería cerrarse mediante una disposición legal.

Por eso, y considerando que dicha posibilidad había sido contemplada en el proyecto original del Ejecutivo con acuerdo de los gremios, sería pertinente rechazar la norma propuesta por la Comisión y aprobar el requisito de que los conductores profesionales sean egresados de enseñanza básica -manteniendo el de saber leer y escribir para las licencias no profesionales-, porque el desempeño de esas funciones amerita un elemento adicional de exigencia.

Tocante a la condición de ser egresado de enseñanza media, cabe manifestar que si en el futuro logramos alcanzar las metas sociales y

económicas que el país se ha fijado, el cumplimiento de ese mayor nivel de escolaridad será más fácil. Pero, entre tanto, dada la responsabilidad que implica el ser chofer, ya sea de buses interprovinciales o de transporte de pasajeros en zonas urbanas, de camiones de carga u otros vehículos de similar índole, y en aras del perfeccionamiento y la dignificación profesional de este tipo de conductores, pienso que entre los requisitos especiales aprobados por la Comisión, debería reemplazarse el de "Ser egresado de enseñanza media" por "Ser egresado de enseñanza básica", y mantener en el ámbito de las licencias no profesionales la exigencia de "Saber leer y escribir".

Por las razones expuestas, señor Presidente, solicito aprobar la idea de exigir a los conductores profesionales sólo enseñanza básica, como se propuso en las indicaciones mencionadas por la Senadora señora Feliú, las cuales fueron presentadas por los Senadores señores Urenda, Errázuriz, Lagos, Hamilton y el que habla. El requisito de saber leer y escribir quedaría -repito- en el ámbito de las licencias no profesionales.

Cabe advertir que el artículo 1° transitorio -que también fue objeto de discusión-, en el cual se establecía que, para obtener la licencia profesional, los titulares deberían aprobar algunos cursos, fue modificado por la Comisión, como se verá más adelante.

En consecuencia, con la sustitución del requisito de enseñanza media por enseñanza básica, en mi concepto, la norma propuesta por la Comisión constituye un buen aporte en el camino de la especialización de una actividad tan digna como la de conductor profesional de vehículos de transporte.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Senador señor Otero.

El señor OTERO.- Señor Presidente, en primer lugar, el requisito de ser egresado de enseñanza media figuraba en el proyecto del Ejecutivo. En la Comisión fue defendido por el señor Ministro y el señor Subsecretario de la Cartera -este último y sus asesores participaron durante todo el análisis de la iniciativa-, y finalmente fue aprobado, a petición del propio Gobierno. Sin embargo, hoy no se encuentran presentes ninguno de esos personeros.

En segundo término, en la Comisión se nos informó que los sectores de choferes profesionales también habían solicitado establecer ese requisito, porque, en su opinión, la gravedad y seriedad de tal función hacía necesario dignificarla, entre otras cosas, introduciendo esa exigencia. Por consiguiente, esa disposición no fue propuesta ni impuesta por la Comisión.

En vista de que no se encuentran en la Sala ni el señor Ministro ni el señor Subsecretario de Transportes, quienes -repito- defendieron ese requisito, acogeré la indicación renovada tendiente a sustituir "Ser egresado de enseñanza media" por "Ser egresado de enseñanza básica".

Asimismo, respaldo la sugerencia del Senador señor Andrés Zaldívar en orden a aprobar la indicación renovada N° 124, para agregar lo siguiente: "Aprobar un examen especial de aptitud psicológica para conducir."

El señor HAMILTON.- Esa exigencia se halla entre las modificaciones introducidas al artículo 14.

La señora FELIÚ.- Así es. Y no se ha renovado indicación a su respecto.

El señor HAMILTON.- Lo propuesto por el Senador señor Andrés Zaldívar ya está incluido.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Ruego a los señores Senadores evitar los diálogos.

Puede continuar el Honorable señor Otero.

El señor OTERO.- Ésa es mi posición. Y me parece que hay acuerdo sobre el particular.

En todo caso, reitero que el requisito de exigir enseñanza media no fue idea de los integrantes de la Comisión, pues se encontraba establecido en el proyecto primitivo del Gobierno y fue ardorosamente defendido por el señor Ministro de Transportes y el Subsecretario de la Cartera, quienes -lamentablemente- no están hoy en la Sala.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Están inscritos a continuación los Senadores señores Lagos, Errázuriz, Bitar y Cooper.

El señor MUÑOZ BARRA.- Le ruego agregar mi nombre, señor Presidente.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Muy bien.

Tiene la palabra el Senador señor Lagos.

El señor LAGOS.- Señor Presidente aproximadamente el 60 por ciento de los conductores de camiones y buses del país son profesionales que se han formado en talleres, o bien trabajaron antes como peonetas. Estimo que esas circunstancias los transforman en choferes eficientes, porque la suya constituye una experiencia profesional que no se logra en las escuelas de conductores.

En cuanto a los requisitos, en la Comisión hubo opiniones en el sentido de no exigirles enseñanza media, sino sólo básica, y que a quienes no la tuvieran les bastaría demostrar su experiencia con la antigüedad de su carné de conducir. Pensamos que así quedaría la norma.

Otro problema que existe -y que seguramente las escuelas de conductores resolverán en el futuro- es el relativo a algunas exigencias derivadas de convenios internacionales sobre comercio bilateral, las cuales requieren que los choferes de vehículos de transporte de carga y pasajeros que

deben cruzar la frontera, cuenten con una mayor preparación. Los grupos involucrados están absolutamente conscientes de eso.

Concuero en rechazar los requisitos propuestos por la Comisión para obtener licencia profesional y en mantener los actualmente en vigor, con la sola excepción del atinente a saber leer y escribir, el cual se reemplazaría por ser egresado de enseñanza básica.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Senador señor Errázuriz.

El señor ERRÁZURIZ.- Señor Presidente, a estas alturas del debate resulta casi redundante insistir en la conveniencia de no exigir a los choferes profesionales más requisitos que los derivados de la práctica. Lo importante es que sepan manejar, y no el que cuenten con una cultura especial, la cual, si bien puede ser de mucho interés, obviamente no ayuda a conducir mejor un vehículo.

En consecuencia -como lo establece la indicación N° 123, que presenté-, bastaría a mi juicio con saber leer y escribir. Y formulé otra indicación para agregar "Aprobar un examen especial de aptitud psicológica para conducir.". Esto es importante de considerar, según el tipo de vehículo cuya conducción precise de licencia profesional.

Mi intervención tiene por finalidad dejar en claro el propósito que se persigue en el caso de las licencias profesionales: que se trate de un buen chofer, que sepa manejar adecuadamente y que haya aprobado un examen especial de aptitud psicológica. Esto último es lo que se consigna expresamente en la indicación aludida.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Muñoz Barra.

El señor MUÑOZ BARRA.- Señor Presidente, también concuerdo en rechazar la norma propuesta por la Comisión y aprobar la indicación renovada. Y quiero al respecto hacer referencia a un antecedente.

Antes, la enseñanza básica duraba seis años. Hoy se extiende por ocho años; es decir, el nivel básico ha aumentado.

Es importante señalar que, conforme a los actuales métodos de enseñanza, desde el quinto año los educandos pueden trabajar con computadores. La educación se ha modernizado y cada día abre mayores perspectivas de conocimiento.

No debemos olvidar que muchos choferes ingresan a diferentes reparticiones del Estado con octavo año básico, y que después de realizar ciertos cursos en las mismas instituciones son designados en los respectivos escalafones. No se les exige haber egresado de cuarto año medio.

Coincido con lo expresado por el Honorable colega señor Lagos, en orden a que para ser chofer también se precisa de gran vocación. Incluso, quienes llegan a ser conductores de taxi o de camión son personas que desde temprana edad evidencian una enorme inclinación por la mecánica. No creo que un mayor o menor nivel cultural signifique que una persona sea mejor o peor chofer.

Por eso, rechazaré la disposición propuesta por la Comisión y aprobaré la indicación renovada.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Senador señor Hamilton.

El señor HAMILTON.- Señor Presidente, reconozco que cometí un error al hablar de "saber leer y escribir". El requisito es -todos coincidimos en él- "Ser egresado de enseñanza básica". Y es innecesario agregar exigencias sobre idoneidad, porque ellas están incorporadas en el texto modificatorio del artículo 14.

La señora FELIÚ.- Exacto.

El señor HAMILTON.- De manera que podríamos aprobar, en la parte referente a la licencia profesional, los requisitos que plantea el proyecto, que no han sido objetados, y reemplazar su N° 3 por otro que contenga la exigencia de enseñanza básica, en lo cual estamos todos de acuerdo.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Cooper.

El señor COOPER.- Señor Presidente, creo que nadie duda de cuál será la decisión. Sin embargo, quiero hacer presente que los artículos transitorios 1°, 2° y 4° están relacionados con la materia que estamos tratando. De manera que habrá que revisarlos más en detalle y es muy posible que sea necesario eliminar uno de ellos, a consecuencia de la modificación que vamos a introducir.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra la Senadora señora Feliú.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, creo que hay acuerdo unánime en el Senado respecto de suprimir el requisito de enseñanza media para la obtención de licencias profesionales. Pero existen dos opciones que están pendientes: si fijar el requisito de saber leer y escribir, sobre el cual recaen varias indicaciones -una de ellas es mía-; o el de tener enseñanza básica, exigencia mayor que la existente hoy.

Entonces, por alguna de esas dos alternativas debería pronunciarse la Sala.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Creo que el debate ha sido suficientemente claro. Ahora, corresponde decidir cómo resolveremos el asunto, porque no todas las opiniones han coincidido respecto de él.

La Mesa está de acuerdo con la Senadora señora Feliú, en el sentido de que deberemos decidir si fijamos el requisito de saber leer y escribir o el de tener enseñanza básica.

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).- Señor Presidente, por lo que he escuchado, creo que habría unanimidad para decidir que sea enseñanza básica.

La señora FELIÚ.- Considero que se debe establecer: saber leer y escribir; tal como se encuentra en la legislación actual.

El señor HORMAZÁBAL.- Votemos, señor Presidente.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- En ese caso, primero decidiremos sobre qué debemos pronunciarnos, con el objeto de tener claridad al momento de la votación.

El señor ERRÁZURIZ.- Pido la palabra.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Puede hacer uso de ella Su Señoría.

El señor ERRÁZURIZ.- Señor Presidente, creo que todos estamos de acuerdo en que las exigencias propuestas por la Comisión eran inconvenientes. Pero cambiar el requisito de saber leer y escribir por el de tener enseñanza básica es establecer algo muy diferente, ya que significa aumentar la exigencia vigente.

Por esa razón, sugerí -mediante dos indicaciones- las exigencias de saber leer y escribir y de aprobar un examen especial de aptitud psicológica para conducir. Porque no es posible dejar a algunos choferes de camiones sin posibilidad de conducir, por el hecho de no haber estudiado, por ejemplo, biología o física, cuando en el fondo lo que se requiere es aprobar un examen especial de aptitud para conducir.

En consecuencia, creo que ambas exigencias deben ser consideradas en conjunto. Es necesario no sólo saber leer y escribir, sino también aprobar un examen especial de aptitud psicológica, la que, como señalé anteriormente, es lo que de hecho se requiere hoy para obtener licencia de conducir.

Además, me parece inconveniente dejar a muchos conductores sin posibilidad de ejercer una actividad lícita por exigirles mayor educación que la que hoy tienen, cuando no la podrán adquirir.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Quiero hacer presente que el debate se encuentra prácticamente agotado. Por lo tanto, corresponde decidir qué votaremos.

Tiene la palabra el Honorable señor Hormazábal.

El señor HORMAZÁBAL.- Señor Presidente, es muy sencillo. No podemos mantener la situación actual, porque los gremios del transporte y la comunidad piden la profesionalización en el desempeño del rol de conductor.

Para lograr ese objetivo, que es común, y responde a una demanda de dirigentes sindicales que por muchos años han luchado para dignificar su profesión, es esencial que haya escuelas de conductores. Hoy día eso no existe. Ellos manifestaron, como un aporte para la solución de los grandes problemas del transporte, de la accidentalidad y del mejoramiento del prestigio de una profesión digna, que deben crearse las escuelas de conductores profesionales.

Si hoy día planteamos el asunto de las escuelas, damos una significación adicional a una función propia de esa profesión, y, además, a los gremios del transporte les decimos que, en nuestra opinión, es mejor establecer el requisito de enseñanza básica, cuestión también compartida por ellos. Y esto no es una exigencia desmedida desde el punto de vista de la evolución educacional en Chile. Para los conductores que ya poseen licencia profesional no hay ninguna exigencia nueva. No tendrán que asistir a la escuela de conductores y aprobar cursos obligatorios. Se les reconoce plenamente su derecho de conducir.

Quería aclarar lo anterior, porque el requisito de la enseñanza básica no es arbitrario, sino que está dentro de un conjunto de medidas tendientes a enfrentar la materia en forma conjunta.

