

ACTA N° 24/81

--En Santiago de Chile, a trece días del mes de agosto de mil novecientos ochenta y uno, siendo las 16.30 horas, se reúne en Sesión Legislativa la H. Junta de Gobierno integrada por sus Miembros titulares, señores: Almirante José T. Merino Castro, Comandante en Jefe de la Armada, quien la preside; General del Aire Fernando Matthei Aubel, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea; General Director César Mendoza Durán, Director General de Carabineros; y Tte. General César R. Benavides Escobar. Actúa como Secretario de la Junta el titular, Coronel (E) Rolando Lagos Becerra.

--Asisten, en el orden que se tratan las materias de su competencia, los señores: Teniente General Carlos Forestier Haengen, Ministro de Defensa Nacional; General de Brigada Patricio Torres Rojas, Ministro de Obras Públicas; José Toro Hevia, Ministro de Agricultura; General de Brigada Aérea Caupolicán Boisset Mujica, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones; Capitán de Navío (J) Mario Duvachelle Rodríguez, Secretario de Legislación; Capitán de Navío Germán Toledo Lazcano, integrante de la Primera Comisión Legislativa; Coronel (A) Alberto Varela Altamirano, Jefe de Gabinete de la FACH; Coronel (AJ) Hernán Chávez Sotomayor, Asesor Jurídico del señor General Matthei; Teniente Coronel Rafael Villarroel Carmona, Jefe Subrogante del Gabinete del Ejército; Capitán de Fragata (J) Hernando Morales Ríos, Asesor Jurídico del señor Almirante Merino; Mayor (EJ) Enrique Ibarra Chamorro, Asesor Jurídico del señor Tte. General Benavides; Mayor (CJ) Harry Grunewaldt Sanhueza, Asesor Jurídico del señor General Mendoza; Fernando Parga Santelices, por el señor Ministro de Relaciones Exteriores; Jaime de la Sotta Benavente, Director del SAG; Remberto Urrea Muster, Director de Vialidad; Samuel Matus Matzke, integrante de la Tercera Comisión Legislativa; Sergio Guzmán Reyes, integrante de la Cuarta Comisión Legislativa; Mario Arnello Romo, integrante de la Cuarta Comisión Legislativa; Hernán Ríos de Marimón, integrante de la Cuarta Comisión Legislativa; Mayor (EJ) Eleazar Vergara Rodríguez, Asesor Jurídico de la Cuarta Comisión Legislativa; Agustín Venegas Alhucema, integrante de la Tercera Comisión Legislativa.

SECRETO

MATERIAS LEGISLATIVAS:

El señor ALMIRANTE MERINO.- Se abre la sesión.

CUENTA:

El señor ALMIRANTE MERINO.- Cuenta, señor Secretario.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Su venia, señor.

En la Cuenta hay dos iniciativas. La primera es una moción del señor Comandante en Jefe de la Armada que tiene por objeto el resolver un problema puntual que se ha producido, pero más que eso, legislar para el futuro respecto a una situación que no tiene una legislación adecuada.

Incide la situación en lo siguiente: elimina el funcionamiento de loterías, hipódromos y apuestas, que son materia de ley, por un lado; y por otro lado, el que participe en juegos de loterías, hipódromos o apuestas no autorizadas por ley, recibe una sanción penal. Así el artículo 275 del Código Penal sanciona con multa a los autores, empresarios, administradores o agentes no autorizados legalmente y con requisición de los premios y especies; y si hay reincidencia, con reclusión menor en su grado mínimo, 61 a 540 días.

Sanciona también a los que concurren a jugar, es decir, al espectador, con reclusión menor en su grado mínimo, 61 a 540 días.

Por eso es que la infracción a las normas relativas a loterías tiene connotaciones penales.

Ahora, dentro del ordenamiento jurídico actual, las personas creadas para realizar obras pías o de beneficencia privada cuyo objeto sea la educación, la caridad o la asistencia social, pueden ser autorizadas por el Presidente de la República para efectuar una rifa o un solo sorteo anual. Esto, al tenor de la ley N° 10.262.

Con ocasión de esta ley se vivió en la Intendencia Regional de Santiago y en otras intendencias regionales una situación que, en el caso de la de Santiago, el Club de Leones de Las Condes pidió autorización para, de acuerdo con la Universidad Católica, poder realizar un tele-bingo. Esta autorización se dio y con posterioridad a ello, la intendencia, a la luz de la disposición legal 10.262 que autoriza para un solo sorteo anual, advirtió

24/81

- 3 - JUN 20 1981

que la extensión de la concesión o permiso dado no se condecía con la norma penal y suspendió la autorización, lo que generó dificultades en cuanto a lo que se refiere a los organizadores, al Club de Leones y a la Universidad Católica que tenían un esquema montado, premios comprados y todo un sistema andando.

Ahora, dentro de este cuadro legal el propósito de la moción es permitir a las personas de derecho privado que no persigan fin de lucro, realizar loterías en la modalidad denominada "Bingo" a través de los canales de televisión para fines de beneficencia privada: educación, salud o asistencia social.

Se pretende fijar en un año el plazo máximo que pueda conceder el Ministerio del Interior para la operación de la lotería; establecer las condiciones mínimas que deben reunirse para las solicitudes que van a presentarse; también, las modalidades de operación, el tipo de premio, que no puede ser en dinero; reglamentar el destino de las utilidades para que éstas sean exclusivamente para los fines benéficos para los cuales han sido autorizadas; en seguida, facultar al Presidente de la República para reglamentar la lotería y todo el esquema, ya que debe haber una disposición jurídica de menor rango; también, regularizar la situación jurídica de las loterías ya efectuadas o aún pendientes, declarando que no les serán aplicables las normas pertinentes del Código Penal a que me he referido o las del decreto ley 71, que también contiene normas penales que prohíben operaciones que tengan por objeto procurar ganancias por medio de la suerte.

En este orden de consideraciones está la moción del señor Comandante en Jefe de la Armada.

En lo que se refiere a la tramitación legislativa, la moción plantea una clasificación de procedimiento extraordinario en Comisión Conjunta.

El señor ALMIRANTE MERINO.- La razón es la siguiente: hay cuatro intendencias que están en esta situación: la de Antofagasta, de Santiago, de Concepción y de Valdivia.

¿Conforme?

El señor TTE. GENERAL BENAVIDES.- Almirante, yo creo que esta situación ya la zanjó el Ejecutivo suspendiendo aquel tele-bingo en el Canal 13.

No sé qué es lo que habrá pasado en los demás, pero creo que la situación ya está resuelta. Evidentemente que esto produjo perjuicio a una determinada organización.

24/81

- 4 -

Voy a contar algo que resulta un poco privado, pero aquí en el seno de la Junta somos todos uniformados.

Mi esposa asistió a un té que ofrecieron las damas Leonas a principios de esta semana y ahí le entregaron un escrito en que en realidad cuentan todas las cosas que han pasado, lo que han hecho los bingos de Los Leones de Punta Arenas, el bingo en Concepción, lo que pasó en Santiago y finalmente, hace una relación de los perjuicios ocasionados al Club de Leones con la abrupta cancelación de la autorización.

Parece que hay una pérdida u obligaciones por alrededor de veinte millones de pesos, y siguen detallando. Pero lo malo fue que en "Top Secret" de ayer en "La Segunda", de la tarde, dice que las esposas de los Miembros de la Junta han asistido a un té con las damas Leonas y que por este expediente se consiguió que las damas apoyaran que se formulara una ley para que se autorice estos bingos. O sea, esto ya se está poniendo en la prensa.

En "El Mercurio" del día 2 de agosto, un señor que se llama Manuel Guzmán Vial escribió una carta que se denomina "Bingo y Obras Benéficas". Hace una larga exposición de estos antecedentes que ha mencionado el señor Comandante Duvachelle, para llegar a la conclusión de que en realidad no es favorable que se estén realizando estos bingos por televisión.

Esto ocurrió y ya ha sido publicado en los diarios.

Me preocupa esta situación de esta suerte de lotería que se transmita por la televisión. Nosotros estamos preocupados de la ley de la televisión y hay aprensiones en cuanto a lo que podría ser la televisión de libre recepción, de lo que podría pasar si no hay suficiente cautela.

Por otra parte, la Constitución ya da una serie de normas para que precisamente la televisión de libre recepción quede perfectamente a cubierto de cualquier situación que no sea de total pureza en sus transmisiones y no vaya en pos de la cultura.

Quizás, entonces, legislar en esto culminaría más adelante sobre lo cual nosotros vamos a hacerlo y abriría un campo bastante amplio para la televisión que se denomina, servicio limitado, ya que ésta es privada e indudablemente que basada en esta autorización legal, podrían realizarse toda clase de juegos a través de esta otra televisión de servicio limitado.

De ahí entonces que yo tenga aprensiones para presentar ahora un proyecto de este orden.

De manera que yo no veo el apuro para una extrema urgencia o un procedimiento extraordinario. Eso, por una parte.

Tengo entendido que tenemos quince Comisiones Conjuntas y esto habría que tratarlo en Comisión Conjunta. Pero en cuanto al fondo, para mí tiene valor, especialmente ya que hay una publicación en la prensa y, aparte de eso, hay una situación legal con la cual estamos trabajando para velar por la pureza y pareciera que esto no está precisamente dentro de este esquema y así nos lo ha anunciado don Manuel Guzmán Vial en su larga carta denominada "Bingo y Obras Benéficas".

El señor GENERAL MATTHEI.- Yo estoy dispuesto a estudiarlo.

El señor GENERAL MENDOZA.- Yo también. Lo estudiaré y pesaré los pro y los contra.

El señor GENERAL MATTHEI.- Sin compromiso de aceptar la forma como viene propuesto.

El señor ALMIRANTE MERINO.- ¿Procedimiento extraordinario? Es más que todo para que esta gente salga de la situación de incertidumbre: o vamos a tener o no vamos a tener sorteo.

Yo no sabía que hubo un té de señoras en el Club de Las Condes. Pero es cierto lo que dice el Comandante Duvachelle de que tendrían veinte y tantos millones de pesos en pérdida y que otro tanto tienen en Concepción, en Antofagasta y en Punta Arenas.

El señor GENERAL MATTHEI.- Debiera causar extrañeza ...

El señor ALMIRANTE MERINO.- ¿Por qué dan autorización habiendo una ley?

El señor GENERAL MATTHEI.- Lo único por lo cual uno tiene de a extrañarse es por el nivel de adquisiciones, conociendo la ley que dice otra cosa.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Con la autorización del intendente. Estos son los culpables de la situación.

--Diálogos.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Conforme. Lo estudiamos y lo despachamos.

El señor GENERAL MATTHEI.- Estoy de acuerdo con estudiarlo.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Conforme.

El señor SECRETARIO DE LA JUNTA.- ¿Sin difusión, mi Almirante?

El señor ALMIRANTE MERINO.- Sin publicidad también. No quiero ninguna publicidad.

El señor GENERAL MATTHEI.- Procedimiento extraordinario y Comisión Conjunta.

Un señor ASISTENTE.- ¿Plazo?

El señor ALMIRANTE MERINO.- Quince días, no más.

El señor TTE. GENERAL BENAVIDES.- ¿Cómo queda?

El señor ASESOR JURIDICO DE LA ARMADA.- El procedimiento extraordinario son quince días.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Quince días. Son dos o tres artículos.

El señor GENERAL MENDOZA.- ¿Reservado?

El señor ALMIRANTE MERINO.- Sí.

El señor GENERAL MATTHEI.- El articulado no es el problema. Son todas las consideraciones que ha mencionado el General señor Benavides, que en realidad lo hace pensar a uno sobre la conveniencia de valores. Yo creo que más bien es pesar adecuadamente los pro y contra de dictar la ley. Los artículos mismos se pueden ver en cinco minutos.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- En cuanto al segundo proyecto que figura en la nómina que está a disposición de la H. Junta, he sido informado por el señor Almirante que la iniciativa es conocida por la Junta, de manera que me estimo relevado de la obligación de hacer la relación. Sólo planteo el problema del procedimiento. En la iniciativa se propone extrema urgencia y la Junta(no se entiende esta parte de la frase) ...en particular.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Ya lo resolvimos ayer. Extrema urgencia.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.-¿Extrema urgencia o procedimiento extraordinario?

El señor ALMIRANTE MERINO.- La extrema urgencia tiene que emitir un informe.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Claro. Hay quince días. Es imposible eludir los quince días en la extrema urgencia. En cambio, en el procedimiento extraordinario es posible eludirlos. No sé la urgencia que tenemos.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Procedimiento extraordinario.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Se cambia extrema urgencia por trámite extraordinario. En cuanto a la publicidad, ninguna, porque es secreto.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Secreto.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Obliga a procedimiento extraordinario.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Eso lo vamos a ver en la sesión del martes.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- O sea, la Comisión Conjunta tendría que emitir su informe antes para poder elevarlo a la Junta.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Tiene que hacerlo el lunes.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Bien, Almirante.

El punto tercero de la Cuenta. Recordará la Excelentísima Junta de Gobierno que el 19 de junio propuso el Ejecutivo un Mensaje que tenía las siguientes ideas centrales: que en materia de préstamos en la Caja de Empleados Particulares ...

El señor ALMIRANTE MERINO.- No está aquí.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- No, no está ahí, señor.

Es una indicación de Su Excelencia el Presidente de la República respecto al documento que voy a mencionar y sólo la planteo en Junta, porque el documento viene dirigido a ella. A mi juicio, pudo haber venido a la Comisión que está viendo el proyecto.

Se intenta aquí expresar los préstamos hipotecarios de las Cajas en unidades de fomento; permitir a la Caja de Previsión de Empleados Particulares licitar las cobranzas judiciales de imposiciones; modificar el presupuesto vigente del sector, transfiriendo para esto doscientos millones de pesos; permitir que la fiscalización que hacen las Cajas se pueda hacer por cuenta del Estado en relación con las infracciones a las leyes laborales.

En este proyecto, que en este momento lo está conociendo la Comisión Legislativa Segunda y que está todavía en estudio, porque no se le ha vencido el plazo, S.E. el Presidente de la República propone una indicación, que está al final de la hoja que he repartido y que consiste en transformar el artículo 6º en un artículo transitorio. El artículo 6º de la iniciativa dice: "En el inciso primero del artículo 10 de la ley N° 10.475 se sustituye la frase "tengan menos de sesenta y cinco años de edad" por la expresión "no tengan derecho a pensión de vejez".

Por las consideraciones que hace S.E. el Presidente de la República, parece mejor que este artículo 6º sea transitorio, por lo tanto, mi sugerencia es que la Junta acuerde remitirlo a la Comisión Legislativa que está estudiando el proyecto, que es la Segunda.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Conforme.

Ofrezco la palabra.

Se remite a la Comisión Legislativa Segunda.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- En seguida, señor. Presidente, hay un oficio -no le sacado fotocopia, porque es muy simple- que dice relación con un proyecto que estudiaron las Comisiones Legislativas y que faculta al Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción para licitar licencias de pescas bajo determinadas condiciones. Recursos de vida biológica.

Este proyecto está en idea de legislar y ya en la Secretaría de Legislación para una próxima sesión.

Y respecto a este proyecto el Ejecutivo dice que desea retirarlo para un reestudio, de manera que hay que resolver sobre el particular.

--Diálogos.

El señor ASESOR JURIDICO DE CARABINEROS.- ¿Cuál es el boletín?

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Es el boletín 2.879-03.

Con su venia, el señor Secretario de la Junta pide autorización para exponer en dos minutos un problema que le afecta.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Conforme.

El señor Secretario de la Junta tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE LA JUNTA.- Permiso, mi Almirante.

Siguiendo con el programa ya conocido del Departamento de Relaciones Públicas, solicito autorización para que en la próxima sesión ordinaria, durante los primeros minutos, los diarios que están acreditados ante la Secretaría de la Junta de Gobierno puedan asistir para sacar fotografías de la iniciación de la sesión, tal como se hizo con la televisión.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Conforme.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- No hay más puntos en la Cuenta. Correspondería entrar en la Tabla.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Ofrezco la palabra respecto a la Cuenta.

TABLA.

PROYECTO DE LEY QUE DEROGA EL ARTICULO 31 DEL D.L. N° 2.753, SOBRE ALCOHOLES, BEBIDAS ALCOHOLICAS Y VINAGRES. (BOLETIN N° 091-01).

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- El relator, señor, es don Samuel Matus.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Tiene la palabra.

El señor RELATOR.- Muchas gracias.

Con el permiso del señor Presidente me voy a referir al proyecto de ley originado en un Mensaje del Presidente de la República por el cual se deroga el artículo 31 del decreto ley N° 2.753, de 1979. Previamente debo aclarar que lo que se quiere derogar mediante esta iniciativa es realmente el artículo 31 del Libro I de la ley N° 17.105 sobre Alcoholes, Bebidas Alcohólicas y Vinagres.

Este Libro I fue reemplazado en su totalidad por el decreto ley mencionado. Ahora, creo que importa declarar previamente lo que contiene el artículo 31 que se desea derogar.

Esta disposición es una norma relativa a las importaciones de todos aquellos productos a que se refiere la ley. En síntesis, establece que tales productos no pueden contener componentes tóxicos o calificados como tales; que deben cumplir con todos los requisitos exigidos para los productos nacionales similares; el Servicio Agrícola y Ganadero puede exigir, tratándose de licores, que se compruebe el alcohol con que fueron fabricados y tratándose de bebidas fermentadas, que se acredite la materia prima que fue empleada en su elaboración.

Finalmente, la norma en cuestión señala que los vinos, alcoholes etílicos, vinagres y bebidas alcohólicas que se importen, pueden mezclarse con productos nacionales de igual naturaleza.

Ese es el contenido de la disposición que se desea derogar.

Ahora bien, conviene tener presente que la norma del artículo 31 es una disposición que se refiere a asuntos que no son materia de ley, pero que en virtud de la disposición sexta transitoria de la Constitución Política, es una norma que se encuentra vigente mientras no se derogue.

El efecto de la derogación -y este es el objetivo final- que persigue el proyecto- es que permitiría a la autoridad administrativa, en este caso el Presidente de la República, reglamentar las importaciones de estos productos en la forma que estimare conveniente.

El origen del problema, o sea, la razón que explica el Mensaje de por qué se desea derogar el artículo 31 y restituir la facultad del Presidente de la República para que en el ejercicio de la potestad reglamentaria establezca las normas sobre importaciones de estos productos, se encuentra en el hecho de que el Gobierno argentino, por razones que no es del caso } analizar ahora, ha autorizado el pago de deudas con el Fisco o con los organismos del Estado argentino que tenían algunos viticultores, en vinos, o sea, en productos. Luego, el Banco Central los vende a quien quiera comprarlos. Generalmente se trata de excedentes de producción de productos de muy mala calidad y la mayor parte que se exporta es vendida a Chile.

También en Chile, en virtud de la disposición a que me referí anteriormente, se permite mezclarlos con vinos nacionales, con lo que se estaría produciendo una baja general en la calidad de los vinos chilenos, porque es necesario tener presente que en todo el sistema de la ley de alcoholes no se establece ni para productos nacionales ni para productos importados normas sobre calidad. Lo que se establece son normas principalmente sobre potabilidad, es decir, requisitos relacionados con la toxicidad de los productos que se emplean y normas sobre el grado alcohólico que deben tener los vinos, pero no existen normas de calidad. De manera que al decir que los productos pueden importarse siempre que cumplan con los requisitos que se exigen en la legislación chilena para los vinos chilenos, no se les está exigiendo ninguna calidad.

Ese es el problema que se plantea y la solución que propone el Ejecutivo es la derogación del artículo 31 con los efectos que ya he explicado.

Sólo me resta decir que en el informe emitido por la Comisión Legislativa Tercera se hace mención a que este es un hecho que fue estudiado en una Comisión Conjunta con representantes de las demás Comisiones Legislativas y que el representante de la Comisión legislativa Segunda hizo presente su preocupación por considerar que una norma de esta naturaleza, al establecer requisitos o exigencias especiales de calidad para productos importados y no para productos nacionales, constituiría, en cierto modo, una medida de protección económica que no estaría de acuerdo con los principios que rigen la

SECRETO

política económica actual del Gobierno.

Sin embargo, en la Comisión Conjunta, en su mayoría estimó que había casos en los cuales se justificaba hacer excepciones de este tipo y que, por otro lado, también había que tener presente de que lo único que se estaba haciendo en este proyecto de ley era entregarle al Presidente de la República la facultad de fijar estos requisitos y que bien podría tomar en consideración los principios generales económicos en que se encuadra nuestra política económica, puesto que es el Presidente de la República el responsable de dicha política.

Por esa razón la Comisión Conjunta o por lo menos los representantes de las Comisiones I, III y IV estuvieron de acuerdo en aprobar la idea de legislar y en proponer a la H. Junta de Gobierno que se aprobara el texto sustitutivo preparado por la Secretaría de Legislación en su informe, debido a que en ese texto se salva el error de referencia al decreto ley N° 2.753 a que hice mención al iniciar la relación.

Eso es todo.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Gracias.

Ofrezco la palabra.

El señor GENERAL MATTHEI.- Pido la palabra.

Efectivamente este proyecto, de acuerdo con la Constitución Política del Estado, se refiere a derogar algo que está fijado por la ley y desde ese punto de vista, estoy de acuerdo que esto es facultad del Presidente, insisto, de acuerdo con la nueva Constitución y no tiene por qué estar fijado por ley. Por lo tanto, mirado bajo ese aspecto, estoy de acuerdo con este proyecto.

Con lo que no estoy de acuerdo en absoluto es con la argumentación. Yo creo que si este proyecto se hubiera mandado sin ella, yo lo habría firmado instantáneamente, porque convengo en que no tiene por qué estar fijado por ley. Es facultad del Presidente y a él se le devuelve.

Sobre la argumentación podríamos discutir muy largamente, porque es obvio que aquí no sólo se les está fijando algunas exigencias de calidad a los vinos argentinos, sino que también se está haciendo lo mismo con respecto a los nacionales.

El problema es que los vinos argentinos son de pésima calidad, tan malos como los nacionales, ¿o no? Sí. De manera que le estamos exigiendo a los vinos argentinos una buena calidad, pero hay que seguir tomando los vinos de mala calidad que se producen acá. De manera que por eso estoy en perfecto desacuerdo, pero estoy dispuesto a firmar la ley estrictamente en razón legislativa. El Presi-

dente es el que debe fijar las exigencias después, cautelando los intereses de la Nación. Por lo tanto, personalmente yo estoy dispuesto a darle la facultad, pero la argumentación la encuentro pésima.

Se han encontrado otras soluciones con la leche cuando se ha presentado una situación de "dumping", ¿no es cierto? ¿Por qué no se usa el mismo método de la leche en el asunto del vino? Si hay "dumping", hay mecanismos para salvarlo.