Por eso, creo que debemos votar en favor del requisito de la enseñanza básica y rechazar lo planteado por el Honorable colega, no porque sea destemplado, sino porque se encuentra incluido dentro de las exigencias de aprobación de los cursos dictados en la escuela de conductores.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra la Honorable señora Feliú.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, si hay acuerdo unánime en la Sala por aprobar el requisito de la enseñanza básica, entonces habría que acoger las indicaciones 121 y 122, presentadas en subsidio, que establecen la exigencia de ser egresado de enseñanza básica.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- ¿Habría acuerdo para aprobar ambas indicaciones?

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).- Refundidas.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Ya se encuentran refundidas, señor Senador.

El señor MUÑOZ BARRA.- Señor Presidente, ¿por qué no les da lectura el señor Secretario?

El señor LAGOS (Prosecretario).- Las indicaciones referidas proponen sustituir, en el párrafo sobre requisitos para obtener licencia profesional, su N° 3 por el siguiente: "3.- Ser egresado de enseñanza básica."

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Si le parece a la Sala se darán por aprobadas.

--Se aprueban las indicaciones 121 y 122.

La señora FELIÚ.- Excúseme, señor Presidente.

Además habría que aprobar la indicación 289, renovada también oportunamente, que dice relación al artículo 1° transitorio, porque hoy se exige sólo saber leer y escribir. Y, con la aprobación de las indicaciones antes citadas, se introduce un cambio en la actual normativa.

El señor HORMAZÁBAL.- Es que el artículo 1° transitorio se modificó, señor Presidente.

La señora FELIÚ.- No. El precepto señala que: "El requisito de escolaridad mínima establecido en el artículo 13 en ningún caso será exigible...". Por eso, también debería aprobarse la indicación N° 289.

El señor OTERO.- Discutamos ese punto cuando lleguemos a las disposiciones transitorias, señor Presidente.

El señor LAGOS (Prosecretario).- La indicación a que hace referencia la señora Senadora es para suprimir el artículo 1° transitorio.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Dicha norma será debatida en su momento.

El señor OTERO.- Señor Presidente, ocurre que la norma actual propuesta por la Comisión modifica la anterior. Por lo tanto, el artículo 1° transitorio hay que revisarlo, pero corresponde mantenerlo.

La señora FELIÚ.- Tiene razón, señor Senador.

El señor OTERO.- Si se acoge la indicación de la señora Senadora se suprime el referido precepto, con lo cual se presentará el problema que ya debatimos.

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).- Señor Presidente, analicemos dicha disposición en su oportunidad.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Eso propuso la Mesa.

El señor LAGOS (Prosecretario).- La indicación 119, de los Senadores señora Feliú y señores Fernández y Larraín, es para suprimir el N° 3 del párrafo sobre requisitos para la licencia profesional.

La señora FELIÚ.- ¿Me permite, señor Presidente?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra, Su Señoría.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, habría que rechazar las indicaciones renovadas relativas a los requisitos de saber leer y escribir y de ser egresado de enseñanza básica, ellas son las signadas con los números 118, 119, 128, 129, 131 y 133, porque ya se aprobaron las indicaciones 121 y 122; la indicación 289, también referida a la materia, quedó pendiente, así es que sobre ella no corresponde pronunciarse.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- En consecuencia, como ya aprobamos las indicaciones 121 y 122, ¿habría acuerdo para rechazar las indicaciones a que se ha hecho referencia?

--Se rechazan las indicaciones números 118, 119, 128, 129, 131 y 133.

El señor LAGOS (Prosecretario).- En seguida, figura la indicación de los Senadores señora Feliú y señores Fernández y Larraín al artículo 1º, N° 10 (N° 6 del primer informe), para suprimir el N° 4 del párrafo sobre requisitos especiales para obtener licencia profesional. Se trata de la indicación 125, que también se presentó a la Mesa.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Hamilton.

El señor HAMILTON.- Señor Presidente, esto fue discutido durante toda la tramitación del proyecto, en sus distintas etapas. Tanto el texto que presentó el Gobierno como el de la Cámara de Diputados, y el de la propuesta que contó con la aprobación unánime de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, proponen establecer y mantener una escuela de conductores que tendrá por objeto profesionalizar, dignificar y mejorar el servicio de transporte colectivo. En consecuencia, ésa es una de las ideas matrices, fundamentales de la iniciativa. Por eso soy partidario de que nos pronunciemos de inmediato sobre este punto, porque con ello quedarán definidas decenas de indicaciones que tendremos que examinar y que se han formulado a distintos artículos relativos a la escuela de conductores.

Por último, el gremio está totalmente de acuerdo con esa disposición.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra la Honorable señora Feliú.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, efectivamente, esto dice relación a un requisito que se hace exigible de manera irreemplazable.

Para obtener la licencia, las personas deben aprobar el curso de la escuela de conductores. Estos cursos no van a ser gratuitos. Por otra parte, en lugares apartados, e incluso en pueblos y ciudades pequeñas, por razones obvias no habrá establecimientos que impartan el curso. Todo ello impedirá a las personas interesadas en trabajar como conductores iniciar el ejercicio de esta actividad, o cambiar de una especialidad a otra.

A mi juicio, lo importante no es haber aprobado un curso, sino tener los conocimientos y la práctica necesarios para ejercer la actividad. Ello debe ser comprobado por la municipalidad que otorga la licencia, ya sea en forma directa, sometiendo a examen al postulante; o indirecta, fiscalizando las mencionadas escuelas en los casos en que éste haya aprobado el curso. Esto es lo indispensable.

En realidad, lo necesario para obtener la licencia en esta condición profesional, es acreditar el conocimiento de que se trata. Por ello, es preciso que ambas alternativas u opciones sean válidas: hacer el curso, o someterse a los exámenes correspondientes.

Para los efectos que he mencionado, se están renovando indicaciones que deberíamos someter a votación.

El señor LAGOS (Prosecretario).- Se ha recibido la indicación N° 125, a la que ya se hizo referencia (relativa a la obtención de la licencia profesional), para suprimir el número 4.

La señora FELIÚ.- Lo que yo planteo es otra cosa.

El señor OTERO.- Esa indicación es para eliminar la exigencia de aprobar los cursos teóricos y prácticos que impartan las escuelas de conductores profesionales, debidamente reconocidas por el Estado.

El señor LAGOS (Prosecretario).- Exactamente, señor Senador.

La señora FELIÚ.- Pero podríamos votar la idea.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- El señor Secretario dará lectura a todas las indicaciones que digan relación a ese punto, para que podamos resolver con toda la información necesaria.

El señor LAGOS (Prosecretario).- La siguiente indicación es para suprimir, en el número 1 del párrafo sobre los requisitos especiales para la licencia no profesional, Clase B, la exigencia de haber aprobado un curso para conducir en una escuela de conductores.

El señor OTERO.- Ésta es otra materia.

La señora FELIÚ.- Se trata de las indicaciones 125 y 126.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Todas están referidas a las escuelas de conductores.

La señora FELIÚ.-Exactamente, señor Presidente.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Por eso es que, si aprobamos la idea de que existan tales escuelas...

La señora FELIÚ.- Votemos primero la idea.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Sí; votemos la idea.

Tiene la palabra el Honorable señor Otero.

El señor OTERO.- Como el señor Presidente lo ha expresado con exactitud, hay que pronunciarse sobre la idea de que haya escuelas de conductores profesionales.

Lo que no se ha señalado es que hay dos tipos de escuelas: las de conductores profesionales, a las cuales se refiere el proyecto; y las de conductores no profesionales, a las que no se les exige requisito alguno, y que pueden expedir certificados a quienes no van a desempeñarse como conductores profesionales.

Toda la razón de ser de la iniciativa, aparentemente -pese a que, para mí, es la seguridad en el tránsito-, radica en la necesidad de capacitar a los conductores profesionales. Hemos visto en el Senado cómo un chofer, por carecer de los conocimientos técnicos necesarios sobre el vehículo que estaba conduciendo, produjo un accidente que casi le costó la vida al Senador señor Ríos. Permanentemente sabemos de casos de personas que, sin poseer los conocimientos técnicos, conducen vehículos de los cuales ignoran las características y forma de manejo que les permitirían manejarlos con seguridad.

Es por eso que la ley ha establecido distintas categorías de conductores profesionales, e incluso diferentes menciones. Porque variadas son las clases de vehículos, y, por ende, distintos serán los cursos. Toda la razón de ser de la argumentación expuesta por los conductores está en el propósito de prestigiar y dignificar una profesión tan seria como ésta.

Debemos entender que manejar hoy día un vehículo motorizado careciendo de las condiciones necesarias para ello, es como manejar un arma mortal o destructiva. ¿Y qué está en juego? Fundamentalmente, la vida y la integridad de las personas. Tenemos mil 800 muertos hasta ahora en el presente año; y decenas de miles de heridos. El Presidente de la República reconoce más de 300 millones de dólares en daños. Bien, ¿qué significa todo esto? Obviamente, hay que rectificar un problema muy serio, a través de dar a los conductores profesionales esa profesionalización, esa capacidad, esa dignificación que corresponde a una función tan seria como es la de conducir vehículos de carga o de locomoción colectiva.

Por tales razones, en la Comisión, salvo cuando asistió la Senadora señora Feliú, se aprobó prácticamente por unanimidad todo lo relativo a las escuelas de conductores profesionales.

Creemos que mantener esos establecimientos no sólo es lo adecuado, sino que es, además, un imperativo y un requisito. Por supuesto, se irán creando escuelas. Es más: para permitir que ello suceda y que existan las oportunidades, se ha establecido un plazo en el cual se reunirán los requisitos. Mientras esto no se produzca, hay un período, un interregno de dos años durante los cuales se otorgarán licencias hasta que el Ministerio

certifique que estén operando las escuelas profesionales. Todo esto se ha considerado debidamente en el proyecto.

Por lo dicho, señor Presidente, soy partidario de mantener las escuelas profesionales para conductores del modo en que viene propuesto.

La señora FELIÚ.- Muy bien. Votemos.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Hormazábal.

El señor HORMAZÁBAL.- Señor Presidente, haré una acotación más.

Creo que el Senador señor Otero ha expuesto adecuadamente el sentido de lo que debatió la Comisión, y también de lo que hemos analizado otros Senadores en torno a las escuelas de conductores.

Resulta esencial en un país en crecimiento como el nuestro, donde el parque automotor se incrementa de manera notable, tomar en cuenta que la mayor parte de los accidentes es causada por fallas humanas. Esto se debe a la falta de pericia, de conocimiento y de aprendizaje, entre otras cosas, en quienes ejercen la función de responsables en el volante.

Sin embargo, es evidente -y me alegra que la Senadora señora Feliú haya traído esta materia al debate- que en Chile no existe igualdad de oportunidades para que todos puedan acceder a ese conocimiento. Por eso es que hay diversas iniciativas, y quiero enunciarlas brevemente, porque están en el tapete.

En la propia Comisión planteamos, con el Senador señor Hamilton, la creación de un fondo de capacitación de conductores, cuyo financiamiento provendría del cobro de multas, más los aportes que pudieran hacerse a través de la Ley de Presupuestos. Con ello se becaría a conductores profesionales y se les otorgarían las facilidades para asistir a tales escuelas.

Con razón, el señor Presidente de la Comisión estimó que una disposición de esa naturaleza era de iniciativa exclusiva del Ejecutivo. Los representantes de éste estimaron que era una buena idea, y dijeron que les interesaba analizarla pero que no podían resolverla en esta fase. Está pendiente, por lo tanto, una opción real para obtener financiamientos que sean estímulos y no sanciones, destinados a que los conductores profesionales actuales vean incentivada su participación en las referidas escuelas.

Por lo demás, ésta es una idea que se origina en los propios gremios del transporte, y de la cual el Honorable señor Hamilton y el Senador que habla hemos sido solamente portavoces en el Senado.

En segundo lugar, estos cursos -lo planteamos al Gobierno, y, por lo demás, se aprobó en el Senado- pueden ser objeto de acuerdos con el SENCE, y así los empresarios estimularían a sus trabajadores para que, pagados con

recursos de ese Servicio, y otros, éstos se prepararan y calificaran en las escuelas.

En tercer término, especialmente para los trabajadores de menor edad existe un programa que se llama Chile Joven, de capacitación para el sector de entre 18 y 25 años, en el que pueden postular a formación propiamente profesional que les permita mejorar sus condiciones de vida. Ésta es, típicamente, una función en la cual el mencionado programa podría significar una respuesta.

Por consiguiente, la razonable inquietud de la Honorable señora Feliú en cuanto a las dificultades de financiamiento no se contrapone con los elementos que ganaría el país con la aprobación de la exigencia de escuelas de conductores, por las razones que latamente ya se han expresado.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Muñoz Barra.

El señor MUÑOZ BARRA.- Señor Presidente, no soy partidario del número 4, que plantea el requisito de escuelas de conductores profesionales, pero no porque no considere que ellas sean un elemento -como se ha indicado aquí- para dignificar la profesión. Lo que sostengo obedece a que soy un convencido de que quienes se desempeñan en esta actividad, tan digna, son personas que evidencian desde muy temprana edad una natural vocación por ella.