Esto pudo haber venido sin argumentación, sin razones, por la naturaleza misma del proyecto. De manera que yo estoy en desacuerdo con la argumentación.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Ofrezco la palabra.

El señor TTE. GENERAL BENAVIDES.- No tengo observaciones.

El señor ALMIRANTE MERINO.- A mí me llama la atención una cosa. ¿Cómo era el texto que se está suprimiendo?

El señor RELATOR.- El artículo 31 de la Ley de Alcoholes.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- "Los productos a que se refiere esta ley que se importen no podrán tener componentes tóxicos o calificados como tales,...".

El señor ALMIRANTE MERINO.- De acuerdo. Parece que al suprimir el artículo 31, los productos que ahora se importan, van a poder tener componentes tóxicos, ¿o no?

Yo había pensado que en lugar de derogar el artículo se podría redactar otro que diga algo parecido a esto: los requisitos mínimos de calidad, potabilidad deben ser tales y el Servicio Agrícola y Ganadero los ...

El señor GENERAL MATTHEI.- ¿Y los chilenos?

El señor ALMIRANTE MERINO.- Para todos.

--Diálogos.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- En las letras del artículo 3º se fija el tratamiento para los artículos nacionales, Se podría agregar, de acuerdo con lo que veo, una letra a este artículo.

El artículo 3º dice lo siguiente:"El Servicio deberá velar por el cumplimiento del Libro I de la presente ley, de acuerdo con las normas contenidas en él ...

"En especial, el Servicio tendrá las siguientes facultades-

des y atribuciones:

- a) Fiscalizar el cumplimiento de las normas de control contenidas en esta ley ...
- b) Dictar normas sobre potabilidad de los productos a que se refiere esta ley, pudiendo prohibir el uso de productos químicos, aditivos, sustancias u otros elementos tóxicos o nocivos para la salud ...
- c) Establecer métodos de análisis para los laboratorios del Servicio y demás establecimientos fiscales, ...
- d) Reconocer como oficiales a aquellos laboratorios ...".

Dentro de ese contexto, entiendo, señor, que la moción suya sería agregar una letra e) que diría ...

El señor ALMIRANTE MERINO.- En vez de suprimir la internación de productos tóxicos.

Usted estaba pidiendo la palabra.

El señor DIRECTOR DEL SAG.- Básicamente estoy de acuerdo en gran medida con lo que dice mi General.

Lo que ocurre es lo siguiente: el plantear la derogación del artículo 31 significa, como lo dijo el señor Matus, dejar la facultad a S.E. el Presidente de la República. Básicamente se trata de lo siguiente: en la misma ley, al final del artículo 31, se habla de que "podrán mezclarse con productos nacionales de igual naturaleza." De ahí partió el problema. Yo discrepo un poco en el sentido de que se trate de una protección hacia los viticultores nacionales. Comparto con usted de que hay buenos y malos vinos. Lo que pasa es que era tan amplia la ley al hablar de "igual naturaleza" que se podría interpretar de que el vino proviniera de cepas viníferas, o sea, que proviniera de la uva. Eso es de igual naturaleza. Pero el resultado de esto, y algo estaba en relación con lo que fuimos descubriendo, por esta gran amplitud de la ley, era lo que estaba ocurriendo con Argentina en el sentido que no hay un tratamiento similar con los productos nacionales que se exportan. Argentina tiene algunas condiciones que no son tomadas en consideración en Chile, entonces, respecto del problema que tuvo Argentina, que lo tiene históricamente, pero en este momento más agudizado, donde se permitió a los agricultores cancelar con la producción directamente al Banco Central y éstos pagaron con la producción más mala que tenían. Esa es la que está entrando a Chile en este momento por la deficiencia de la ley nuestra en el sentido de que es demasiado amplia. Entonces, lo que se pensó en el primer

instante fue buscar un reglamento. Posteriormente, eliminar el artículo 31 y que sea el Presidente de la República, que no cabe la menor duda que es el conductor de la política de Gobierno en el país, el que mediante un reglamento diga cuáles serán las medidas que se van imponer a los vinos que entren a Chile.

La facultad, el reglamento existe para los vinos nacionales, pero para los vinos importados hay una deficiencia en la ley.

Comparto con usted, mi General, que bastaba con haber dicho eso, pero lógicamente hay que explicitar un poco por qué se está pidiendo la derogación. Eso es básicamente por qué se pidió.

Ahora, teniendo la facultad el Presidente de la República, él puede determinar las condiciones en que entren los vinos en este momento.

Quisiera referirme también, si usted me lo permite, al artículo 2º que usted había propuesto incluirlo como letra e).

Ya lo habíamos conversado con el señor Ministro de Agricultura y me tomo el derecho de decirlo, a nosotros también nos deja felices y contentos el artículo que usted propone, porque también sería más ágil, o sea, sería el Servicio quien tendría que fijar las condiciones. De todas maneras, para su tranquilidad, hay una parte donde se habla de que el Servicio Agrícola y Ganadero deberá establecer al menos las prohibiciones, etcétera. Eso está contemplado en la ley, o sea, en ningún caso si se da esta facultad significaría redundar lo que la ley dice. De todas maneras estaría contemplado y el Servicio debe velar justamente por lo que usted había propuesto.

Muchas gracias.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Ofrezco la palabra.

¿Aprobamos?

El señor GENERAL MATTHEI.- Yo estoy de acuerdo en firmar la ley como viene.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Se aprueba.

--Se aprueba el proyecto.

PROYECTO DE LEY QUE APRUEBA CONVENIO SOBRE CONCESION DE PERMISOS A RADIOAFICIONADOS, SUSCRITO ENTRE CHILE Y CANADA. (BOLETIN N° 025-10).

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- En este siguiente punto de la Tabla el relator es don Sergio Guzmán Reyes.

El señor RELATOR.- Con la venia del señor Presidente.

Este proyecto ha sido formulado por iniciativa del Presidente de la República y dice relación con un Convenio concertado entre los Gobiernos de Chile y Canadá concerniente a concesiones recíprocas de autorización para que los operadores de radioaficionados autorizados de uno u otro país puedan operar sus estaciones en el otro país durante su estadía en él.

Con tal efecto se intercambiaron Cartas Reversales entre ambos Gobiernos en las cuales se contiene el Convenio que en síntesis es el siguiente: la persona que opera una estación de radioaficionado con licencia de su Gobierno, será autorizado por el Gobierno del otro país, a título de reciprocidad, para operar su estación en el territorio de la otra parte.

La persona poseedora de una licencia de radioaficionado concedida por su Gobierno, antes de ser autorizado para operar su estación, de acuerdo con lo establecido en el punto anterior, debe obtener de la autoridad administrativa competente del otro Gobierno una licencia para este fin.

Y por último, la autoridad administrativa competente del otro Gobierno puede conceder las licencias en los términos y bajo las condiciones que les parezcan adecuadas o convenientes, incluyendo la condición de cancelarla en cualquier momento, si le parece apropiado.

Presentado para el conocimiento de la Excelentísima Junta de Gobierno, la Secretaría de Legislación hizo la observación que ha sido común a todos los proyectos de esta naturaleza, de que no son leyes, sino que Acuerdos los que adopta la Excelentísima Junta y en ese entendido y fundado en los artículos 51, N° 1, décimo noveno y vigésimo primero transitorio, ha establecido esa buena doctrina.

Todas las Comisiones, la I, II y III aprobaron la idea de legislar y las dos últimas formularon indicaciones para que el texto propuesto por la Secretaría de Legislación fuera el que en definitiva se aprobara.

Este proyecto tiene el visto bueno también del señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones. Dice que este Convenio tiene el resguardo técnico necesario, de tal manera que no hay ningún inconveniente para que se otorguen las concesiones a los ciudadanos chilenos y/o canadienses, en la seguridad de que opera-

SECRETARIO

rán como radioaficionados con la preparación adecuada.

La Cuarta Comisión Legislativa aprobó también la idea de legislar y acogió el texto propuesto por la Secretaría de Legislación por estimar que se ajusta a una adecuada técnica legislativa.

Como artículo único se propone el siguiente: "La Junta de Gobierno de la República de Chile ha aprobado el siguiente Acuerdo: Artículo único.- Apruébase el Convenio sobre concesión de permisos a radioaficionados concertado por medio de Notas Reversales entre los Gobiernos de Chile y Canadá, el 27 de junio de 1980."

El señor ALMIRANTE MERINO.- Gracias.

Ofrezco la palabra.

¿No hay observaciones?

Aprobado.

--Se aprueba el proyecto.

PROYECTO DE LEY QUE APRUEBA CONVENIO DE SERVICIOS AEREOS, SUSCRITO ENTRE LAS REPUBLICAS DE CHILE Y SINGAPUR, DE 1980.(BOLETIN 018-10).

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- El relator es el señor Mario Arnello.

El señor RELATOR.- Con su venia, señor Presidente.

Este proyecto tiene su origen en un Mensaje de S.E. el Presidente de la República y fue calificado de fácil despacho para los efectos reglamentarios.

El objeto del proyecto es someter a la aprobación de la Excelentísima Junta de Gobierno un Convenio sobre servicios aéreos suscrito entre las Repúblicas de Chile y Singapur. Este Convenio, como tantos otros suscritos por nuestro país, está dentro del cuadro señalado por la Convención de Aviación Civil Internacional o Convenio de Chicago, donde Chile es parte al igual que Singapur.

El Convenio en general tiene las mismas características de la mayor parte de los Convenios Aéreos suscritos por Chile, de modo que podría tal vez ser más importante que indicara sus diferencias, que son los puntos que quizás pudieran merecer una atención mayor.

En primer lugar, pudiera señalar que el Convenio es importante por varias razones. Una de ellas, porque es la mejor ma-

nera para que tanto Chile como Singapur se otorguen los derechos recíprocos para que las líneas aéreas designadas por cualquiera de las dos partes puedan tener los derechos de 3a., 4a. y 5a. libertades, es decir, derechos para llevar pasajeros de su Estado al otro o de otros puntos; derecho de retirar pasajeros desde el otro Estado y la 5a. libertad, a llevar tráfico, ya sea de pasajeros o carga entre el territorio de la contraparte y cualquier otro punto distinto del propio Estado.

Las otras libertades, la 1a. y la 2a., las otorga la Convención de Chicago, que es el de sobrevolar el territorio o hacer escalas técnicas.

Es importante, en consecuencia, por esa razón que exista el Convenio.

En segundo lugar, el Convenio otorga derechos y privilegios por las líneas aéreas designadas, que pueden ser una o más. Pueden ser varias líneas de cada una de las partes.

En concreto, Singapur tiene una línea aérea, que es muy importante, muy desarrollada, muy exigente; y Chile tiene varias, de manera que ahí predominó el interés chileno de dejar abierta varias posibilidades.

El Convenio, en general, a diferencia de otros, otorga enormes facilidades para las líneas aéreas designadas. Estas pueden fijar las rutas a su arbitrio; informar a la otra parte de la ruta para las autorizaciones correspondientes; fijar las escalas que estime oportunas; hacer libremente las frecuencias, es decir, fijarlas solamente desde el punto de vista del interés comercial.

Fijar las tarifas también independientemente y con libertad absoluta, ambas líneas, y ampliar este tipo de privilegios también para los vuelos no regulares que pudieran determinarse.