En Chile, existen 156 institutos profesionales, que ofrecen multivariedad de carreras. Estos organismos ameritan hoy una fiscalización, con el fin de determinar la calidad de la instrucción que entregan en diferentes profesiones. No me voy a detener en algunos casos particulares y puntuales. Ningún instituto profesional del país cobra en la actualidad menos de 120 mil ó 130 mil pesos mensuales.

En esta misma Corporación, por otra parte, hemos discutido la factibilidad de entregar autorización para conducir a menores de 18 años, siempre que lo hagan acompañados de una persona mayor de edad. Ahora, la tecnología automotriz es cada día más moderna, y su propia modernidad la hace mucho más simple.

Por lo anterior, no creo que se atente contra la dignidad de la profesión si nos limitamos a la exigencia establecida en el número 2, que obliga a acreditar haber estado en posesión de Licencia Clase B durante dos años para obtener la Licencia Profesional. Es evidente que en ese lapso una persona logra dominar y manejar la tecnología de una profesión de esta naturaleza.

Pienso que si se establece la condición del número 4, se va a crear un conflicto a los sectores modestos del país, porque ¿quiénes son los que acceden a la profesión de conductores? ¿Son individuos que pertenecen a los grupos sociales más altos? Son personas que provienen de los sectores

más modestos de nuestra sociedad, que -repito- suman vocación y, además, una experiencia de dos años.

Por eso, en lo personal no estoy de acuerdo -y lo digo con mucho respeto- en la creación de escuelas de conductores profesionales, que significa agregar un elemento más al marketing de la educación y del conocimiento. Este último, a mi juicio, se encuentra salvaguardado, en el caso que nos ocupa, por algunos de los antecedentes que me he permitido analizar en el Senado.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Lagos.

El señor LAGOS.- Señor Presidente, las escuelas de conductores representan una aspiración de muchos años para los gremios del transporte. Cada vez que hay accidentes graves en Chile, se culpa única y exclusivamente a los choferes. Y ocurre que muchas veces los mismos gremios o sindicatos no conocen a esos conductores improvisados que causan los accidentes.

Naturalmente, las escuelas de conductores no van a ser instituciones de paso. Las mismas organizaciones gremiales tendrían la posibilidad de crearlas y así formar buenos choferes, teniendo acceso a todos los sistemas crediticios que el Estado ofrece respecto de la enseñanza, como cualquier instituto profesional.

Reitero: no van a ser escuelas de paso; su función será la capacitación. Hoy día, un conductor con Licencia Clase A puede manejar desde una moto hasta un camión con maquinaria pesada, y sabemos que no es lo mismo, así como tampoco lo es transportar líquido o transportar cemento. Se trata de abordar todo este tipo de cosas. En la Comisión me preocupé de proponer lo que se va a denominar "mención", de forma tal que un conductor, para transportar por ejemplo explosivos, que es una carga peligrosa, además de la licencia correspondiente, deba tener una "mención" que implique un adiestramiento otorgado por una escuela de conductores.

Quiero hacer presente que los Senadores que participamos en la discusión en la Comisión hemos procedido con mucha seriedad y mirando al futuro, porque la idea es profesionalizar a los trabajadores del transporte y, por esa vía, permitir que ellos -que muchas veces andan con herramientas de trabajo que sobrepasan los 100 mil dólares- tengan derecho a obtener una mejor retribución económica. Estimamos que en la medida en que ofrezcan un mejor servicio podrán optar a sueldos más altos.

Creo que todos deben estar muy tranquilos, porque las escuelas de conductores apuntan, precisamente, a corregir las diversas falencias que se observan en la actualidad y los problemas que se suscitan en el otorgamiento de las licencias de transporte. Reitero que son los gremios y los sindicatos los más interesados en dar respaldo profesional a sus representados.

He dicho.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Thayer, y, después, el Senador señor Díaz y la Senadora señora Feliú, en ese orden, luego de lo cual se procederá a la votación.

El señor THAYER.- Señor Presidente, no he intervenido en el debate del proyecto porque no participé en la Comisión. Mis palabras sólo son algunas reflexiones para tener conciencia clara de lo que voy a votar.

Para mí, es absolutamente claro que lo que se requiere sustancialmente para desempeñar una función es la aptitud de una persona. Ahora, ¿cómo acreditar esta aptitud? Hemos fijado ciertas condiciones en cuanto al nivel educacional. ¿Qué me preocupa? Como lo expresó, me parece, la Honorable señora Feliú, la respectiva municipalidad tendrá que cerciorarse de que se cumplan requisitos razonables para que una persona, en cuanto conductor, pueda ejercer una función en forma adecuada a la responsabilidad que toma y de acuerdo con el vehículo que deba manejar.

Es absolutamente plausible y conveniente que se creen escuelas de conductores. Ojalá llegue el momento en que no exista ningún conductor que no haya tomado un curso en una de esas instituciones. ¿En qué tengo reparo o preocupación, en cambio, tal vez fruto de mi edad, que ya está, como en cierta ocasión dije a un periodista, en la época "pregagá", con algún optimismo? Setenta y tantos años de vida me llevan a tener una tremenda desconfianza en las soluciones de este tipo aprobadas por ley.

Se dice: habrá escuelas de conductores y se exigirá un curso en ellas después de dos años. ¡Recordemos lo que es Chile! ¡Si no es fácil que se establezcan! Se podrán crear en muchas partes, pero en otras no será así, y se va a generar un gran conflicto entre el derecho de las personas a ganarse la vida en un trabajo honesto que pueden desempeñar y la imposibilidad de cumplir con el requisito de exhibir un certificado de una escuela de conductores apta. ¡Si también pueden nacer como callampas, y obtenerse los certificados con mucha facilidad! El sistema se podría corromper si se impone una exigencia que va más allá de lo que el país es capaz de satisfacer.

Por eso, pienso que la solución está en dar la opción. El requisito ineludible es que la persona posea los conocimientos, la aptitud y la capacidad, certificada, para ejercer la función de conductor. Y la opción consistiría en que dicha certificación pudiera obtenerla a través de un título, muy dignificador, otorgado por una escuela de conductores. Repito: ojalá que existan estas instituciones, pero va a ser difícil que se creen en forma satisfactoria y honesta a lo largo de Chile, dada su configuración geográfica.

El señor DÍAZ.- Señor Presidente, hace mucho tiempo hubo un candidato presidencial -muy prestigiado y relacionado con un actual Senador- cuyo lema era: "¿Le entregaría usted una locomotora a un niño?", y la respuesta, obviamente, era que no, porque para entregar un vehículo de ese tipo hay

que reunir ciertos requisitos, lo mismo que para conducir un camión, una ambulancia, un bus. Me refiero a don Jorge Alessandri Rodríguez.

Yo creo que hay que reconocer la calidad de todos los Presidentes de Chile, democráticos, cualesquiera que sean. Es sabido que nosotros no fuimos partidarios del Presidente Alessandri. Pero ése no es el tema.

El señor HAMILTON.- ¡Ese eslogan tenía un destinatario!

El señor DÍAZ.- No responderé ninguna interferencia más, señor Presidente.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- El señor Senador no desea ser interrumpido.

El señor DÍAZ.- En definitiva, pienso que deben existir ciertas exigencias cuando la gente tiene que manejar. Porque aquí se ha hablado del derecho a la vida y al trabajo. Pero también se debe proteger el derecho a la vida de los 40 ó 45 pasajeros que van en un bus o de quienes van por un camino por donde viene un camión con 40 toneladas de ácido sulfúrico. Por eso, el conductor debe reunir ciertas condiciones y exigencias.

Creo que tan importante como la vista y no sufrir de daltonismo y poder distinguir los colores -se decía que Dalton jamás vio las guindas maduras, sino siempre verdes-, o como la audición, también lo es la personalidad. Por eso, insisto en la importancia del examen de carácter psicológico. Porque una persona puede poseer elevados conocimientos técnicos, pero ser agresiva. Y una anomalía de este tipo puede ser detectada mediante un buen examen. Por ello, este último no sólo es necesario, sino también fundamental.

Ahora, deseo rectificar una cifra que se dio. Gracias a Dios, todavía no llegamos a mil 800 muertos en accidentes del tránsito este año. Sólo llevamos mil 250. El año pasado, por desgracia, sobrepasamos los mil 700. Espero que en éste no lleguemos a una cifra tan significativa, de mil 800 muertos.

Estimo que éstas y otras medidas que se están tomando, si bien no resuelven el problema, por lo menos son un camino para hacer cada día más exigente la conducción, con el objeto de dar más seguridad en las carreteras. Porque no se saca nada con que el Gobierno esté preocupado de construir nuevas vías y de asegurar la infraestructura vial, que es esencial, si al mismo tiempo no establecemos exigencias a quienes conducen un vehículo y transportan una carga humana muy importante.

Por lo expuesto, estoy totalmente de acuerdo, no sólo con establecer escuelas de conductores profesionales, sino también en solicitar las máximas exigencias posibles.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra la Honorable señora Feliú.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, aun cuando no había solicitado el uso de la palabra, quiero reafirmar lo que señalaba al inicio y lo que planteaba el Honorable señor Thayer.

Sin lugar a dudas, con estas escuelas se puede ir creando una especie de monopolio para el ejercicio de ciertas actividades. Y el propio legislador puede ir engañándose, en el sentido de que por el hecho de que la persona posea un certificado va a tener ciertos conocimientos. Lo importante es que ella en realidad tenga los conocimientos, rinda exámenes correctos y le sea exigido acreditar los requisitos que la normativa en estudio establece. Sólo en esas condiciones no se van a generar problemas. Pero entregar una materia como ésta a lo que acredite una escuela creo que es un mal sistema y sienta un mal precedente.

Por las razones indicadas, soy partidaria de aprobar las indicaciones renovadas.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Vamos a proceder a votar la idea de que se trata, a la que se halla referida la indicación número 125.

La idea es votar a favor o en contra de la existencia de escuelas de conductores profesionales, porque posteriormente hablamos de escuelas de conductores.

La señora FELIÚ.- Con carácter obligatorio.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Con carácter obligatorio para el acceso a determinadas licencias.

En votación.

--(Durante la votación).

El señor COOPER.- Señor Presidente, en la Comisión analizamos bastante este tema y llegamos a la conclusión de que, dada la complejidad que día a día tienen todos los vehículos, es muy conveniente no sólo poseer la habilidad para manejarlos, sino también los conocimientos del caso. Y los propios conductores, con quienes muchas veces nos entrevistamos, están solicitándolo, porque lo consideran una necesidad.

Por eso, voto a favor.

El señor LARRAÍN.- Señor Presidente, comprendo la inquietud de los conductores, de contribuir para que se reglamente más el ejercicio de su profesión. Eso demuestra una actitud seria. Por la misma razón, considero conveniente la existencia de escuelas de conductores profesionales. Pero no comparto que éstas sean obligatorias, como requisito para ejercer esta actividad. Creo que a la larga los propios conductores van a ser los perjudicados, al entrabar el ejercicio de su profesión por introducirle demasiadas rigideces, que, a mi juicio, son innecesarias.

En cuanto al tema de la seguridad, pienso que ésta se resuelve con muchos mecanismos, entre los cuales está el perfeccionamiento del ejercicio de esta actividad o profesión. Pero no creo que se logre a través de la obligatoriedad que se está planteando.

Por eso, voto en contra de la idea.

El señor THAYER.- Señor Presidente, quiero fundamentar el voto.

Votaré en contra de la exigencia de escuelas de conductores profesionales para ejercer esta actividad, porque entraría a regir de inmediato y su cumplimiento podría demorar mucho, aparte la eventualidad de que éste no se concretara nunca.

Por eso, voto en contra.

El señor URENDA.- Señor Presidente, por las razones que se han dado aquí, coincido en que procuremos tener conductores cada vez más preparados. Pero exigir títulos de escuelas de conductores profesionales es algo que está fuera de nuestra realidad, actualmente. Además, va a perjudicar a quienes viven en pequeños pueblos, porque los interesados se verán imposibilitados de ser conductores de camiones debido a que en esas localidades o en las pequeñas ciudades no van a existir dichas escuelas. O bien, se les va a exigir el esfuerzo de ir a la capital de la provincia o de la región a aprender.

Considero inconveniente esta exigencia en las actuales circunstancias de desarrollo del país, porque, o no se va a poder ir a esas escuelas, o va a haber varias de ellas cuya garantía de seriedad será difícil de obtener.

Por otra parte, no debemos olvidar que se establecen otras exigencias en la normativa en estudio. Porque no sólo hemos coincidido en cuanto al requisito de educación básica, sino que, además, para llegar al alto nivel que nos ocupa, previamente deben obtenerse otras licencias para manejar y se debe realizar una práctica durante dos años, además del rendimiento de exámenes que sí deben tener la seriedad correspondiente. Si éstos se realizan como corresponde, la exigencia del título es inadecuada, sin perjuicio de la conveniencia de que existan en Chile escuelas de conductores, las que constituirán un antecedente favorable que, probablemente, brindará a los choferes mayores posibilidades de acceso a un trabajo. Pero, en las actuales circunstancias, tal exigencia es discriminatoria para muchos chilenos.