Hay sí algunos puntos que han merecido observaciones dentro de este Convenio y particularmente dicen relación con la exigencia que tiene implícita de que se trate de líneas aéreas de la nacionalidad de los Estados partes del Convenio, por la vía de señalar que cada parte tiene el derecho de rechazar los vuelos de una línea aérea designada por la otra parte cuando tenga dudas sobre su nacionalidad, es decir, de que la línea pertenece al Estado o a los nacionales de ese Estado y que éstos tienen el efectivo control de la misma.

Este punto se ha señalado y hubo dudas al respecto, in-

24/81

- 18
SECRET

cluso en una de las Comisiones Legislativas, que pudiera estar en contra de la política aérea actual chilena de cielos abiertos, que no distingue para el uso de los derechos aéreos entre empresas nacionales o extranjeras.

Yo creo al respecto y la Comisión en alguna medida coincidió con este punto de vista y por eso se los informo, de que en verdad los Convenios bilaterales sobre servicios aéreos están destinados a regular las relaciones y los derechos que se otorguen mutuamente los dos Estados partes y, en consecuencia, afectan a las empresas aéreas que están sometidas a la jurisdicción de ambos Estados, a la competencia de los Estados en términos del moderno derecho internacional y que tienen su nacionalidad, de modo que no es verdaderamente concebible que en un Convenio sobre servicios aéreos pudieran establecerse derechos para empresas aéreas de otra nacionalidad. Y ésta efectivamente es una limitante a la posibilidad de que sean empresas de otras banderas las que hagan el vuelo, pero esas tendrán que estar reguladas de otra manera, no por el Convenio entre Chile y Singapur. De modo que en ese punto no hay ningún inconveniente, a mi juicio,

Y por último, respecto a lo que señala el Convenio, aunque tampoco pienso que pueda significar un inconveniente grave, creo que tengo la obligación de señalarlo, que en la negociación hubo, además de un problema suscitado por el de la nacionalidad de las empresas aéreas, que se solucionó quedando las cláusulas establecidas, se señaló la posibilidad de que el artículo 2º, Nº 2, letra c), se dice, por ejemplo, que entre los privilegios que se concedan a las líneas aéreas está el de hacer escalas en el territorio del otro Estado en los puntos especificados por la ruta correspondiente al cuadro del Anexo I, para dejar o tomar, en tráfico internacional, pasajeros, carga o correo. La verdad es que el cuadro del Anexo I, que es el que se refiere a Chile, indica que permite que las empresas chilenas fijen su ruta libremente para llegar a Singapur.

En el cuadro 2, el mismo derecho para las líneas aéreas de Singapur para fijar su ruta y escalas para llegar a Chile. Pero la diferencia está en que Singapur tiene un solo punto donde pueden llegar los aviones. La isla puede tener dos aeropuertos, pero está donde mismo. Y Chile tiene varios puntos, de modo que en este sentido el Convenio otorga realmente más derechos a Singapur que los que otorga a Chile, por la realidad geográfica de un país y del otro y como existe plena libertad para fijar los puntos, podría eventualmente la Singapur Air Line fijar distintos puntos en el territorio chileno sin que exista en el Convenio o sin que Chile se pueda oponer, por su propia ley de cielos abiertos

También existe para ellos la posibilidad de hacer cabotaje, que las empresas chilenas no tienen en Singapur, porque es el mismo punto. Fuera de hacer un vuelo turístico, no podrían hacer nada más.

La Segunda Comisión señaló su aprobación al proyecto y quiso dejar constancia expresamente de las razones por las que aprobaba la idea de legislar, o sea, aprobaba el Convenio no obstante las dudas que había de que... (ruidos en la grabación)... que afectaba el decreto ley 2.564 de cielos abiertos.

En el oficio correspondiente están señaladas sus razones que son principalmente tres. Como quería dejar expresa constancia la Segunda Comisión Legislativa, considero que el relator debe informar sus puntos de vista.

Las razones que tuvo para aprobarlo son las siguientes: en primer lugar, porque de no celebrarse ningún Tratado internacional bilateral con posterioridad a la dictación del decreto ley sobre cielos abiertos, ello se podría interpretar como una imposibilidad del Gobierno de Chile para negociar Convenios por causa de su política aérea.

Segundo, porque el transporte aéreo internacional requiere o de autorizaciones especiales o de Convenios bilaterales a fin de habilitar a los Estados y sus nacionales las 3a., 4a. y 5a. libertades del Convenio de Chicago, puesto que sólo tienen vigencia generalizada las libertades sobre vuelos y la escala técnica, pero no así las propiamente comerciales.

En tercer lugar, señala que el Convenio consagra varios aspectos importantes de la política aérea nacional, aspectos que no debieran omitirse en ninguna Convención que vaya a suscribir el Gobierno de Chile sobre estas materias y que son: la múltiple designación de empresas aéreas; la aplicación de las disposiciones, tanto a los vuelos regulares como a los no regulares; la libertad de las empresas aéreas para la determinación de las rutas; la aplicación de un criterio de mercado ... (no hay continuidad en esta parte de la grabación) ... tanto de las frecuencias como de sus escalas, sin interpretación de las autoridades aeronáuticas; libertad de tarifas para las mismas empresas; la incorporación al Convenio de la 3a., 4a. y 5a. libertades del aire, a que me he referido antes, que en efecto en otros Convenios están muy limitadas; y por último, normas que aseguren la aplicación de la legislación nacional sobre defensa de la libre competencia.

Este Convenio, señor Presidente, Excelentísima Junta, es en los aspectos observados, es decir, en los aspectos de nacionalidad substancialmente igual a todos los otros que tiene Chile, vale decir, son Convenios que se limitan a las empresas aéreas chilenas, por una parte, y a las empresas aéreas del otro Estado, por la otra. Y como todos, también tienen trámite de consulta, de arbitraje en el caso de conflictos o de controversias y se remiten a los organismos internacionales, como la OACI.

En la medida en que efectivamente vienen a ser una limitación de la política de cielos abiertos que contempla la ley chilena vigente, lo es sólo en cuanto al punto de Singapur, lo mismo que el Convenio con Argentina lo es con respecto a Argentina, el de Brasil con respecto a Brasil, el de Francia con respecto a Francia, etcétera. Esa es la verdad.

Analizando los Convenios que Chile tiene en esta materia, la verdad es que la política de cielos abiertos opera plenamente, podríamos decir, sólo en el tráfico interno chileno, en la actitud de las autoridades aeronáuticas chilenas con las empresas que llegan a Chile y en el tráfico con Estados Unidos, donde hay libertad de tarifas en este momento, pero todavía hay dificultades en las autorizaciones de vuelo. En lo demás, Chile está limitado por la política que aplican las autoridades aeronáuticas de los otros Estados.

En consecuencia, señor Presidente, Excelentísima Junta, el informe de la Cuarta Comisión Legislativa sobre este Convenio es el aprobarlo, proponiendo un texto que es substancialmente el mismo que han indicado otras Comisiones y que dice: "Acuerdo. La Junta de Gobierno de la República de Chile ha aprobado el siguiente Acuerdo: "Artículo único.- Apruébase el Convenio sobre servicios aéreos suscrito entre las Repúblicas de Chile y Singapur, el 9 de diciembre de 1980."."

El señor ALMIRANTE MERINO.- Muchas gracias.

Ofrezco la palabra.

¿Alguna observación?

Se aprueba el Convenio.

Muchas gracias

--Se aprueba el proyecto.

4.- PROYECTO DE LEY QUE APRUEBA CONVENCION SOBRE BUSQUEDA Y SALVAMENTO MARITIMO (OCMI), SUSCRITO EN LONDRES en 1980. (BOLETIN N° 020-10).

El señor ALMIRANTE MERINO.- Ofrezco la palabra.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Don Hernán Ríos de Marimón es el relator, señor.

El señor RELATOR.- Esta iniciativa emana de un Mensaje de S.E. el Presidente de la República y fue calificado de fácil despacho para todos los efectos legales y reglamentarios correspondientes.

El Convenio sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo fue elaborado en la Conferencia Internacional especialmente convocada al efecto, en Hamburgo, en abril de 1977, bajo el patrocinio de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, OCMI.

Chile es miembro de esta Organización Consultiva desde el año 1972 y tuvo en dicha conferencia participación activa.

Este Convenio complementa el Convenio Internacional Sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, suscrito por los Estados miembros de la Organización Consultiva el año 74 y aprobado por Chile por decreto ley del año 1980.

Los representantes de Chile firmaron el Acuerdo que está en estudio el 31 de octubre de 1980, a instancias del señor Comandante en Jefe de la Armada.

Como se expresa en el Mensaje, la Convención tiene por objeto permitir y promover el desarrollo de las actividades sobre búsqueda y salvamento marítimo mediante el establecimiento de un plan integral de cooperación internacional en esta materia.

El Convenio está constituido por dos documentos: el Convenio propiamente tal y un Anexo que se considerará parte integrante del mismo.

El Convenio contempla las obligaciones y derechos que las partes contraen y el Anexo establece las reglas aplicables en las operaciones de búsqueda y salvamento. Se dispone que las partes se obliguen a tomar las medidas legislativas y las demás que sean apropiadas para dar cumplimiento al Convenio.

El artículo 2º es importante ya que expresa que nada de lo que dispone la Convención se juzga respecto de la codificación del derecho del mar, de acuerdo con la conferencia convocada por Naciones Unidas y sobre las reivindicaciones de tesis jurídicas presentes y futuras de cualquiera de los Estados respecto del derecho del mar y de la naturaleza y el alcance de la jurisdicción de los Estados ribereños. Por lo mismo, no es necesario hacer ninguna reserva respecto al mar patrimonial.

Asimismo, se dispone que ninguna de las disposiciones

se interpretará en perjuicio de los derechos y obligaciones que respecto a las naves se estipulan en otros instrumentos internacionales.

Las enmiendas al Convenio pueden tramitarse de dos formas: ya sea sometiéndolas al examen de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental o al conocimiento de una conferencia especializada. En ambos casos, para su aprobación se requiere el voto favorable de los dos tercios de las partes presentes y votantes a condición de que a lo menos un tercio esté presente.

Para convocar a conferencia también se necesita que por lo menos un tercio de las partes esté presente.

En todo caso, para que una enmienda rija respecto de un Estado, se requiere que ésta haya sido aceptada formalmente por él.

El Convenio entrará en vigencia después que quince Estados lo hayan ratificado y doce meses después, contados desde esa fecha para esos quince Estados y para los que lo hayan ratificado antes de la entrada en vigencia. Para el resto entrará en vigencia treinta días después de su ratificación o adhesión.

Hasta la fecha son parte Francia, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y los Estados Unidos de América.

Ultimamente también, de acuerdo con los antecedentes que hay en el Ministerio de Relaciones Exteriores, lo ratificó Argentina.

La Convención puede denunciarse después de cinco años de que se encuentre en vigencia y esa denuncia producirá efecto un año después de la recepción de la misma.

El Anexo contiene las reglas técnicas que regulan las operaciones de búsqueda y salvamento marítimo. Casi todas se refieren a recomendaciones para que las partes lleguen a acuerdos de cooperación entre ellas y se refieren a distintos aspectos, como es la búsqueda y salvamento, la cooperación internacional en dichas operaciones, las medidas preparatorias y los sistemas de notificación de la situación de las naves.

El Convenio se encuentra conforme con nuestro ordenamiento jurídico interno y en especial con el decreto ley N° 2.222, Ley de Navegación, específicamente los artículos 102, 123 y 124.

El texto propuesto consta de un artículo único que venía como proyecto de decreto ley por haberse iniciado su tramitación durante la vigencia del decreto ley N° 247. Hoy día se trata de un proyecto de Acuerdo.

Las Comisiones Legislativas Primera, Segunda y Tercera aprobaron la idea de legislar.

La primera Comisión Legislativa no formuló indicación. Las Comisiones Legislativas Segunda y Tercera formularon como indicación el texto propuesto por la Secretaría de Legislación.

La Comisión Legislativa Cuarta, Informante, acogió el texto propuesto por la Secretaría de Legislación.

El texto aprobado es el siguiente:

"La Junta de Gobierno de la República de Chile ha acordado aprobar el siguiente

ACUERDO

"Artículo único.- Apruébase el "Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, 1979", suscrito por Chile el 31 de octubre de 1980 en la ciudad de Londres."

Eso es cuanto puedo informar.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Muchas gracias.

Ofrezco la palabra.

¿Hay observaciones?

No hay observaciones.

Aprobado.

--Se aprueba el proyecto.

SECRET

5.- IDEA DE LEGISLAR: EXCLUYE AL PERSONAL DE LAS INSTITUCIONES, ORGANISMOS Y EMPRESAS DE LA DEFENSA NACIONAL, FAMAE Y ASMAR DE LA OBLIGACION DEL D.F.L. N° 30, DE 1959, Y AGREGA NUEVO INCISO A ARTICULO 134 DEL D.F.L. (G) N° 1, DE 1968, RELATIVO A COMISIONES DE SERVICIO AL EXTRANJERO (BOLETIN 024-02).

El señor ALMIRANTE MERINO.- Tiene la palabra el Relator.

El señor MAYOR VERGARA, Relator.- Señor Almirante, señores Generales, el proyecto que en esta oportunidad se somete a consideración de la Excma. Junta de Gobierno tiene su origen en un Mensaje de S. E. el Presidente de la República, el que fue calificado de fácil despacho para todos los efectos legales y reglamentarios.

El objeto de la iniciativa es eximir a las instituciones, organismos y empresas de la Defensa Nacional, de la Fábrica y Maestranza del Ejército y de los Astilleros y Maestranzas de la Armada de la obligatoriedad de que las comisiones de servicio en el extranjero de su personal sean autorizadas por decreto supremo cuando sean de urgente necesidad para las entidades, no excedan del plazo de 30 días y no irroguen un gasto presupuestario extraordinario. Estas comisiones de servicio en el extranjero serán autorizadas en cada caso por la autoridad superior de la respectiva entidad.

El actual decreto con fuerza de ley N° 30, de 1959, dispone que las comisiones de servicio en el extranjero de los funcionarios de los organismos, instituciones y empresas del Estado y de las personas jurídicas creadas por ley en las cuales el Estado tenga aportes de capital, serán dispuestas por decreto supremo fundado expedido a través del Ministerio de Relaciones Exteriores.

El artículo 134 del Estatuto del Personal de las Fuerzas Armadas indica las calidades en que el personal afecto a dicho Estatuto puede salir en comisiones de servicio al extranjero e, igualmente, se le aplica la disposición de que debe ser en virtud de un decreto supremo.

El artículo 63 del Estatuto del Personal de Carabineros de Chile se remite en esta materia al artículo 134 del D.F.L. N° 1 de las Fuerzas Armadas y Carabineros. Idéntica norma contempla el artículo 134 del Estatuto del Personal de Investigaciones de Chile.

SECRET

El decreto con fuerza de ley N° 353, que fijó la ley orgánica de los Astilleros y Maestranzas de la Armada, establece en su artículo 1° la naturaleza jurídica de esta entidad, la que constituye una empresa del Estado, y no contempla reglas relativas a las comisiones de servicio en el extranjero de su personal.

Idéntica norma establece el decreto con fuerza de ley N° 375, que fijó la ley orgánica de la Fábrica y Maestranza del Ejército, e igualmente no consigna disposiciones respecto de su personal que viaje en comisión de servicio al extranjero.

En consecuencia, tanto a ASMAR como a FAMAE les son plenamente aplicables las disposiciones del decreto con fuerza de ley N° 30 por ser ambas una empresa del Estado.

Como antecedente de hecho de la iniciativa, adjunto al Mensaje de S. E. el Presidente de la República se acompaña un informe emanado del señor Ministro de Defensa Nacional quien da su conformidad al texto propuesto por el Ejecutivo, señalando que dicho proyecto tuvo su origen en una iniciativa de ASMAR que fue recogida luego por el Ejército dada la conveniencia que dicha iniciativa representaba para el sector Defensa Nacional. Asimismo, agrega el señor Ministro que la Comisión Nacional de la Reforma Administrativa, por el oficio que indica en dicho informe, compartió la idea de modificar el decreto con fuerza de ley N° 30 en la forma propuesta en el articulado de la iniciativa.

El fundamento de la modificación que se propone se encuentra, al tenor de lo señalado en el Mensaje del Primer Mandatario, en el nuevo rol que han asumido las instituciones de la Defensa Nacional en el desarrollo económico y social del país y la actual rigidez de las normas en vigencia que impiden actuar con la debida libertad y agilidad en estos casos.

En su informe de análisis del proyecto la Secretaría de Legislación, con respecto a su juridicidad de fondo, señala que éste es idóneo por cuanto por la vía legal se propone modificar normas de igual rango legal, en conformidad a la disposición 6a., transitoria, de la Constitución Política de la República de Chile, y formula diversas observaciones que en lo sustancial son las siguientes.

Destaca que jurídicamente es impropio excluir de la aplicación del D.F.L. N° 30 a las instituciones de la Defensa Nacional por cuanto el personal afecto a estas instituciones se rige por

SECRET

las disposiciones contenidas en el D.F.L. N° 1 y no por el D.F.L. N° 30.

En consecuencia, manifiesta la Secretaría de Legislación que debe excluirse en la forma indicada únicamente al personal de la Fábrica y Maestranza del Ejército y de Astilleros y Maestranzas de la Armada dada su naturaleza jurídica de empresas del Estado, por lo cual les son completamente aplicables los preceptos del decreto con fuerza de ley mencionado.

Expresa asimismo que es impropia la expresión de "gasto presupuestario extraordinario" empleada en el proyecto, por cuanto ese término no ha sido definido en la ley y, consecuentemente, no produce efectos jurídicos. De tal modo que sólo podrán imponerse comisiones de servicio en el extranjero en la medida en que los respectivos presupuestos contemplen los fondos para tal efecto.

Formula otras observaciones de carácter formal y, finalmente, propone un texto sustitutivo que subsana las observaciones presentadas.

La Primera Comisión Legislativa manifiesta que aprueba la idea de legislar y formula como indicación el texto sustitutivo de la Secretaría de Legislación.

La Tercera Comisión Legislativa aprueba igualmente la idea de legislar y formula como indicación que en los respectivos Estatutos, tanto de Carabineros de Chile como de Investigaciones de Chile, se incorpore en forma separada un inciso que faculte al General Director y al Director General respectivamente de estas entidades para disponer las comisiones de servicio a que se refiere el artículo 134 del decreto con fuerza de ley sobre Estatuto del Personal de las Fuerzas Armadas.

La Segunda Comisión Legislativa comparte plenamente el fundamento de la iniciativa, pero estima inconveniente legislar en los términos propuestos en el proyecto señalando que se establecen sin justificación normas de carácter discriminatorio para un determinado sector de la Administración Pública.

El señor GENERAL MATTHEI.- Por otras razones, debido a información recibida posteriormente, retiro esa indicación, así es que pasémosla por alto.

El señor ALMIRANTE MERINO.- La suprimo acá.

El señor RELATOR.- Muy bien, mi General.

SECRETO

La Comisión informante, la Cuarta Comisión Legislativa, igualmente aprueba la idea de legislar y propone un texto sustitutivo del siguiente tenor:

"Artículo 1°.- Agrégase el siguiente inciso final al artículo 1° del decreto con fuerza de ley N° 30, de 1959:

"No obstante, cuando se trate del personal de la Fábrica y Maestranza del Ejército y del de Astilleros y Maestranzas de la Armada, las comisiones de servicio al extranjero cuyo cumplimiento sea urgente y no excedan de 30 días serán dispuestas por los Directores de esas entidades.

"Artículo 2°.- Agrégase el siguiente inciso final al artículo 134 del decreto con fuerza de ley, Guerra, N° 1, de 1968, sobre Estatuto del Personal de las Fuerzas Armadas, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto N° 14, de 1977, de la Subsecretaría de Guerra:

"Las comisiones cuyo cumplimiento sea urgente para la Institución y que no excedan de 30 días serán autorizadas por resolución del Comandante en Jefe o del Vicecomandante en Jefe institucional, según corresponda.

"Artículo 3°.- Agrégase el siguiente inciso segundo al artículo 63 del decreto con fuerza de ley, Interior, N° 2, de 1968, sobre Estatuto del Personal de Carabineros de Chile, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto N° 12, de 1977, de la Subsecretaría de Carabineros:

"Las autorizaciones a que se refiere el inciso final del artículo 134 del decreto con fuerza de ley, Guerra, N° 1, de 1968, serán dispuestas por el General Director de Carabineros.

"Artículo 4°.- Agrégase el siguiente inciso segundo al artículo 134 del decreto con fuerza de ley N° 1, de 1980, Subsecretaría de Investigaciones, sobre Estatuto del Personal de Investigaciones de Chile:

"Las autorizaciones a que se refiere el inciso final del artículo 134 del decreto con fuerza de ley, Guerra, N° 1, de 1968, serán dispuestas por el Director General de Investigaciones."

Ese es el proyecto de ley que se somete a consideración de esta Excma. Junta de Gobierno.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Muchas gracias.

SECRET

Ofrezco la palabra.

¿Hay observaciones?

El señor GENERAL MENDOZA.- Tengo una que al parecer es de fácil solución.

En el artículo 2° se consigna lo siguiente: "Las comisiones cuyo cumplimiento sea urgente para la Institución". Sugiero colocar: "Las comisiones que no excedan de 30 días". ¿Por qué sólo deben ser las urgentes? Además, en la ley orgánica de Carabineros de Chile existe esa disposición, pero no se exige que sea urgente sino que simplemente hay una especificación de tiempo; vale decir, las comisiones hasta por 30 días. No se necesita que sean urgentes porque creo que eso no es necesario, sino que simplemente quedan dentro de las atribuciones que tienen los Comandantes en Jefe y el General Director, según el caso.

El señor GENERAL MATTHEI.- Me parece razonable.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Ofrezco la palabra.

Conforme.

El señor GENERAL MATTHEI.- Por lo demás, todos los calificarán de urgentes.

El señor GENERAL MENDOZA.- También desearía hacer presente otro punto: que el otorgamiento de los pasaportes oficiales o diplomáticos para las comisiones, según el grado y categoría o el rango, se den en relación al decreto.

Por consiguiente, me parece que habría que hacer una mención respecto del pasaporte.

Un señor asistente.- Creo que bastaría con un inciso, Almirante, porque el pasaporte se otorga como consecuencia del decreto.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Así es.

El señor GENERAL MENDOZA.- Sin decreto no hay pasaporte.

Un señor asistente.- Por lo menos, ninguno oficial ni ninguno diplomático.

El señor GENERAL MENDOZA.- Y dentro de nuestras atribuciones también tenemos derecho para autorizar la salida al extranjero por vacaciones o feriado. De tal forma que de la manera señalada podría subsanarse. Y, una vez resuelto por el respectivo Comandante en Jefe, se comunica al Ministerio de Relaciones y, por supuesto, a Defensa.

SECRETO

El señor ASESOR JURIDICO DE CARABINEROS.- Se comunica a Defensa y ésta hace (no se entiende el final).