Por tales razones, voto en contra de la idea.

El señor ERRÁZURIZ.- Señor Presidente, votaré negativamente, por el siguiente motivo.

Estimo fundamental establecer requisitos; éstos pueden revestir grados de complejidad, pero, en este caso, deben ser los indispensables para proteger tanto al conductor como a terceros, y, en general, para lograr seguridad en el tránsito. Sin embargo, a mi juicio, no hay por qué imponer la obligación de pasar por determinada escuela. Porque muchas personas pueden reunir los

requisitos exigidos para superar el examen que las habilita para obtener la licencia respectiva sin necesidad de asistir a una escuela de conductores.

Considero un error establecer fórmulas como éstas, donde las exigencias requeridas para obtener la licencia se confunden con la de pasar por ciertas escuelas. En ninguna parte se consagran medidas semejantes. Por ejemplo, ningún Senador debe aprobar un curso para ejercer su cargo; se exige cumplir ciertos requisitos y condiciones que, en definitiva, son determinados por el pueblo.

En este caso específico, creo que los requisitos deben guardar relación con el otorgamiento de la licencia, y sobre la base de ellos deben entregarse los permisos respectivos.

Hay, asimismo, consideraciones de orden práctico, a las cuales se refirió un señor Senador. Por ejemplo, la de que tal exigencia, dada la lejanía de los lugares donde se impartirían estos cursos, limitaría la posibilidad de ciertos jóvenes de acceder a una actividad lícita que les permitiría sustentarse económicamente.

Por tales razones, como ya lo anuncié, voto en contra de la idea, por estimar que lo que debe exigirse es el cumplimiento de ciertos requisitos, sin incluir en ellos la aprobación de determinados cursos.

El señor RÍOS.- Señor Presidente, deseo rectificar mi voto, por haberme convencido los argumentos que dieron diversos señores Senadores.

Voto en contra.

El señor SINCLAIR.- También quiero rectificar mi votación: voto negativamente.

--Se aprueba la idea de que existan escuelas de conductores profesionales (19 votos por la afirmativa, 11 por la negativa y un pareo).

Votaron por la afirmativa los señores Díaz, Diez, Frei (don Arturo), Frei (doña Carmen), Gazmuri, Hamilton, Hormazábal, Horvath, Huerta, Lagos, Larre, Letelier, Martín, Matta, Ominami, Otero, Ruiz (don José), Zaldívar (don Adolfo) y Zaldívar (don Andrés).

Votaron por la negativa los señores Cooper, Errázuriz, Feliú, Fernández, Larraín, Muñoz Barra, Núñez, Ríos, Sinclair, Thayer y Urenda.

No votó, por estar pareado, el señor Alessandri.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Entiendo que la decisión adoptada significa que en las normas siguientes se establecerá la existencia de las escuelas de conductores profesionales. Concretamente, eso equivale a rechazar las indicaciones renovadas números 125 y 126.

Quiero plantear la siguiente duda. Tengo la impresión de que la indicación renovada N° 126 se refiere específicamente a "escuelas de conductores"

y no a "escuelas de conductores profesionales", lo que implica una notoria diferencia. Es decir, esa indicación propone la supresión de las primeras. ¿Es así?

La señora FELIÚ.- El requisito es el que se elimina.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Naturalmente: el requisito para acceder a la licencia no profesional clase B.

La señora FELIÚ.- Exactamente. La indicación número 126 propone eliminar esa exigencia.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- ¿Debemos entender que la aprobación de la existencia de escuelas de conductores profesionales se extiende también a la de escuelas de conductores?

El señor HAMILTON.- Lo que pasa es lo siguiente.

Hemos aprobado como requisito para obtener determinadas licencias haber hecho cursos en escuelas oficiales de conductores profesionales. Porque existen otras, para los no profesionales, que nadie regula, que no están consideradas en la ley y a las cuales muchos recurren para aprender a manejar. Éstas no están tocadas ni en las indicaciones ni en el proyecto.

La señora FELIÚ.- Perdón, señor Presidente: están tocadas en la indicación y en el proyecto. La número 126 propone suprimir la exigencia de haber aprobado un curso en una escuela de conductores.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Efectivamente. En la página 11 del texto comparado se dice:

"LICENCIA NO PROFESIONAL CLASE B:

"1.- Tener como mínimo 18 años de edad.

"Excepcionalmente, se podrá otorgar esta licencia a postulantes que sean mayores de 17 años, debida y expresamente autorizados por sus padres, apoderados o representantes legales, y siempre que hayan aprobado un curso para conducir, en una escuela de conductores."

En consecuencia, de la votación anterior debemos concluir que también estamos aprobando la existencia de estas escuelas de conductores -que todos sabemos que existen-, precisando, sí, que los cursos constituyen un requisito para obtener una licencia no profesional clase B especial.

¿Estamos de acuerdo en tal sentido?

El señor ERRÁZURIZ.- Pido la palabra.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Puede hacer uso de ella, Su Señoría.

El señor ERRÁZURIZ.- Señor Presidente, me parece una locura lo que se está planteando. Quienes sabemos manejar y poseemos la licencia

respectiva, ¿deberemos seguir un curso en el futuro para renovarla? ¿Nuestros hijos y las demás personas tendrán que asistir a esas escuelas aunque sepan conducir? Lo normal es que se exijan requisitos, pero no haber pasado por determinadas escuelas.

Monopolizar en esta forma el ejercicio de actividades lícitas es un error. Lo lógico -insisto- es establecer requisitos. Estoy seguro de que hay personas que los cumplen sobradamente sin haber pasado por tales escuelas.

Por lo tanto, no creo que sea ésta la manera adecuada de legislar.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Otero.

El señor OTERO.- Señor Presidente, creo que se está discutiendo sin haber leído las disposiciones pertinentes. Existe una escuela de conductores profesionales, cuya mantención aprobamos. Y como hay una serie de indicaciones -presentadas por la Honorable señora Feliú y diversos señores Senadores- que pretenden su derogación, todas ellas han quedado rechazadas.

Sin embargo, hay una disposición que se refiere precisamente a la licencia no profesional clase B, cuya obtención exige tener como mínimo 18 años de edad. Su inciso segundo dice: "siempre que hayan aprobado un curso para conducir en una escuela de conductores"; pero este requisito se refiere a la licencia especial para mayores de 17 años y menores de 18, que es una situación distinta.

En consecuencia, el Honorable señor Errázuriz incurrió en un error, porque en ninguna parte se exige asistir a una escuela para obtener la licencia de conducir. Ésta es una situación diferente, extraordinaria y especialísima: habilitar para manejar vehículos a las personas mayores de 17 y menores de 18 años, caso en el que, obviamente, se requiere haber aprobado un curso en cualquier escuela de conductores, profesionales o no profesionales.

Por lo tanto -repito-, son materias absolutamente diversas, y no se trata de un requisito general para las licencias de conductores no profesionales.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Hamilton.

El señor HAMILTON.- Señor Presidente, concuerdo con lo expresado por el Honorable señor Otero, pero debo aclarar algo: lo que hemos aprobado aquí -que se reproduce en el resto del proyecto, en indicaciones o normas contenidas en el informe- se refiere a la exigencia de asistir a escuelas de conductores para la obtención de licencias profesionales. El otro artículo lo veremos más adelante.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra la Honorable señora Feliú.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, este requisito, efectivamente, se impone a los menores de 18 años y mayores de 17 años. Pero quiero precisar lo siguiente: ni la Senadora que habla, ni ningún otro señor Senador hemos presentado indicación alguna para impedir la existencia de escuelas de conductores profesionales.

Estimamos que, de acuerdo con las rectificaciones que se hicieron sobre la base de indicaciones formuladas por varios señores Senadores, las escuelas de conductores podrán funcionar adecuadamente.

Se han presentado indicaciones para eliminar del proyecto un requisito indispensable para ejercer una actividad: el de haber aprobado un curso - requisito que no puede sustituirse por otro- en una escuela de conductores profesionales. Pero no las ha habido para suprimir dichas escuelas.

Por lo tanto, se puede aprender a conducir en una escuela de conductores o por enseñanza del padre o de cualquier otra persona. Hemos estado en desacuerdo con la idea de permitir que haya un monopolio en el ejercicio de aquella actividad.

He dicho.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Si le parece a la Sala, procederemos a votar.

Existen distintas opiniones. Algunos señores Senadores piensan que no es necesario establecer como requisito a los postulantes mayores de 17 años y menores de 18 para obtener licencia no profesional clase B haber asistido a una escuela de conductores. En cambio, otros estiman que sí es conveniente que cumplan dicha exigencia.

El señor OTERO.- Así es, señor Presidente. Debemos pronunciarnos acerca de si la licencia no profesional clase B para jóvenes de entre 17 y 18 años requiere o no un curso en una escuela de conductores.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- En votación la indicación renovada N° 126, que elimina dicho requisito.

--(Durante la votación).

El señor ERRÁZURIZ.- Señor Presidente, voto que sí, porque se exige haber "aprobado un curso para conducir, en una escuela de conductores", sin explicitar la calidad del curso, ni señalar si debe ser bueno o malo, corto o largo. En el fondo, se pide un certificado que indique que la persona ha hecho un curso. Pero ésta puede conducir perfectamente por haberle enseñado el papá, la mamá o el hermano.

No veo por qué un joven debe aprobar un curso específico para obtener licencia, si en el fondo -insisto en el principio- lo importante son los requisitos y las condiciones exigidas para tal efecto.

El señor HORVATH.- Señor Presidente, en el caso de la licencia profesional para conducir se requiere de cursos de carácter formal y no solamente cumplir requisitos; pero en el de la no profesional aquello no es necesario.

Voto a favor.

El señor MUÑOZ BARRA.- Señor Presidente, voto a favor de la indicación renovada, entre otras cosas, porque ninguna persona sabe, ni nadie ha dicho, ni el proyecto plantea cuánto tiempo durarán estos cursos de competencia.

El señor HORMAZÁBAL.- ¡Siga leyendo el informe, Su Señoría! ¡No cometa un error!

El señor THAYER.- Señor Presidente, apoyaré la indicación, debido a que rechazarla sería contrariar incluso la Constitución al impedir el ejercicio de una profesión lícita a quien reúna los requisitos para ejercerla pero no haya cumplido con el de realizar determinado estudio.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Se trata de licencia no profesional, señor Senador.

El señor OTERO.- Para jóvenes de entre 17 y 18 años.

El señor THAYER.- Con mayor razón cuando el curso se exige como condición para ejercer una actividad que puede ser indispensable para una persona. Por ejemplo, el trabajador con medios de locomoción propios debe manejarlos él mismo.

Estoy diciendo que si una persona no ha efectuado determinados estudios en una escuela de conductores pero cumple los otros requisitos exigidos, no puede impedírsele obtener la licencia correspondiente.

Por eso, voto que sí.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Terminada la votación.

--Se aprueba la indicación renovada N° 126 (14 votos contra 12 y 3 pareos).

Votaron por la afirmativa los señores Diez, Errázuriz, Feliú, Fernández, Horvath, Huerta, Larraín, Letelier, Martín, Muñoz Barra, Núñez, Prat, Thayer y Urenda.

Votaron por la negativa los señores Bitar, Cooper, Díaz, Frei (doña Carmen), Hamilton, Hormazábal, Larre, Ominami, Otero, Sinclair, Zaldívar (don Adolfo) y Zaldívar (don Andrés).

No votaron, por estar pareados, los señores Alessandri, Frei (don Arturo) y Páez.

El señor LAGOS (Prosecretario).- Indicación N° 127, renovada por los Honorables señores Larraín, Urenda, Alessandri, Thayer, Horvath,

Cantuarias, Errázuriz, Larre, Lagos y Pérez. Tiene por objeto suprimir en el artículo 13, acápite "LICENCIA NO PROFESIONAL CLASE B", inciso segundo del N° 1, la expresión "mayor de 30 años de edad".

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- En discusión la indicación renovada.

El señor URENDA.- Pido la palabra.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Puede hacer uso de ella, Su Señoría.

El señor URENDA.- Señor Presidente, la norma en análisis consigna, para los menores de 18 y mayores de 17, debida y expresamente autorizados por sus padres, apoderados o representantes legales, y siempre que hayan aprobado un curso para conducir, en una escuela de conductores, que sólo pueden manejar si van acompañados, en el asiento delantero, de una persona que debe cumplir dos requisitos: ser mayor de 30 años y, además, ser poseedora de una licencia que la habilite para conducir los tipos de vehículos autorizados para clase B, cuya vigencia, a la fecha de control, tenga no menos de cinco años de antigüedad.

A mi juicio, la exigencia de ser mayor de 30 carece de toda justificación y -diría- no tiene precedentes en nuestra legislación. Comprendo que al acompañante se le exija saber manejar. En este caso, no sólo se pide que sepa hacerlo, sino también que su licencia tenga, a lo menos, cinco años de antigüedad.