El señor GENERAL MENDOZA.- Puede ser a los dos en forma simultánea, porque en un momento determinado podría ser urgente.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- No requeriría de norma legal.

El señor ASESOR JURIDICO DE LA ARMADA.- Además, hay un reglamento de pasaportes. Existe una disposición reglamentaria.

El señor GENERAL MENDOZA.- Me parece que hay una relación entre el decreto que dispone la comisión y el pasaporte. Formulo la advertencia respecto del pasaporte.

El señor TENIENTE GENERAL BENAVIDES.- Por la práctica, por las oportunidades en que he salido, hasta ahora el sistema funciona solo o en forma automática mediante disposiciones existentes ajenas al D.F.L. 1, porque éste no habla en absoluto de pasaportes y, sin embargo, ellos saben qué tipo de pasaporte debe otorgarse en cada ocasión.

--Hay diversos diálogos.

El señor GENERAL MATTHEI.- Nos estamos inmiscuyendo en un asunto extraño que honestamente, al parecer, no dominamos del todo. Al menos, no estamos preparados. Me gustaría informarme sobre este aspecto. Honradamente, no estoy muy al día de cómo es el asunto de los pasaportes. No puedo llegar y opinar y firmar sobre ese tema.

El señor GENERAL MENDOZA.- Esto podría quedar trunco. En un momento determinado el Ministerio de Relaciones podría decir que no puede otorgar pasaporte oficial ni diplomático por no tener el decreto.

El señor GENERAL MATTHEI.- Lo lamento, pero honestamente no estoy dispuesto a firmar eso mientras no lo estudie.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Señor Almirante, creo que la situación es la siguiente.

Este es un problema de coordinación ministerial de decisión del Presidente de la República, de modificación del reglamento de pasaportes si allí estuviera el problema. No es de rango legal.

De manera que encuentro muy interesante la observación de mi General. Puede ser objeto de una consideración al Ministro de Defensa ...

SECRET

--Diálogos.

El señor GENERAL MENDOZA.- A lo mejor es sólo una resolución u orden.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Sí. Podría firmar sin problemas pero resolviendo un problema reglamentario.

El señor RELATOR.- A veces se estila que la Subsecretaría otorgue el certificado del decreto en trámite y que den el pasaporte anticipadamente.

El señor ASESOR JURIDICO DEL EJERCITO.- El D.F.L. 1 dispone el tipo de comisión de servicio que la persona cumple en el extranjero; es decir, establece en qué calidad. Pero hay un reglamento del Ministerio de Relaciones Exteriores que estatuye qué tipo de pasaporte le corresponde al personal en estos casos. Esa situación está regulada en un reglamento de esa Secretaría de Estado que dispone el tipo de pasaporte que les corresponde a las personas cuando salen. No es materia de los Estatutos.

El señor GENERAL MENDOZA.- En ese caso, bastaría con la comunicación de la resolución, y nada más.

El señor ASESOR JURIDICO DEL EJERCITO.- Sí. Se envía la resolución y, de acuerdo a la calidad de la persona que viaje, se le otorga el pasaporte.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Si hubiera problemas sería cosa de modificar ese reglamento.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Ofrezco la palabra sobre la materia.

Se aprueba la ley en proyecto en la forma propuesta.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Con la sola modificación de la frase "cuyo cumplimiento sea urgente para la institución", y me entiendo autorizado para cambiarla.

El señor GENERAL MATTHEI.- Correcto.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Se aprueba.

--Se aprueba el proyecto con una modificación.

6.- IDEA DE LEGISLAR: MODIFICA DECRETO CON FUERZA DE LEY N° 206, DE 1960, SOBRE LEY DE CAMINOS (BOLETIN 015-09).

SECRET

El señor ALMIRANTE MERINO.- Tiene la palabra el Relator.

El señor VENEGAS, RELATOR.- Con su venia, Excmo. señor, paso a relatar el proyecto contenido en el boletín 015-09, relativo a lo que se ha hecho referencia, iniciativa que ha sido calificada de fácil despacho y que consta de dos artículos.

Según los objetivos del Mensaje y del informe técnico que lo acompaña, el proyecto en estudio tiende a instituir en la Ley de Caminos normas destinadas a proteger en forma efectiva las obras de infraestructura de la prematura y acelerada destrucción que se está produciendo por el transporte indiscriminado de mercancías y objetos que exceden los pesos máximos que pueden soportar los caminos, túneles, puentes y demás obras de infraestructura vial.

Por mi parte diría que además esta iniciativa tiende a actualizar algunas disposiciones de la Ley de Caminos, D.F.L. 206 de 1960, por dos vías: primero, por la sustitución directa de algunas normas, como es el artículo 2° que reclasifica los caminos, y el artículo 20 del mismo decreto con fuerza de ley, relativo a los recursos con que contará la Dirección de Vialidad para abordar estas tareas.

Luego, mediante una facultad que se entrega a S. E. el Presidente de la República, contenida en el artículo 2°, para refundir, coordinar y sistematizar todas las normas referentes a caminos, su uso y protección, en términos más amplios que los tradicionales que se consagran siempre en este tipo de disposiciones y que, a juicio de la Secretaría, están importando una verdadera delegación de facultades legislativas en el Primer Mandatario.

El primer objetivo a que me refería se trata de alcanzar mediante disposiciones que tienden sumariamente a prohibir la circulación por caminos públicos de vehículos que sobrepasen los límites de peso máximo establecidos en las disposiciones legales vigentes, haciendo responsables solidariamente de los daños causados por la infracción al conductor, al propietario del vehículo o a quien lo tenga a su cargo como arrendatario o a cualquier otro título, facultando excepcionalmente a aquellas personas que deban transportar maquinarias u otros objetos indivisibles que excedan dichos pesos máximos, previo pago a la Dirección de Vialidad de los fondos para compensar, según dice el proyecto, los daños visibles o invisibles que sufra la red vial, conforme se determine por decreto supremo que debería dictar el Ministerio de Obras Públicas.

SECRETO

También tiende a sancionar a todo aquel que dañe o destruya cualquier elemento de seguridad, de control o de señalización de los caminos y de sus obras complementarias, obligando a pagar los daños causados conforme a una tasación, expresa el proyecto, de la Dirección de Vialidad, sin perjuicio de otras multas y sanciones que procedieren.

Asimismo, facultar al mismo señor Ministro de Obras Públicas para que mediante decreto supremo, por orden del Presidente, reglamente el procedimiento a que se someterá el cobro de los daños; actualizar el monto de las multas por infracción al decreto con fuerza de ley 206, de 1960, incluídas las modificaciones aquí planteadas, sustituyendo las cuotas de ahorro en que están expresadas tales multas por unidades tributarias.

Luego, establecer multas a los infractores de normas sobre pesos máximos de vehículos y cargas, las que serán fijadas en escalas y tendrán monto mínimo y máximo de 1 a 100 unidades tributarias. Para este efecto el Ministerio de Obras Públicas determinará las escalas por decreto supremo por orden del Presidente de la República, y las multas serán aplicadas por los jueces de policía local y la recaudación de ellas corresponderá un 5% a las municipalidades y un 95% al Ministerio, al cual lo remitirá la Tesorería Comunal que corresponda.

Ahora, en cuanto al objetivo de actualización de normas, se persigue directamente sustituyendo el artículo 2° y alterando la actual clasificación de caminos, y además modificando el artículo 20 que establece el financiamiento que tendrá la Dirección de Vialidad. Indirectamente, el objetivo que se desea alcanzar por el artículo 2° del proyecto, que entrega facultades al Presidente para refundir, coordinar y sistematizar disposiciones sobre caminos y sobre financiamiento, con las facultades que ya señalé, que son más amplias que las dadas tradicionalmente al Jefe del Estado y respecto de las cuales hoy día tiene una norma de carácter general que le permite efectuarlas.

A juicio de la Secretaría de Legislación, por su materia este proyecto indudablemente se conforma con la Constitución por ser materia de ley y de iniciativa o competencia exclusiva del Presidente de la República, ya que le compete proponer proyectos sobre creación de servicios públicos o empleos públicos rentados, sobre la supresión de esos empleos y sobre la determinación de sus funciones y atribuciones. Y aquí se trata precisamente de determi-

SECRETO

nar nuevas funciones para este Servicio, o de modificar las que tiene en la actualidad la Dirección de Vialidad.

Sin embargo, la Secretaría ha formulado diversas observaciones que atañen a la juridicidad de fondo en cuanto a algunos artículos, al modificar atribuciones que actualmente tiene la Dirección de Vialidad, pues se autoriza a esta misma Dirección o a la administración para realizar actos que constitucionalmente no podría ejecutar, al menos en la forma planteada en el proyecto.

Además, la Secretaría ha formulado diversas observaciones relacionadas con la apreciación substancial del articulado; es decir, que están incidiendo en el mérito de la iniciativa, y otras observaciones simplemente formales que salva en el texto sustitutivo que propone al final.

Por otra parte, desde el punto de vista de la técnica legislativa, o sea de la estructura del proyecto, la Secretaría establece que el empleo de artículos con el aditamento "bis" rompe la secuencia lógica de un cuerpo legal, de manera que no se conformaría con una buena técnica legislativa, y que el empleo de esa fórmula sólo resulta útil en casos de excepción, por lo cual sugiere incorporar las dos disposiciones, el artículo 8° bis y el 36 bis, como incisos de las respectivas normas actualmente vigentes.

Al mismo tiempo, advierte que es cierto que la facultad del Presidente de la República que se le entrega por el artículo 2° salvaría ese reparo, ya que si tiene la facultad de refundir y coordinar, él haría el texto correspondiente con la numeración correlativa que corresponda. En todo caso, el texto que propone recoge esa observación al parecer bastante razonable.

Ahora, al analizar puntualmente el contenido del artículo 1°, la Secretaría, en las seis modificaciones que plantea esta norma, formula numerosas observaciones a cada uno de sus numerales las que por ahora y atendidas las razones tenidas a la vista en la Comisión Legislativa Tercera, no quisiera relatar en detalle, salvo mejor opinión de la H. Junta, y por último las podríamos tratar al final de esta relación. En todo caso, quisiera adelantar que las razones que ha tenido la Comisión Legislativa Tercera harían innecesario tal vez entrar en ese detalle, salvo mejor parecer de los señores Miembros de la H. Junta.

Sin embargo, convendría aclarar que la misma Secretaría formuló cinco observaciones relacionadas con el mérito de las dis

posiciones, sobre las cuales no propuso solución a pesar de que está orientando esa solución, por no corresponderle atendido que, como ya señalé, inciden en el mérito del proyecto. De allí que tales observaciones no se recojan en el texto sustitutivo propuesto.

De esas cinco observaciones la Comisión Legislativa Primera sólo se hizo cargo de tres proponiendo los correspondientes textos de reemplazo mediante disposiciones formales. Por su parte, la Comisión Legislativa Cuarta se hizo cargo de tres de aquellas cinco cuestiones en que había planteado el problema de mérito la Secretaría, pero no propuso texto alternativo indicando entonces cuál era el criterio para solucionar los problemas puntuales.

Debe agregarse además que entre la Comisión Cuarta y la Comisión Primera se advierten algunas diferencias susceptibles de conciliación, como se verá al final en el estudio hecho por la Comisión Legislativa Tercera.

En cambio, respecto de la posibilidad de que exista inconstitucionalidad acerca de las escalas de multas que se determinarían por el Ministerio de Obras Públicas para el caso de infracción a las normas sobre peso máximo de vehículos y cargas, la Comisión Cuarta hizo categóricamente el reparo, manteniendo entonces en este aspecto una contraposición con lo sostenido por la Comisión Primera y también por la Secretaría de Legislación.