A modo de ejemplo, podría darse el absurdo de que el menor vaya acompañado de un Diputado, de un ingeniero e, incluso, del jefe del departamento del tránsito de la respectiva municipalidad, o de cualquiera de los muchos profesionales existentes, quienes, por ser menores de 30, no le servirían de acompañantes.

Por ello, considero que tal exigencia carece de toda justificación, y es una manera de ir poniendo trabas que hagan casi imposible o dificulten esta concesión que quiere darse.

Porque si lo que se desea es que los mayores de 17 y menores de 18 puedan conducir, no es lícito poner tantas condiciones.

Se ha dicho que la idea es que vayan acompañados de una persona madura. Bueno, con este criterio, ¿podría considerarse como tal alguien de 40 o de 50 años? ¿A qué edad se es maduro?

Reitero: no es posible imponer una edad que ni siquiera se requiere para ser alcalde, parlamentario, abogado, profesor ni para ninguna otra profesión. A mi juicio, el requisito de tener carné de manejar con cinco años de antigüedad es más que suficiente.

Insisto en eliminar la expresión "mayor de 30 años de edad", con lo cual el inciso diría simplemente "conducir acompañado, en el asiento delantero, de una persona que sea poseedora de una licencia que lo habilite para conducir

los tipos de vehículos autorizados para la clase B cuya vigencia, a la fecha del control, tenga no menos de 5 años de antigüedad."

Por lo anterior, debe acogerse la indicación y eliminarse tal exigencia.

--Se aprueba unánimemente la indicación renovada N° 127.

El señor LAGOS (Prosecretario).- No hay otras indicaciones renovadas en relación a este número.

La proposición de la Comisión respecto del N° 6, del artículo 13, dice:

"Ha pasado a ser número 10, con las siguientes enmiendas:

"Reemplazar, en el párrafo segundo del N° 1, de los requisitos de la Licencia No Profesional Clase B, el guarismo "16" por "17" y eliminar las frases "al efecto," y "reconocida por el Estado o por una Municipalidad".

--Se aprueba.

El señor LAGOS (Prosecretario).- En seguida, la Comisión sugiere sustituir el párrafo tercero del N° 1, de los requisitos de la Licencia No Profesional Clase B, por el que a continuación se indica:

"Dicha licencia excepcional sólo habilitará para conducir acompañado",...

La señora FELIÚ.- Lo acabamos de ver: el requisito de ser mayor de 30 años.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Es lo que se aprobó recién, con la modificación obvia que resulta de haberse acogido la indicación renovada N° 127.

--Queda aprobado, por unanimidad.

El señor LAGOS (Prosecretario).- A continuación, la Comisión plantea reemplazar los requisitos de las Licencias Especiales Clases D y E por los que se señalan:

"-LICENCIA ESPECIAL CLASE D:

"1.- Tener como mínimo 18 años de edad;

"2.- Ser egresado de la educación básica, y

"3.- Acreditar conocimientos y práctica en el manejo de los vehículos o maquinarias especiales de que se trate.".

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- No se ha renovado indicación a este respecto.

La señora FELIÚ.- ¿Me permite, señor Presidente?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra Su Señoría.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, había una indicación -y por eso planteé analizar por temas- tocante a los requisitos.

Actualmente, lo que rige es saber leer y escribir. Aquí se está cambiando esa condición por la de ser egresado de la educación básica.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Ya lo habíamos visto y aprobamos la idea de exigir esto último, y no solamente saber leer y escribir.

La señora FELIÚ.- Perdón, señor Presidente. Ello es efectivo, pero no para obtener todo tipo de licencias.

Lo que se discutió en su momento fue en relación con la profesional, y lo que habíamos conversado con otros señores Senadores fue, precisamente, mantener la exigencia de saber leer y escribir para los conductores no profesionales.

El señor HORMAZÁBAL.- Pido la palabra.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Puede hacer uso de ella Su Señoría.

El señor HORMAZÁBAL.- Señor Presidente, me permito respaldar ese criterio, porque en la Comisión se mantuvo el requisito de enseñanza básica para la obtención de la licencia no profesional, para hacer el distinguo con la profesional, respecto de la cual se pedía educación media. De acogerse la reducción de ese requisito a enseñanza básica, habría que establecer -para mantener cierta armonía entre los conceptos "profesional" y "no profesional"- que este nivel de educación se necesitaría para obtener la licencia profesional, y sólo saber leer y escribir, para la no profesional.

La señora FELIÚ.- Corresponde a la indicación renovada N° 131, señor Presidente.

El señor OTERO.- Pido la palabra.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Se va a proceder a darle lectura.

El señor LAGOS (Prosecretario).- La indicación renovada tiene por objeto suprimir, en los requisitos para la licencia especial clase D, su N° 2, que dice: "Ser egresado de la educación básica, y".

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- En discusión.

Tiene la palabra el Senador señor Otero.

El señor OTERO.- Señor Presidente, en verdad, no se trata de suprimir dicho número, sino de exigir saber leer y escribir. Porque, de otro modo, quedaría el incordio de que esa persona podría ser conductor siendo analfabeta, en circunstancias de que en el país no se puede conducir en tal condición, por haber señales que interpretar y, por lo menos, se debe conocer el Reglamento del Tránsito.

Por ello, de aprobarse la proposición, no puede ser en los términos en que está redactada. No tengo problema en que, en el N° 2, en lugar de decir "Ser egresado de la educación básica, y", se consigne "Saber leer y escribir".

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- ¿Habría acuerdo unánime de la Sala para proceder en esos términos?

La señora FELIÚ.- Sí, señor Presidente.

Además, está la indicación renovada N° 118. Se trata de dejar la exigencia de saber leer y escribir tal cual está hoy respecto de la licencia no profesional.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Se requiere unanimidad para proceder en ese sentido.

El señor HAMILTON.- Hay consenso, señor Presidente.

El señor HORMAZÁBAL.- ¿Me permite, señor Presidente?

A este respecto, deseo recordar que el Senador señor Errázuriz también renovó una indicación, precisamente para colocar el requisito de saber leer y escribir. Así que, de haber algún problema reglamentario, podemos votar dicha indicación renovada; pero, como existe consenso, no habrá dificultad.

El señor ERRÁZURIZ.- Gracias, señor Senador. Creo que hay unanimidad.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).-Efectivamente.

--Por unanimidad, se acuerda sustituir, en el requisito N° 2, "Ser egresado de enseñanza básica" por "Saber leer y escribir."

El señor LAGOS (Prosecretario).- En seguida, la Comisión, también por unanimidad, propone sustituir los requisitos de la Licencia Especial Clase E, por los siguientes:

"1.- Tener como mínimo 18 años de edad, y

"2.- Saber leer y escribir."

A este respecto, se renovó la indicación N° 133, para suprimir su N° 2, esto es, saber leer y escribir.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- En discusión.

El señor OTERO.- ¿Me permite, señor Presidente?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Sí, señor Senador.

El señor OTERO.- Señor Presidente, esta materia fue debatida en la Comisión, y uno de los más interesados en que se mantuviera la exigencia fue, precisamente, el señor Subsecretario de Transportes. Y -vuelvo a repetir- es lamentable que quienes han defendido y propiciado el despacho de esta

iniciativa, que concurrieron acompañados de tres o cuatro asesores, no estén presentes en este momento en la Sala para ilustrar al Senado.

En verdad, éste es un requisito básico. Y una de las cosas que se señaló fue que la conducción exige leer e interpretar signos. Por lo tanto, no puede manejar nadie que no sepa leer y escribir o que ignore el Reglamento del Tránsito. Y si se es analfabeto, ¿cómo va a conocerlo? Sería utópico pensar que dispondrá de una persona que le repetirá el texto para que se lo aprenda de memoria. De manera que, al eliminarse dicho requisito, se está permitiendo, simplemente, ejercer de conductor sin saber leer ni escribir, vale decir, sin conocer el Reglamento del Tránsito y sin entender las señalizaciones camineras.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- ¿Habría acuerdo para rechazar la indicación renovada número 133?

El señor MUÑOZ BARRA.- Sí, señor Presidente.

El señor HAMILTON.- De acuerdo.

--Se rechaza la indicación renovada y, por lo tanto, queda aprobada la enmienda de la Comisión.

El señor LAGOS (Prosecretario).- En seguida, respecto del número 7 recaído en el artículo 14, que ha pasado a ser número 11, se propone la siguiente enmienda:

"-Intercalar en el N° 2, de la letra A), Licencia Profesional, entre "pasajeros" y "carga" eliminando la conjunción "y", lo siguiente: "transporte remunerado de escolares y de".".

El señor HAMILTON.- ¿Hay alguna indicación renovada sobre la materia?

El señor LAGOS (Prosecretario).- Sí, señor Senador; la número 134.

El señor OTERO.- Ésa se refiere a otro tema.

El señor HAMILTON.- Entonces, no se presentó ninguna indicación renovada.

El señor OTERO.- Así es, Su Señoría. Por lo tanto, correspondería dar por aprobado el texto sugerido por la Comisión.

El señor LAGOS (Prosecretario).- Informo a la Sala que se presentó una indicación renovada para sustituir el nuevo artículo 14 por el que se indica:

"Artículo 14.- Los requisitos para obtener las licencias se acreditarán como sigue:

1.- La idoneidad moral será calificada por el Director de Tránsito y Transporte Público o por el Jefe del Departamento de Tránsito y Transporte Público, según corresponda, de la municipalidad en que se solicita la licencia, sobre la base del Informe de Antecedentes expedido por el Gabinete Central del

Servicio de Registro Civil e Identificación y del Informe del Registro Nacional de Conductores, emitidos con no más de 30 días de antelación. Estos documentos deberán contener todas las anotaciones policiales y judiciales que registra el postulante y en ellos deberá constar que el solicitante no está afecto a pena de suspensión ni inhabilidad para conducir vehículos y que no le ha sido denegada la concesión de licencia, en los seis meses anteriores a su solicitud, por las causales señaladas en el artículo 16.

"El postulante a quien se le rechace su solicitud, por falta de idoneidad moral, podrá reclamar dentro de los cinco días hábiles siguientes a la notificación de esta resolución, ante el Juez de Policía Local respectivo, quien resolverá sin forma de juicio apreciando la prueba en conciencia. En contra de la resolución no procederá recurso alguno.

"2.- La idoneidad física y psíquica se acreditará mediante un certificado expedido por un médico de la unidad de tránsito y transporte público de la respectiva Municipalidad, el cual podrá solicitar, si lo estima necesario, exámenes especiales para determinar la aptitud psíquica del postulante.

"3.- Los conocimientos teóricos y prácticos de conducción, así como de las disposiciones legales y reglamentarias, que rigen el tránsito público, serán acreditados por medio de un certificado expedido por una Escuela de Conductores Profesionales reconocida oficialmente o mediante un certificado expedido por el Jefe del Gabinete Técnico de la unidad de tránsito y transporte público de la Municipalidad respectiva, quien lo emitirá sobre la base de los exámenes teóricos y prácticos rendidos por el postulante ante funcionarios municipales especialmente entrenados para estos efectos.

"Los exámenes prácticos para obtener licencia de conductor de cada una de las distintas clases especificadas en el artículo 12, deberán rendirse conduciendo el tipo de vehículo correspondiente.

"El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determinará los estándares para calificar el cumplimiento de los requisitos a que se refiere este artículo.

"A los postulantes radicados en Chile en posesión de licencias extendidas en el extranjero, se les podrá otorgar la licencia que soliciten, siempre que acrediten, en su caso, la antigüedad en el tipo correspondiente y que rindan satisfactoriamente el examen que corresponda a la licencia de conducir de que se trate.

"Los agentes diplomáticos y consulares extranjeros acreditados en Chile, tendrán derecho a que se les otorgue licencia de conducir chilena, bastando para ello que exhiban una licencia vigente, otorgada de conformidad a las leyes de su país."

La señora FELIÚ.- Pido la palabra, señor Presidente.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Puede hacer uso de ella, Su Señoría.

La señora FELIÚ.- Esta indicación renovada persigue distintas finalidades y en ella se refunden los artículos 14 y 14 bis.

En primer término, contiene modificaciones de redacción, las cuales, a mi juicio, hacen que la norma quede en mejores condiciones que el texto propuesto por la Comisión.

Segundo, acoge lo planteado por la Excelentísima Corte Suprema, en el sentido de que la reclamación se efectúe ante el Juez de Policía Local.

Tercero, comprende una materia que ha sido resuelta por esta Sala, en orden a que no es único el certificado de la Escuela Nacional de Conductores, en lo que dice relación a la forma de acreditar los conocimientos. Repito: aquél no es exclusivo, por cuanto se permite o rendir dicho examen o acreditar los conocimientos sobre la base de las normas propuestas.

Finalmente, anuncio que votaré favorablemente esta indicación.

El señor OTERO.- ¿Me permite, señor Presidente?

El señor HAMILTON.- Señor Presidente, lo planteado contradice lo ya votado respecto de la Escuela Profesional de Conductores. Recuerdo que fue, precisamente, la Honorable colega quien propuso que votáramos por ideas.

Cada vez que nos apartamos del Reglamento y buscamos algún medio de agilizar las cosas, nos resulta un efecto contrario.

Esta materia ya se votó. En consecuencia, debería rechazarse la indicación.

El señor OTERO.- Señor Presidente, la indicación renovada sustituye dos artículos del proyecto, desarticulándolos absolutamente. Por ejemplo, los requisitos para obtener licencia profesional, una no profesional o una especial son distintos. Sin embargo, la indicación renovada los concentra en un solo precepto -por lo demás, se trata de una materia que ya fue votada favorablemente por el Senado-, desnaturalizando la finalidad del proyecto.

Simplemente, basta ver la letra b) del artículo 14 propuesto por la Comisión en lo referente a las licencias profesionales: "Los conocimientos teóricos y prácticos, por medio de certificado expedido por una Escuela de Conductores Profesionales reconocida oficialmente, sin perjuicio del deber por parte del Director de Tránsito de la Municipalidad respectiva para adoptar las medidas que estime necesarias, a fin de comprobar la efectividad de dichos conocimientos y las destrezas y habilidades requeridas para conducir el vehículo de que se trate."

Esta materia -y consta en la historia fidedigna de la ley- fue objeto de una discusión muy importante. ¿Por qué? Precisamente, porque los propios Directores de los Departamentos de Tránsito Municipales tendrán que evaluar a las escuelas de conductores profesionales para saber cuáles están cumpliendo con las exigencias y cuáles no lo están haciendo. Vale decir, ellos deberán acudir a dichos recintos para tales efectos.

En consecuencia, acoger la indicación renovada significa desnaturalizar esos dos artículos, que fueron discutidos extensamente en la Comisión. Por eso, propongo que ella sea rechazada.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Senador señor Muñoz Barra.

El señor MUÑOZ BARRA.- Señor Presidente, también soy partidario de rechazarla.

Digo esto porque ella, en su número 1, señala que "La idoneidad moral será calificada por el Director de Tránsito y Transporte Público o por el Jefe del Departamento de Tránsito y Transporte Público, según corresponda"; y en su número 2° establece que "La idoneidad física o psíquica se acreditará mediante un certificado expedido por un médico de la unidad de tránsito y transporte público de la respectiva Municipalidad, el cual podrá solicitar, si lo estima necesario, exámenes especiales para determinar la aptitud psíquica del postulante".

Ahora bien, no sé si para ser...

La señora FELIÚ.- ¡Eso aparece en el mismo artículo 14, señor Senador!

El señor MUÑOZ BARRA.- ...piloto de avión se exigen tantos requisitos y trámites. Doy el ejemplo porque, a mi juicio, lo que se viene proponiendo es un exceso.

Por eso, rechazaré la indicación.

El señor OTERO.- ¡Votemos, señor Presidente!

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Según las opiniones que he escuchado, entiendo que habría acuerdo para rechazar la indicación renovada. Si no es así, se procederá a la votación.

El señor ALESSANDRI.- ¿Me permite, señor Presidente?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra Su Señoría.

El señor ALESSANDRI.- Señor Presidente, deseo consultar a la Comisión si un turista -no un diplomático- que visita Chile deberá someterse a toda esa reglamentación para manejar un auto, o le bastará la licencia de conducir que él trae de su país.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Es buena la pregunta, porque más de alguno de nosotros hemos conducido en diversos países con licencia internacional expedida en Chile.

Tiene la palabra el Honorable señor Otero.

El señor OTERO.- Señor Presidente, de nuevo lamento que no estén las autoridades del Ministerio de Transportes, porque el señor Subsecretario del ramo podría informar al Senado si existen o no acuerdos administrativos

internacionales que reconozcan la validez de las licencias otorgadas en determinadas formas y por ciertos períodos.

Por lo tanto, ello no es una materia que deba estar contemplada en la iniciativa; lo mismo ocurre con los pasaportes o los carnés de identidad que permiten entrar al país.

No puedo contestar absolutamente la inquietud del Honorable señor Alessandri, y por eso, reitero, habría sido conveniente -ojalá se pudiera lograr- contar con la presencia del señor Subsecretario de Transportes, para satisfacer las curiosidades de los señores Senadores.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Hormazábal.

El señor HORMAZÁBAL.- Señor Presidente, la actual legislación -figura en la página 11 del texto comparado, que todos los Senadores tenemos a la vista- establece: "A los postulantes radicados en Chile en posesión de licencia extendida en el extranjero, se les podrá otorgar la licencia que soliciten, siempre que acrediten, en su caso, la antigüedad en el tipo correspondiente y que rindan satisfactoriamente el examen respectivo."

La norma no está referida a los diplomáticos, sino a cualquier persona que concurra al país.

El señor COOPER.- La disposición habla de "radicados", y la consulta dice relación a la gente que se halla de paso.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- ¡Ruego a Sus Señorías evitar los diálogos!

El señor HORMAZÁBAL.- Señor Presidente, trato de contestar una pregunta.

Eso es lo que ocurre con las personas que se encuentran en dicha circunstancia. Por ejemplo, me pareció escuchar al señor Presidente que en viajes al extranjero ha utilizado la licencia de conducir nacional. Sin embargo, si se la han aceptado, ha sido por deferencia del cuerpo de policía, porque publicaciones oficiales del Automóvil Club de Chile establecen que, de acuerdo con los convenios internacionales, para conducir en otros países se requiere de licencia internacional, la cual es extendida por la referida institución con bastante efectividad y prolijidad.

Por lo tanto, aquí hay una situación respecto de la cual, evidentemente, podemos tener muchas inquietudes, pero no nos es posible responderlas todas en el proyecto en análisis.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Alessandri.

El señor ALESSANDRI.- Señor Presidente, me preocupa este problema. Yo he tenido la suerte de manejar un vehículo en muchos países, y nunca me pidieron licencia de conducir internacional; siempre han aceptado la

chilena. No veo por qué Chile, que pretende fomentar el turismo, ponga inconvenientes en un caso similar y exija que cualquier turista extranjero deba obtener una licencia chilena para conducir en nuestro territorio.

Sería muy interesante establecer algo al respecto en el proyecto en debate, o en otro, en orden a favorecer el turismo y no exigir tanto papeleo a los turistas. De lo contrario, sencillamente vamos a impedir que se desarrollen actividades turísticas como las que cualquier chileno puede realizar en otro país.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Cooper.

El señor COOPER.- Señor Presidente, el artículo 53 de la ley vigente dice: "El titular de una licencia o certificado internacional vigente para guiar vehículos motorizados, expedidos en países extranjeros en conformidad con la Convención de Ginebra, podrá conducir en todo el territorio de la República y quedará sometido a las prescripciones de la presente ley y demás normas legales o reglamentarias."

Ahí está la respuesta, señor Presidente.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Queda aclarada la consulta, y por tanto, volvemos al tema central.

Hay una indicación renovada -la número 134-, cuya fundamentación ya hizo la Senadora señora Feliú.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, sólo quiero ratificar lo que señalé. En su oportunidad, manifesté que esta materia estaba ordenada por temas y, en consecuencia, propuse tratar conjuntamente todas las indicaciones atinentes a cada uno de ellos. Esto figura en un documento que incluye la referente al requisito de la Escuela de Conductores, e incluso la indicación a la que se acaba de dar lectura.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Lamentablemente, ya no seguimos esa metodología, señora Senadora.

El señor HAMILTON.- Ya se votó esa materia.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- De acuerdo con lo que se ha señalado, si le parece a la Sala, se rechazará la indicación.

La señora FELIÚ.- Con la misma votación con que se desechó la primera indicación, por cuanto es el mismo tema.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Con la misma votación de la primera indicación referida a este tema.

El señor HAMILTON.- Conforme.

El señor OTERO.- De acuerdo.

El señor BITAR.- Voto por el rechazo, pues no emití pronunciamiento en la votación anterior.

--Se rechaza la indicación, con la misma votación de la indicación anterior, más el voto del señor Bitar, y se aprueba, en consecuencia, el texto propuesto por la Comisión.

El señor LAGOS (Prosecretario).- En seguida, en el mismo número 7, que pasó a ser 11, la Comisión propone reemplazar la letra b) del N° 2 de la letra A), Licencia Profesional, por la siguiente:

"b) Los conocimientos teóricos y prácticos, por medio de certificado expedido por una Escuela de Conductores Profesionales reconocida oficialmente, sin perjuicio del deber por parte del Director de Tránsito de la Municipalidad respectiva de adoptar las medidas que estime necesarias, a fin de comprobar la efectividad de dichos conocimientos y las destrezas y habilidades requeridas para conducir el vehículo de que se trate."

--Se aprueba.

El señor LAGOS (Prosecretario).- Luego, en el número 8, que pasó a ser 12, relativo al artículo 14 bis, la Comisión sugiere reemplazar, en el inciso primero, la coma situada entre las palabras "conducción" y "de" por la conjunción "y", y agregar, después de "transporte de pasajeros", reemplazando la "y" por una coma, la frase "transporte remunerado de escolares y de".

Las enmiendas fueron aprobadas por unanimidad.

En seguida, la Comisión propone eliminar el inciso segundo.

Hay una indicación renovada -la número 142- para suprimir el artículo.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, esta materia dice relación también a la Escuela de Conductores, y, por tanto, la indicación debe entenderse rechazada con la misma votación anterior.

--Se rechaza la indicación, con la misma votación de la indicación anterior, y se aprueba lo propuesto por la Comisión respecto de los incisos primero y segundo del N° 8.

El señor LAGOS (Prosecretario).- Asimismo, en ese número 8, que pasó a ser 12, sugiere las siguientes modificaciones:

Suprimir, en el inciso tercero, que pasó a ser segundo, la expresión "y procedimientos".

Se trata de una proposición unánime, no hay indicación renovada al respecto y su aprobación requiere quórum de ley orgánica constitucional, esto es, del voto favorable de 26 señores Senadores.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Como en este momento la Sala no reúne ese quórum, su votación se dejará pendiente.

El señor LAGOS (Prosecretario).- Luego, la Comisión propone agregar, en el inciso cuarto, que pasó a ser tercero, entre la palabra "Local" y la coma que la sigue, el vocablo "respectivo,", reemplazando "quien" por "el cual".

El inciso quinto pasó a ser cuarto, sin enmiendas.

En el inciso sexto, que pasó a ser quinto, sugiere reemplazar la oración "los postulantes radicados en Chile" por "las personas radicadas en Chile que estén".

La proposición fue aprobada por unanimidad y no ha sido objeto de indicación.

--Se aprueban.

El señor LAGOS (Prosecretario).- En seguida, la Comisión recomienda eliminar, en el inciso séptimo, que pasó a ser sexto, la frase inicial "Con todo", colocando en mayúscula el artículo "los" que sigue; reemplazar la frase "bastando para ello que" por "bastando que para ello", y sustituir la frase final: "la correspondiente a su país de origen, vigente." por "una licencia vigente, otorgada de conformidad a las leyes de su país."

La proposición es unánime y no hay indicaciones renovadas.

--Se aprueba.

El señor LAGOS (Prosecretario).- En seguida, la Comisión consulta como número 12a), nuevo, el siguiente: "Sustituyese el número 1° del artículo 15, por el siguiente:

"1.- Por infracciones a la ley N° 17.105, sobre Alcoholes, Bebidas Alcohólicas y Vinagres, y a la ley N° 19.366, sobre Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas;"

Proposición unánime de los señores Cooper, Otero y Siebert.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, si la memoria no me traiciona, diez Senadores renovamos una indicación al respecto del Honorable señor Ominami, la que estimo de toda razón. Porque, si queda establecido "Por infracciones a la ley N° 17.105, sobre Alcoholes", deberán considerarse numerosísimas infracciones, entre otras, la venta a menores, funcionar después de cierta hora, etcétera, en circunstancia de que la norma debe referirse -según dice la mencionada indicación- a la conducción en estado de ebriedad.

El señor OTERO.- No, señora Senadora.

La señora FELIÚ.- A mí me parece que así es.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- La indicación del señor Ominami se refiere a otra materia, al parecer.

El señor OTERO.- ¿Me permite, señor Presidente?

La señora FELIÚ.- Veamos la indicación.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Leeremos la indicación renovada correspondiente.

El señor LAGOS (Prosecretario).- La indicación renovada es la N° 146. Dice: "Al artículo 1°, N° 12a), para reemplazar, en el N° 1 propuesto, la frase "Por infracciones a la ley N° 17.105, sobre Alcoholes, Bebidas Alcohólicas y Vinagres", por "Delito de manejo en estado de ebriedad."

La señora FELIÚ.- Exactamente. Es la misma que señalé, señor Presidente. Lo correcto es la indicación del Honorable señor Ominami.

El señor OTERO.- ¿Me permite, señor Presidente?