Además, existe un caso que fue salvado por la Secretaría de Legislación y que aparentemente incidiría en el mérito del proyecto.

Fue bueno el exceso de celo de la Secretaría en este aspecto, porque estaba reparando una situación que había quedado un poco en el aire con respecto al cobro de peaje en los caminos, en cuanto a la mecánica que podía tener o utilizar el Primer Mandatario para determinar en qué forma se iba a recaudar y cómo se iban a destinar esos fondos.

Ahora, en lo referente a las observaciones formales y de fondo de las Comisiones Legislativas y al margen de la referencia simplemente global que hice a este respecto, la Comisión Legislativa Primera hizo suyas las observaciones de la Secretaría y destacó que en atención a numerosos defectos de fondo y forma que harían inaceptables algunas de las disposiciones, en especial en aquellos aspectos en que deslindan con problemas de tipo constitu

SECRET

cional, le harían de alguna manera pensar en la idea de rechazar el proyecto, pero que sin embargo aprueba la idea de legislar para procurar al Ministerio, como dice textualmente, los medios necesarios para que resguarde los bienes de uso público. Por ello, propone soluciones compatibles con las ideas centrales de la iniciativa, redactando textos sustitutivos para tres de los cinco reparos de mérito que, como ya informé, plantea el proyecto.

Por su parte, la Comisión Legislativa Segunda rechaza la idea de legislar en atención también a los numerosos errores del contexto señalados por la Secretaría de Legislación, diciendo a su vez que la iniciativa no se conforma con una buena técnica legislativa.

Manifiesta además que actualmente correspondería al Ministerio de Obras Públicas estudiar las modificaciones en este sentido, pero atendida la situación del proyecto que designa al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones como organismo normativo nacional del tránsito, sería esta última Cartera de Estado la que debería dar una solución integral a este problema por referirse en algunos aspectos a materias que tocan temas del tránsito, y la que debería analizar en su oportunidad las modificaciones que correspondan y obtener soluciones con un criterio de tipo global.

La Comisión Legislativa Cuarta, por su parte, aprueba la idea de legislar y acoger el texto de la Secretaría de Legislación, pero también formula tres observaciones respecto de los cinco reparos de mérito advertidos por la Secretaría de Legislación, las dos primeras realmente conciliables con los textos planteados por la Comisión Legislativa Primera y la última con el alcance constitucional que formula a las escalas de multas establecidas por el decreto ley, en lo que hay discrepancia con la Comisión Legislativa Primera por cuanto la Cuarta Comisión estima que esta escala debería estar reflejada no en su mínimo y en su máximo, sino que en forma completa en la propia ley.

Ahora, del estudio realizado por la Tercera Comisión Legislativa me pareció necesario recoger algunas ideas globales tenidas en cuenta en el trabajo de nuestra Comisión.

Al estudiar este proyecto se consideró que de las modificaciones introducidas por los seis números del artículo 1°, cinco de ellas se relacionan con materias que de algún modo tocan aspec

SECRETO

tos relacionados con funciones y atribuciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y sólo una, la del artículo 20 del decreto con fuerza de ley 206, de 1960, dice relación directa con la construcción, conservación y financiamiento de caminos, tanto, que está regulando precisamente los recursos con que cuenta la Dirección de Vialidad para el efecto de cumplir las tareas que le encarga la ley.

También se tuvo presente que la H. Junta ha acordado el reestudio del proyecto que designa al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones como organismo normativo nacional del tránsito, y que la Segunda Comisión ha rechazado el proyecto entre otras razones por el problema suscitado con dicha iniciativa.

Además, se ha considerado que en lo relativo al artículo 20, en cuanto suprime algunos recursos y crea otros de distinta naturaleza, plantea algunas dudas sobre la constitucionalidad de la iniciativa y sobre la legalidad de su tramitación, conforme a las disposiciones de la ley 17.983, ya que no se contiene un informe del Ministerio de Hacienda ni tampoco aparece suscrito el proyecto al menos por el Secretario de esa Cartera, lo que implicaría el visto bueno a la idea de legislar. Tampoco contendría el informe las exigencias de la letra b) del artículo 21 de la ley 17.983, referido precisamente a los antecedentes técnicos respecto de los gastos que se están autorizando por este proyecto.

Por otra parte, se tuvo en consideración que el proyecto altera el sistema de enajenación de bienes del Estado afectando el destino de los recursos y señalando de modo genérico como fuente de financiamiento los empréstitos nacionales y extranjeros, con lo cual se está afectando el N° 7 del artículo 60 de la Constitución Política del Estado, que exige que éstos deberán estar destinados a financiar proyectos específicos.

En cuarto lugar, se consideró que las modificaciones que se hacen al artículo 36 introducen un doble mecanismo de regulación de multas bastante injustificado si se tiene en cuenta que, uno, establece en la ley sanciones de 1 a 100 unidades tributarias por infracción a cualquiera disposición del decreto ley 206, y por el otro se fija una escala, establecida por igual mínimo e igual máximo, para aquellas infracciones relacionadas con los pesos máximos determinados por la ley.

En atención a ello y a otras consideraciones vertidas en

SECRET

el seno de la Comisión, se estimó conveniente oír a los Secretarios de Estado de ambas Carteras, de Obras Públicas y de Transportes y Telecomunicaciones, quienes concurrieron personalmente y colaboraron, estando de común acuerdo en el criterio sustentado en la redacción que se propone a la consideración de la H. Junta de Gobierno sobre la idea de legislar respecto de aquellas materias más importantes y que no tienen los problemas de constitucionalidad u otros que pudieran tocar funciones o superponer funciones de ambas Secretarías de Estado.

En consecuencia, los Ministros concordaron en el interés que existe de estudiar exhaustivamente el decreto con fuerza de ley N° 206, de 1960, con el objeto de conciliar las necesidades existentes al haber un organismo normativo nacional del tránsito, y al mismo tiempo de deslindar la esfera de competencia de ambas Carteras de Estado en aquellas materias en que aparece una contraposición de funciones o de atribuciones respecto de ellas.

Además, frente a la necesidad de dar solución puntual a algunos de los problemas que justamente estaba creando la conservación de la infraestructura vial, también el Ministerio de Transportes entonces estuvo de acuerdo en que la mecánica que aquí se estableciera pudiera de alguna manera conciliar los intereses de ambas Carteras de Estado con el objeto de proteger este tipo de infraestructura.

De suerte que con todos los antecedentes relatados, Excmo. señor, la Tercera Comisión Legislativa ha propuesto legislar sobre dos ideas básicas en las cuales no existiría ni la contraposición de intereses o de funciones, ni tampoco reparos respecto de la constitucionalidad, recogiendo a su vez aquellas ideas conciliables que aparecen entre las Comisiones Legislativas Cuarta y Primera y salvando de esta manera los eventuales reparos que también pudiera plantear la Segunda Comisión con respecto a las observaciones que ya reseñé.

De allí que se ha propuesto a la H. Junta de Gobierno la aprobación de un proyecto de ley, siempre que se aprobara la idea de legislar sobre la materia, con un artículo único por el cual se introducirían las siguientes modificaciones al D.F.L. 206, del 26 de marzo de 1960.

Agregar los siguientes incisos al artículo 8°, por los cuales, primero, prohíbese la circulación por caminos públicos de ve-

SECRETARIO

hículos de cualquier especie que sobrepasen los límites de peso máximo establecidos en las disposiciones legales. Y se agregó por la Comisión, con el acuerdo de los señores Ministros: "y reglamentarias pertinentes", porque se pensó que la mecánica de la fijación de tonelajes podría estar establecida en simples normas de carácter reglamentario.

En segundo lugar, se determinaría que la responsabilidad civil que se derive de la contravención a lo dispuesto en el inciso anterior recaería solidariamente sobre el conductor, el propietario y el que tenga el vehículo a su cargo en el momento de la infracción como arrendatario o a cualquier otro título.

Y en el inciso tercero, aunando los criterios de las Comisiones Cuarta y Primera se determinó que en casos calificados la Dirección de Vialidad, previo informe favorable del Ministerio de Transportes, lo que regula entonces la función normativa que corresponde a dicha Cartera de Estado, podrá otorgar autorizaciones especiales a aquellas personas e instituciones que deban transportar o hacer transportar maquinarias u otros objetos indivisibles que excedan de los pesos máximos permitidos, previo pago en la Tesorería Comunal respectiva de los derechos --aquí se recoge en parte una idea de la Cuarta Comisión y también lo propuesto por la Primera Comisión-- que se determinen como indemnización de perjuicios por cualquier tipo de daños, no distinguiendo entre los visibles o invisibles como se indicaba anteriormente, que sufra la red vial. El reglamento determinará las condiciones en que deberá establecerse el aludido derecho con el objeto de fijar las correspondientes reglas del juego.

El punto 2 sustituiría el inciso primero del artículo 36 por el siguiente, que era aquel a que me refería y en el cual había un doble mecanismo un poco injustificado porque tenía los mismos mínimos y máximos; uno era fijado por ley y el otro mediante decreto supremo, lo que producía problemas de constitucionalidad:

"Toda infracción al presente decreto con fuerza de ley será castigada con multa de 5 a 50 unidades tributarias mensuales, y en el caso de infracción a las normas sobre peso máximo de vehículos y carga, de 10 a 200 de las mencionadas unidades a sujeción del señor Ministro de Obras Públicas, sin perjuicio de las indemnizaciones y sanciones que fueren procedentes por la aplicación de otras normas legales. El valor de la unidad tributaria que se tomará en consideración para los efectos del pago o consig

SECRET

nación será aquel que rija de acuerdo con la tabla oficial en el día en que se haga efectivo dicho pago o consignación."

Como además este artículo 36 consulta la mecánica procesal, no habría necesidad de (por ruidos no se entiende una palabra) ... todos estos problemas de procedimiento que crearon tanta confusión.

Y con respecto al artículo 2°, relativo a las facultades del Presidente de la República para refundir, coordinar o sistematizar textos, se estimó que el plazo de 180 días que se estaba dando para ello era en realidad limitativo de las facultades que actualmente tiene con mayor amplitud, y entonces por ser innecesaria esta norma no se recogería en el texto propuesto a la consideración de la H. Junta.

Es cuanto puedo informar.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Muchas gracias.

Ofrezco la palabra.

El señor GENERAL MATTHEI.- En primer lugar, deseo manifestar que nosotros estamos de acuerdo con dos cosas: primero, que es tremendamente urgente dar las herramientas necesarias para controlar el problema del movimiento de vehículos con exceso de peso. Estoy absolutamente de acuerdo con la idea de legislar sobre ese punto y también con la urgencia de hacerlo.

En segundo término, concuerdo en que es al Ministerio de Obras Públicas al que le corresponde fijar estas normas técnicas de quiénes pueden usar los caminos y en qué condiciones.

Sin embargo, no sé si están salvadas dos objeciones fundamentales que teníamos sobre el proyecto. Una se refiere al tribunal competente para conocer de la infracción. A nuestro juicio, cuando se trata de multas por andar a exceso de velocidad o algo por el estilo, se debe fijar el monto de ella, por ejemplo, por el Ministerio. Pero al mismo tiempo estimamos que ningún Ministerio debe tener la capacidad de cobrarlas directamente; o sea, creemos que eso debe hacerlo el tribunal supremo.

El señor ALMIRANTE MERINO.- O la Tesorería Comunal.