Me gustaría que se leyera el artículo 15 como corresponde. Quedaría de la siguiente forma: "Para calificar la idoneidad moral de los interesados a que se refiere el artículo 13, se considerarán las condenas que hayan sufrido por las siguientes causas:

"1.- Por infracciones a la ley N° 17.105, sobre Alcoholes, Bebidas Alcohólicas y Vinagres" -porque quien posee un local clandestino, tiene una responsabilidad moral que debe ser calificada- "y a la ley N° 19.366, sobre Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas;", pues también se debe tomar en cuenta a las personas que han sido condenadas por tráfico de estupefacientes.

¿Qué queremos? ¿Qué quienes trafican este tipo de sustancias o los que tienen un local clandestino de venta de alcoholes sean considerados idóneos? No. Se trata de calificar la idoneidad moral. Si se origina una equivocación, las personas tendrán el derecho de reclamar donde corresponda, pero aquí debemos establecer una limitación que la ley no quiso otorgar. Al respecto, existe pleno acuerdo de parte del Ejecutivo.

La señora FELIÚ.- Pido la palabra, señor Presidente.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Puede hacer uso de ella, Su Señoría.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, lo que plantea la Comisión no es conveniente. Leo el artículo 15 de la ley: "Para calificar la idoneidad moral",... "se considerarán las condenas que hayan sufrido por las siguientes causas:

"1.- Por el delito de ebriedad;". Esto se relaciona con la conducción.

"2.- Por delitos o cuasidelitos para cuya perpetración se hubiere utilizado un vehículo;

"3.- Por delitos contra el orden de la familia, la moralidad pública, las personas, la propiedad y contra el orden o la seguridad pública;". Éste es un concepto amplio, pero que se vincula con los bienes jurídicos que aquí se indican.

"4.- Por conducir con licencia adulterada o falsificada.".

La sustitución referida a la ley N° 17.105 realmente no me parece que sea unívoca con relación al sentido que tiene hoy el artículo 15, porque, si se dice que tener un local clandestino es muy malo, lo mismo puede señalarse de cualquier otro delito que no estemos considerando en este minuto. Entonces, se altera de modo esencial una disposición que no queda armónica -por así decirlo- con el resto de las normas existentes. Por esta razón, al analizar la indicación renovada -reitero que no es mía, sino del Senador señor Ominami- se observa que está en lo correcto, porque, si se habla de una persona que expende bebidas alcohólicas clandestinamente, también podríamos referirnos a quienes le venden a un menor de 18 años, lo que no tiene relación con la obtención de la licencia para conducir. Pues, si así fuera, tendría que haber una norma genérica que contemplara la infracción de cualquier disposición que constituya falta, o la comisión de cualquier tipo de delito. El precepto establece una inhabilidad moral.

Me parece que la indicación del Senador señor Ominami es realmente muy pertinente, y por esa razón debemos aprobarla.

El señor OTERO.- Creo que la Senadora señora Feliú se ha contradicho, por cuanto acepta el número 3 del artículo 15, que dice: "Por delitos contra el orden de la familia, la moralidad pública, las personas, la propiedad y contra el orden o la seguridad pública;", o sea prácticamente incluye todos los delitos. ¿Cuáles no quedan dentro de lo anterior? Precisamente, los contemplados en la Ley de Alcoholes, Bebidas Alcohólicas y Vinagres: manejar bajo la influencia del alcohol, la ebriedad -aunque no se esté conduciendo un vehículo- y la venta clandestina de alcoholes; y para qué hablar de los consignados en la ley sobre Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas.

Esta disposición establece que para conducir un vehículo hay que tener una actitud moral, y los elementos indicados tendrán que ser considerados. Quien crea que no corresponde tiene el derecho a reclamar. Pero no me parece conveniente eliminar dos leyes tan importantes como las que mencioné anteriormente.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- La indicación N° 145, del Senador señor Ominami, no ha sido renovada.

La señora FELIÚ.- Se renovó con las firmas de diez Senadores.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- La indicación N° 146 está efectivamente renovada, pero la 145, que proponía eliminar de la primera parte del artículo 15 de la Ley de Tránsito la palabra "moral", no se ha renovado.

En consecuencia, a pesar de que comparto esta supresión, no puede ser debatida, salvo por acuerdo unánime de la Sala.

El señor HAMILTON.- No hay unanimidad.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- En consecuencia, estamos tratando la indicación renovada N° 146, que reemplaza el número 1 del artículo 15, materia sobre la cual creo que todos los argumentos se han dado.

Tiene la palabra el Honorable señor Hormazábal.

El señor HORMAZÁBAL.- Señor Presidente, no estuve presente durante el debate de un tema tan interesante, pero quisiera preguntar qué aporta la indicación, porque ésta reemplaza la frase "Por infracciones a la ley N° 17.105, sobre Alcoholes, Bebidas Alcohólicas y Vinagres", por "Delito de manejo en estado de ebriedad"; y hoy día, el número 1 del artículo 15, de la Ley de Tránsito dice "Por el delito de ebriedad" o sea...

La señora FELIÚ.- Se suprime.

El señor HORMAZÁBAL.- Claro, pero, por eso mismo, quiero clarificar que se mantiene el concepto actual del número 1.

La señora FELIÚ.- Esa es la idea.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Muy bien, en votación la indicación renovada N° 146.

--(Durante la votación).

La señora FELIÚ.- Voto a favor de la indicación renovada y, tal como expresé anteriormente, reitero que establecer las infracciones a la ley N° 17.105 generará problemas, porque a lo mejor algunas de ellas se refieren a delitos que no tienen relación con las licencias para conducir vehículos.

El señor HAMILTON.- Voto que no, por dos razones: primero, porque se trata de un acuerdo de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, y en materias tan discutibles como ésta hay que dar importancia al trabajo de las Comisiones; y, segundo, porque la indicación renovada excluye las infracciones a lo dispuesto en la ley sobre Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas.

--Se rechaza la indicación renovada (16 votos contra 2 y un pareo).

Votaron por la negativa los señores Bitar, Cooper, Díaz, Diez, Frei (doña Carmen), Hamilton, Hormazábal, Huerta, Letelier, Martín, Matta, Núñez, Otero, Prat, Ruiz (don José) y Thayer.

Votaron por la afirmativa los señores Feliú y Larraín.

No votó, por estar pareado, el señor Frei (don Arturo).

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Hago presente que todavía no se reúne el quórum para votar la norma que quedó pendiente.

El señor HAMILTON.- ¿Me permite, señor Presidente, para plantear una moción de orden?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra Su Señoría.

El señor HAMILTON.- El acuerdo de los Comités es sesionar hasta el total despacho del proyecto.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Así es.

El señor HAMILTON.- Pero, por el ritmo que llevamos, parece bastante difícil. Además, la mayoría de los señores Comités que concurrieron a ese acuerdo no se hallan en la Sala.

El señor HORMAZÁBAL.- Están trabajando en Comisiones.

El señor HAMILTON.- No digo lo contrario, sino que la mayoría de ellos no se encuentra en el Hemiciclo.

Destaco que sí están los dos Comités de mi partido.

La señora FREI (doña Carmen).- Obviamente.

El señor LARRAÍN.- ¡No son los únicos!

El señor HAMILTON.- Pero no están todos.

Asimismo, el señor Presidente nos hizo saber que la presente sesión sería "hasta que las velas no ardan". Sin embargo, tampoco está él.

En consecuencia, pido fijar una hora de término -que no sea a las 12 de la noche- para esta sesión.

El señor PRAT.- Pido la palabra.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Esto no es materia de discusión. Los Comités adoptaron un acuerdo y sólo por unanimidad del Senado se podría modificar.

El señor HAMILTON.- ¡Pero no hay quórum...!

El señor PRAT.- Señor Presidente, quizás tengamos unanimidad.

El señor OTERO.- Damos la unanimidad para fijar hora de término, señor Presidente.

El señor PRAT.- Debo señalar que las Comisiones unidas de Economía y de Obras Públicas están citadas para hoy, a fin de analizar un proyecto que urge despachar. Realmente, para las Comisiones es difícil fijar reuniones de trabajo, ya que los acuerdos de Comités de este tipo sobrepasan y atropellan lo programado.

Por lo tanto, en vista de que la iniciativa en debate no alcanzará a ser despachada hoy, como se preveía, también soy partidario de establecer una hora de término a esta sesión, ojalá a las 20, para poder realizar la de las Comisiones unidas.

El señor DÍAZ.- Pido la palabra.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Puede hacer uso de ella Su Señoría.

El señor DÍAZ.- Señor Presidente, pienso que deben considerarse con más seriedad los acuerdos. Cuando en la reunión de Comités se resolvió tratar esta materia, el pronunciamiento fue categórico: sería "hasta despachar el proyecto". Y también se acordó que mañana miércoles, además de la sesión ordinaria, se efectuará una especial en la tarde, con el objeto de no celebrar la del jueves.

A mi juicio, sólo cabe cumplir los acuerdos adoptados. Y cada cual debe asumir su responsabilidad.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- El Comité Demócrata Cristiano se opone a modificar lo resuelto por los Comités.

El señor PRAT.- Señor Presidente, en ese caso, ¿sería posible autorizar a las Comisiones unidas de Economía y de Obras Públicas para sesionar simultáneamente con la Sala?

El señor HAMILTON.- Necesitamos quórum. Sólo hay 19 señores Senadores presentes.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- ¿Habría acuerdo para autorizar el funcionamiento paralelo de esas Comisiones unidas?

La señora FELIÚ.- No.

El señor LARRAÍN.- Sería factible, siempre y cuando no nos quedáramos sin quórum.

El señor HAMILTON.- Hay problema de quórum.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- No hay acuerdo.

El señor OTERO.- ¿Me permite, señor Presidente?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra Su Señoría.

El señor OTERO.- Señor Presidente, en mi opinión, los acuerdos hay que respetarlos cuando se pueden cumplir. Pero resulta que, pese a la importancia de la iniciativa que nos ocupa, de 46 señores Senadores sólo 19 se hallan presentes. Y si se retiran los miembros de las Comisiones unidas, no contaremos con número suficiente para realizar ninguna votación.

Tal vez sería conveniente rectificar el acuerdo de Comités. No dudo de la buena intención que se tuvo al adoptarlo, pero la realidad del momento impide mantenerlo.

El señor PRAT.- Esos acuerdos de Comités deberían tomarse considerando las sesiones programadas por las Comisiones. Nunca se ha consultado a los Presidentes de ellas a ese respecto.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Continuamos.

El señor LAGOS (Prosecretario).- En el N° 9 del artículo 1°, que ha pasado a ser 13, sin enmiendas, se renovó la indicación N° 147 -con las firmas de los Senadores señora Feliú y señores Thayer, Fernández, Urenda, Larraín, Diez, Alessandri, Sinclair, Martín y Cantuarias-, para sustituir el inciso segundo del nuevo texto propuesto para el artículo 16, por el siguiente:

"Si se denegare la licencia por falta de idoneidad moral, física o psíquica del postulante o por no satisfacer éste la exigencia de acreditar conocimientos teóricos y prácticos de conducción y de las disposiciones legales y reglamentarias que rigen el tránsito público, no podrá renovarse la solicitud hasta que hayan transcurrido seis meses desde la denegatoria".

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- En discusión.

Tiene la palabra la Senadora señora Feliú.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, el artículo 16 de la ley en vigencia expresa: "Si se denegare la concesión de la licencia por las causales señaladas en los números 3 y 4 del artículo 13," (corresponden al punto a que se refiere al indicación renovada) "no podrá renovarse la solicitud hasta después de seis meses de la denegatoria o hasta el vencimiento de la suspensión a que se refiere el número 3" (suspensión de la licencia) "del artículo 13."

La Comisión ha reemplazado esta disposición por otra que expresa:

"Cuando la licencia de conducir se denegare por causales susceptibles de ser solucionadas, la solicitud no podrá renovarse hasta después de 30 días de la primera denegatoria y de 6 meses después de cada nueva denegación."

A mi juicio, la terminología empleada es ambigua. ¿A qué se refiere con "causales susceptibles de ser solucionadas"? ¿A falta de antecedentes, a no tener la edad requerida, a no haber aprobado los exámenes de salud -por ejemplo, a necesitar anteojos-, a no aprobar las pruebas de conocimientos, a no acreditar idoneidad moral por tener suspendida la licencia?

¿Cuál es la finalidad de esta norma? Por lo expuesto en el informe de la Comisión, pareciera que el propósito es castigar a quien inicie el trámite sin reunir la totalidad de los requisitos. Pero, desgraciadamente, la disposición no distingue. Las causales de rechazo no son iguales, y todas las que he mencionado son susceptibles de ser solucionadas.

Por otra parte, de su texto podría deducirse que si no es posible solucionar la causal, el postulante quedaría en situación de insistir al día siguiente. Es decir, se castigaría al afectado por una causal que es solucionable, y no a quien incurre en otra que no lo es.

Según el precepto en vigor, si la licencia se denegare por la causal número 3 -falta la idoneidad moral-, o número 4 -falta de idoneidad física y psíquica, o por carecer de los conocimientos teóricos o prácticos necesarios-, la solicitud no podrá renovarse hasta después de seis meses de la denegatoria. En tales casos el sentido de la norma es claro: fijar un plazo mínimo dentro del cual se estima que las causales, dada su entidad, no son solucionables.

La verdad es que, en la práctica, la licencia no se rechaza por fallas menores, sino que se solicitan los documentos faltantes o se indica el peticionario que concurra al oculista y regrese otro día, etcétera. Por ello, no se advierte la conveniencia de modificar este precepto, sin perjuicio de readecuar su redacción al resto de las enmiendas introducidas a la ley.

Por lo expuesto, votaré favorablemente la indicación renovada, y pido al Senado pronunciarse en la misma forma.

El señor OTERO.- Pido la palabra.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- La tiene, Su Señoría.

El señor OTERO.- Señor Presidente, de nuevo nos encontramos ante una propuesta tendiente a modificar el criterio sustentado por la Comisión a lo largo del proyecto.

La disposición propuesta tiende a flexibilizar las cosas. Si a una persona le rechazan la solicitud de licencia por causales solucionables, no veo para qué hacerla esperar seis meses si le es posible solucionarlas dentro del plazo de 30 días. Si entonces también se la deniegan, puede renovar la solicitud. Y sólo si se la rechazan por segunda vez tendría que volver a presentarla después de seis meses. No vislumbro motivo alguno para mantener la actual disposición.

Cabe recordar que aquí se rechaza una referencia del todo innecesaria, porque el decir "o hasta el vencimiento de la suspensión", es ajeno al otorgamiento de la licencia, lo que únicamente se prestaría para una mala interpretación jurídica.

Por estas razones, solicito rechazar la indicación renovada.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Los términos de esta materia están claros, de manera que procederemos a votar.

¿Habría acuerdo de la Sala para rechazar la indicación renovada N° 147?

La señora FELIÚ.- Con mi voto en contra, señor Presidente.

--Se acuerda rechazar la indicación renovada N° 147, con los votos en contra de los Senadores señora Feliú y señores Letelier y Larraín.

El señor LAGOS (Prosecretario).- En seguida, la Comisión ha consultado como N° 13a), nuevo, el siguiente:

"13a) Agregar, en el artículo 17, a continuación del guarismo "14" la expresión "y 14 bis", sustituyendo la conjunción "y" que antecede a "14" por una coma.

Se ha renovado la indicación N° 148.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, esto corresponde a la Escuela de Conductores.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Entiendo que esta materia ya fue resuelta. De manera que con la misma votación anterior, se podría rechazar la indicación N° 148, quedando aprobado lo propuesto por la Comisión.

--Así se acuerda.

El señor LAGOS (Prosecretario).- A continuación, el N° 19 pasa a ser 14, con las siguientes modificaciones: intercalar, en el inciso segundo, la siguiente frase inicial, reemplazando el artículo "El" por la contracción "del": "El Presidente de la República, por Decreto Supremo" y sustituir la referencia al artículo "13" por otra al artículo "21", enmiendas que fueron aprobadas unánimemente.

Asimismo, se han renovado las indicaciones N°s 148 y 149.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- En discusión.

Tiene la palabra la Honorable señora Feliú.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, la norma se refiere a la duración de la licencia, la que, de acuerdo con la norma propuesta por la Comisión, es indefinida; pero el Presidente de la República, por decreto supremo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, establecerá la periodicidad y las condiciones bajo las cuales el titular de cualquier clase de permiso para conducir debe someterse a exámenes para acreditar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 21, esto es, idoneidad física y psíquica.

La norma deja entregadas, entonces, al Presidente de la República la determinación de la periodicidad y las condiciones en que deberán rendirse los exámenes.

En cuanto a la periodicidad, ésta se encuentra establecida en la ley actualmente vigente: en general, seis años para el titular de una licencia, con excepción de la correspondiente a la clase A-I, que tiene dos. Además, conforme a la normativa actual, existe la posibilidad de que, en casos excepcionales -por ejemplo, cuando la falta de aptitud física o psíquica no sea grave-se otorgue licencia hasta por seis meses, transcurridos los cuales,

si no hay antecedentes desfavorables, se puede dar la definitiva, pero sujeta a examen anual.

Al discutirse el precepto en la Comisión, se dijo que la periodicidad entre exámenes no debía ser aplicada en forma pareja, sino que debía variar con la edad, pues las estadísticas de accidentes demuestran que éstos son provocados en su mayor parte por conductores jóvenes y por personas de la tercera edad.

En verdad el tiempo que media entre un control y otro, en definitiva, constituye el plazo de duración de la licencia. Por ello, éste debería estar establecido en la ley. La circunstancia de que sea conveniente fijar distintos plazos según la edad no justifica entregar la determinación al reglamento. En todo caso, el nuevo artículo 21 propuesto dispone en su inciso final: "En casos calificados y siempre que la deficiencia no sea grave, se podrá otorgar la licencia no profesional, señalando un plazo menor al que correspondería según el artículo 18 para someterse a nuevos exámenes. De igual forma se procederá cuando por la edad o el estado general del peticionario se considere necesario reducir dicho plazo."

En lo referente a las condiciones de la licencia, no queda claro en la ley a qué se refiere tal expresión.

Por esa razón, las indicaciones renovadas apuntan a mantener el sistema vigente, que es bueno, por lo cual nada aconseja reemplazarlo.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Si le parece a la Sala, se aprobarán las indicaciones renovadas, con lo cual quedarían vigentes las normas de la Ley de Tránsito.

Si no hay acuerdo, se procedería a votar.

El señor COOPER.- ¿Me permite, señor Presidente?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra Su Señoría

El señor COOPER.- Señor Presidente, pese a que en la Comisión voté en contra, ahora apoyo las indicaciones, porque considero muy clara la norma vigente. Además, evitaremos diversas dificultades que surgirían si se aprobara el texto como ha sido propuesto.

--Se aprueban las indicaciones renovadas N°s 148 y 149.

El señor MUÑOZ BARRA.- ¿Me permite, señor Presidente?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra Su Señoría.

El señor MUÑOZ BARRA.- Señor Presidente, como Comité quiero solicitar a la mesa que recabe de nuevo el asentimiento de la Sala para establecer las 20 como hora de término de esta sesión, por razones obvias.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- ¿Habría acuerdo del Senado para acceder a lo solicitado por el Honorable señor Muñoz Barra, lo cual significaría sesionar 8 minutos más?

El señor LAGOS (Prosecretario).- En seguida, el N° 11 ha pasado a ser 15, con la siguiente enmienda: agregar, a continuación de "artículo 19", reemplazando el punto final por una coma, lo siguiente: "pasando sus incisos tercero y cuarto a ser primero y segundo, respectivamente", la cual fue aprobada por unanimidad.

Asimismo, se han renovado las indicaciones N°s 31 y 150, que dicen: "15.- Sustitúyense los incisos primero y segundo del artículo 19 por el siguiente: "Todo conductor con Licencia Profesional deberá acreditar, cada dos años, que cumple los requisitos exigidos en el artículo 13."".

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, esta materia quedó aprobada recién con las indicaciones N°s 148 y 149 relacionadas con el período de duración de la licencia. De modo que se trata de la misma cuestión.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- En consecuencia, quedarían aprobadas las indicaciones N° 31 y 150, haciéndolas coincidir con lo ya resuelto.

Acordado.

El señor LAGOS (Prosecretario).- A continuación el N° 12 ha pasado a ser 16, con las siguientes modificaciones: reemplazar en el inciso tercero la palabra "considerará" por "determinará".

La señora FELIÚ.- Hay una indicación renovada, señor Presidente.

El señor LAGOS (Prosecretario).- Se ha renovado la indicación N° 152, para sustituir ese número por el siguiente:

"16.- Introdúcense las siguientes modificaciones al artículo 21:

"a) Intercálase en el inciso cuarto a continuación de la palabra "legal" la frase "o a otro establecimiento especializado que dicho servicio designe".

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Está renovada la indicación número 152.

Tiene la palabra el Honorable señor Otero.

El señor OTERO.- Señor Presidente, en primer lugar, la modificación del inciso tercero consiste en decir que un examen médico del conductor "determinará su aptitud", en lugar de "considerará su aptitud". Es decir, ese examen tiene que determinar la aptitud física y psíquica, no considerarla, porque, lógicamente, el objeto del examen es determinar si se cumple o no con el requisito. Ésa fue la razón del cambio.

En el inciso cuarto se amplía la norma, para permitir "al Servicio Médico Legal o a otro establecimiento especializado del Sistema Nacional de Servicios

de Salud o privado que se le practique un nuevo examen por un médico especialista en el síndrome que dio origen al rechazo en el referido examen.".

Como se ve, la proposición de la Comisión es mucho más extensa y da a las personas mayor acceso a exámenes, porque esa función no queda restringida a un determinado servicio, o a servicios estatales, ya que se habilitan para el efecto los del sector privado.

Por tales razones, propongo rechazar la indicación.

El señor LAGOS (Prosecretario).- Sólo se ha dado lectura a la letra a) de la indicación; pero ésta contiene, además, una letra b), que dice:

"b) Intercálase en el inciso sexto a continuación de la palabra "licencia" las dos veces que ésta aparece, la expresión "no profesional".".

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra la Honorable señora Feliú.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, propongo que las letras se vean separadamente, porque tratan de dos materias distintas.

Efectivamente, como aquí se ha dicho, "Si el peticionario fuere reprobado por el examen médico" (según el texto actual) "podrá pedir al Servicio Médico Legal" que se le efectúe un nuevo examen. En razón de que el Servicio Médico Legal no opera a lo largo de todo el país, la Comisión abrió esta posibilidad, y dijo "podrá pedir, al Servicio Médico Legal o a otro establecimiento especializado del Sistema Nacional de Servicios de Salud o privado en que se le practique un nuevo examen por un médico especialista en el síndrome que dio origen al rechazo". Según la norma vigente, esta labor sólo se entrega a un servicio público. Es decir, la indicación no es inconstitucional, porque no está entregando una función a un servicio público por iniciativa de un parlamentario, ya que eso está hoy vigente.

Sin embargo, considero que abrir la posibilidad de pedir que un servicio privado realice el examen, puede prestarse a la práctica inconveniente de que se busque un arreglo. Por eso se presentó la indicación para consignar "o a otro establecimiento especializado que dicho servicio designe", para dejar al Estado interviniendo en el problema, y a cargo de la responsabilidad correspondiente.

Ese es el fundamento de la indicación.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Hormazábal.

El señor HORMAZÁBAL.- Señor Presidente, el argumento de la Senadora señora Feliú me parece sólido. Además, la proposición de la Comisión nos dice que este examen hecho, por ejemplo, por una clínica privada, prevalecerá sobre el anterior (para el caso de que en el servicio médico, u otro, el resultado sea distinto).

Creo conveniente acoger la indicación, para los efectos ya señalados.

E

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- ¿Habría acuerdo para aprobar la letra a) de la indicación número 152?

El señor OTERO.- Señor Presidente, para acelerar el despacho del proyecto, voy a aceptar la proposición, pero dejando expresa constancia de que esto limita las posibilidades del peticionario, lo que no concuerda con la defensa que ha hecho permanentemente la Senadora señora Feliú.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- ¿Se aprobaría por unanimidad la letra a) de la indicación N° 152?

--Queda aprobada por unanimidad.

El señor LAGOS (Prosecretario).- Por la letra b), se propone intercalar en el inciso sexto, a continuación de la palabra "licencia", las dos veces en que ésta aparece, la expresión "no profesional".

El señor OTERO.- Perdón, señor Presidente, pero el inciso sexto dice:

"En casos calificados y siempre que la deficiencia no sea grave, se podrá otorgar la licencia no profesional, señalando un plazo menor al que correspondería según el artículo 18 para someterse a nuevos exámenes. De igual forma se procederá cuando por la edad o el estado general del peticionario se considere necesario reducir dicho plazo."

Realmente, no entiendo a dónde va la indicación.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, la indicación va a algo muy simple. Al renovarse, las indicaciones tienen que mantenerse iguales a su texto original, aunque parte de él haya sido acogido por la Comisión, como ocurrió en este caso respecto de la letra b). La Comisión tuvo a bien acoger la segunda parte. Ésa es la razón.

El señor OTERO. ¿Retira la indicación la señora Senadora?

La señora FELIÚ.- No cabe retirarla, señor Presidente. Ya se acogió con anterioridad en esta parte.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Fue acogida ya la letra b), señor Senador.

El señor OTERO.- Pero eso sucedió en la Comisión. ¿Por qué la renovaron, entonces?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Porque no se la puede renovar parcialmente. Por lo tanto, obviamente en esta parte corresponde aprobar el proyecto de la Comisión.

--Se aprueba.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Muy bien. Siendo las 20:1, y habiéndose dejado sin efecto la hora de Incidentes, en conformidad al acuerdo de la Sala se levanta la sesión.

--Se levantó a las 20:1

Manuel Ocaña Vergara

Jefe de la Redacción