El señor GENERAL MATTHEI.- Consideramos además que debería haber en el fondo un derecho; o sea, si viene un vehículo con una de esas cargas que debe movilizar y que tiene exceso de peso, debería cobrársele un derecho y, en seguida, exigírsele una caución.

por ejemplo para los daños reales que produzca, porque a lo mejor puede destruir un puente. Puede suceder que los daños sean mucho más grandes que lo previamente calculado como multa.

Estimo que no debe ser multa, sino más bien un derecho lo que debe cobrarse. No puede ser que se le autorice y a la vez se le multe. Honestamente, eso no me cabe en la cabeza.

A mi juicio, bien, se lo autoriza; debe exigírsele el pago de determinado derecho adicional y una caución por los daños reales que pueda causar, ya que éstos pueden ser muchísimo más grandes que los calculados, y en ese momento debe podersele cobrar eso y debe haber una caución.

Y, en seguida, debe haber un tribunal competente donde debe conocerse este sistema.

¿Estas objeciones nuestras están salvadas en el proyecto?

El señor RELATOR.- Están salvadas, señor General, por lo siguiente. Porque el problema de las indemnizaciones, como se había planteado y recogiendo las objeciones ...

El señor GENERAL MATTHEI.- Tenemos una confusión. en cuanto a si nuestras objeciones son al primero o al segundo proyecto.

El señor RELATOR.- Respecto de las autorizaciones para los efectos de transitar con pesos superiores a los máximos permitidos, está entonces regulado a través del mecanismo que permite cobrar un derecho, que ya no sería una indemnización de perjuicios que debiera regular un tribunal. Y el reglamento estaría entonces determinando las condiciones en que se cobrará ese derecho.

Esa es la solución que se ha dado en esta primera parte. En la segunda ...

El señor GENERAL MATTHEI.- ¿Y si hay un perjuicio real superior al derecho? Supongamos que se le pidió un derecho por ene cantidad y resulta que causó un perjuicio varias veces superior.

El señor RELATOR.- Se aplicarían las reglas generales de derecho.

El señor GENERAL MATTHEI.- Pero si ya le dieron el permiso. Entonces, el único responsable sería el Ministerio que otorgó el permiso. Y, en cambio, ¿por qué no se le dice: "señor, le doy el permiso sujeto a esto pero también una caución. En tales y ta-

SECRET

les condiciones yo además me reservo el derecho"? Porque de lo contrario, si se le da el derecho de transitar y la persona lo paga, y causa un perjuicio verdaderamente grande..... (no se entienden algunas palabras), el único responsable es quien le dio el derecho. El Ministerio es el que paga la cuenta y no el hombre que causó el perjuicio.

Si ustedes creen que está bien así ...

El señor ASESOR JURIDICO DE CARABINEROS.- Nosotros no consideramos necesario introducir una norma que, además del derecho, le exigiera una caución a la persona que excediera el peso máximo por cuanto de las indicaciones de los técnicos del Ministerio que asistieron, ellos nos aseguraron que con las normas técnicas o las máquinas que usan ...

El señor GENERAL MATTHEI.- Muy bien. No se equivocan.

El señor ASESOR JURIDICO DE CARABINEROS.- ... podrían determinar con milímetros cuál podría ser el daño ...

El señor GENERAL MATTHEI.- Sabemos a quien culpar después. Esto es igual que lo que estábamos hablando en la mañana: nos aseguraron que 2 mil millones de dólares, ningún problema.....

Muy bien. Conforme.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Ofrezco la palabra.

El señor TENIENTE GENERAL BENAVIDES.- Comprendo la explicación en el sentido de que de un proyecto, digamos, mucho más extenso se rescató lo que se podía, porque hay disposiciones que conforman una serie de observaciones de las Comisiones.

Entonces, esto que nos presentan es lo que podría aprobarse y lo demás quedará pendiente.

El señor RELATOR.- Los señores Ministros se han comprometido a estudiar de común acuerdo el 206, porque además sabemos que en este momento tenemos por ejemplo una modificación que suprimirá el artículo 24 de ese cuerpo legal a raíz de los contratos de concesiones de obras públicas a particulares. Y además de eso existen innumerables otras disposiciones que necesitan ser coordinadas, pero ya no con la facultad meramente formal que tiene el Presidente de la República, sino que necesitan una revisión puntual entre las dos Secretarías de Estado por ser evidente que existe superposición de tareas o de funciones, como lo establecieron los propios Ministros en las sesiones de trabajo que tuvimos.

SECRETO

El señor TENIENTE GENERAL BENAVIDES.- Y en esto estaría contenido suficientemente lo que necesita el Ministerio.

El señor RELATOR.- Quedaría sólo una duda manifestada también por el General señor Matthei con respecto al procedimiento, en cuanto ya a las multas y no a este cobro por problemas del derecho a que nos referíamos.

En este aspecto se optó por dejar la mecánica vigente en el actual artículo 36, que tiene también una ventaja para el Ministerio de Obras Públicas porque por una remisión al artículo 20, sobre el cual no se legislaría, estas multas irían en beneficio naturalmente de la Dirección de Vialidad para la conservación de caminos.

Y aquí hay un procedimiento que parte por la vía administrativa, porque la multa la regula el Director de Vialidad pero existe toda una instancia judicial de reclamos, sin perjuicio de que se exige primero el pago de dicha multa. O sea, está cautelado el derecho de defensa de la persona infractora y, al mismo tiempo, hay un procedimiento que la propia Secretaría ha señalado como mucho más expedito que aquel que se estaba planteando en algunas de las indicaciones hechas por las demás Comisiones Legislativas.

De manera que nos pareció mucho mejor mantener el procedimiento actual de la ley, y el señor Ministro ha estimado mucho mejor tener él la herramienta para no ser demasiado exorbitante, porque no debe dejarse de tener presente que el hecho de que se regulen multas hasta 200 unidades tributarias es bastante grave. Por lo tanto, será el señor Ministro quien deberá aplicarlas con ponderación y criterio.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Medio millón de pesos.

El señor RELATOR.- En este proyecto hay dos escalas ...

--Se suscitan diversos diálogos.

El señor GENERAL MENDOZA.- Yo estoy de acuerdo con el texto.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Yo tengo una observación. No es trascendente pero habría que arreglarlo.

Al final del inciso tercero del artículo 8° se establece lo siguiente: "Previo pago en la Tesorería Comunal respectiva de los derechos que se determinen como indemnización de perjuicio por cualquier tipo de daño que sufra la red vial. El reglamento determinará las condiciones en que deberá establecerse el aludido dere-

SECRET

cho".

El término "derecho", al referirse a la suma de dinero que el usuario pagará voluntariamente, constituye una inexactitud jurídica según lo que sostiene mi Comisión. Y en seguida se entrega la determinación de esos derechos a las reglas generales. En consecuencia, serán los tribunales de justicia los que determinarán los derechos.

A nuestro juicio, si ese artículo tiene un texto como el siguiente podría quedar salvada esta objeción: "En casos calificados la Dirección de Vialidad, previo informe favorable del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, podrá otorgar autorizaciones especiales a aquellas personas o instituciones que deban transportar o hacer transportar maquinarias u otros objetos indivisibles que excedan de los pesos máximos permitidos, previo pago en la Tesorería Comunal respectiva de la cantidad de dinero fijada por el reglamento como indemnización convencional de perjuicios". (no se entiende lo que agrega).

El señor GENERAL MATTHEI.- Propongo que por un plazo corto, de una semana máximo, esto vuelva a comisión conjunta a fin de poder limar todas las asperezas, porque no estoy del todo convencido sobre este tema. Deseo que lo vea otro personal de mi Comisión.

Podríamos verlo la próxima semana. No creo que en siete días, más o menos, se terminen de destruir los caminos más de lo que están. En esa oportunidad podríamos ver esta proposición.

En general estoy de acuerdo con legislar sobre esta materia y en la urgencia que existe, pero también me gustaría que volviera por una semana a comisión.

El señor ALMIRANTE MERINO.- En todo caso, soy de opinión de que no quede el proyecto con esto de "los derechos que se determinen como indemnización de perjuicios". Eso no se ajusta a derecho, porque en ese caso se le estaría diciendo: "Pague en la Tesorería Comunal una cantidad tal que lo autorice para transitar por tal puente". Y si hay cuatro puentes adelante, el Ministerio de Obras Públicas o el que sea dirá: "Por cuál de los cuatro puentes cuando sea destruido tendrá que pagarme tanto".

Por lo tanto, debe estar en el reglamento. Debe haber un reglamento que determine todas estas cosas.

El señor GENERAL MENDOZA.- El reglamento determinará las condiciones.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Claro, la cantidad de dinero fijada por el reglamento como indemnización convencional de perjuicios, por ahora; porque eso no quita que si se producen perjuicios a pesar de eso, alguien debe pagar y no será el Ministerio de Obras Públicas.

--Diálogos.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Vean como está el puente de Tabolango (fonético): ya apenas soporta la carga porque lo han hecho pedazos transitando.

El señor RELATOR.- Deseo expresar como abogado que la solución me parece un poco dificultosa, por lo siguiente: porque si estableciéramos que este derecho será compensatorio como indemnización de perjuicios, en el fondo será una verdadera cláusula penal, una cláusula penal estipulada convencionalmente. De manera que fijada esa suma anticipada, no podrá ser discutido en los tribunales ni aun si causa un perjuicio mayor por haber una regulación entre las partes anticipada al perjuicio.

Ahora, lo que se ha querido expresar aquí es sencillamente que el derecho es el derecho que se está pagando para poder circular en condiciones superiores a esos límites y que este reglamento irá fijando los tramos. De manera que, conforme a las pautas que ellos tienen, podrán calcular técnicamente cuáles son las escalas que deben mantener. Y si transitaran con un mayor peso que el autorizado por el Ministerio, naturalmente que serán responsables de los daños que causen.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Concuerdo en que debe legislarse inmediatamente y que debe salvarse a la brevedad el problema de la destrucción de los caminos.

Por ejemplo, todos sabemos que cuando se llevaron a Quintero las calderas que en este momento está usando ENAMI excedían todos los pesos, y hubo que hacerlas transportar. No podían pasar por abajo y hubo que hacerlo por arriba. Se tuvo que reforzar el puente y hacer una cantidad de trabajos para poder llegar allá con las calderas. ¿Quién pagó eso? ENAMI. Lo sé porque era Intendente de Valparaíso.

Sin embargo, de todas maneras, en el resto de las partes donde realmente era sensible el camino (no se entienden algunas palabras)..., eso fue lo que ENAMI se preocupó de reforzar. Pero el resto del camino que no estaba contemplado para ese peso se hundió no más.

Por eso, estaría de acuerdo en que el proyecto volviera pa
ra la próxima sesión del jueves.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Se acorta mucho el tiempo. Podría ser incluido en la sesión siguiente al jueves pa
ra que tengan los siete días mencionados por el General Matthei.

Se trata, uno, de resolver el problema planteado por el señor Almirante; dos, resolver las inquietudes del señor General Matthei, y conocer el punto de vista del Ministerio frente a estos aspectos.

El señor MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS.- Quisiera dar una ex
plicación respecto de lo planteado por mi General Matthei.

Efectivamente, cuando otorga un permiso de esta naturaleza el Ministerio está asumiendo la responsabilidad. Recibida la solicitud el Ministerio pide las características de la carga, del vehículo que la transporta y en seguida se hace un reconocimiento y se fija un itinerario a ese vehículo; o sea, se determina por qué caminos y por qué puentes puede pasar. Si hay puentes que no resisten, el interesado debe cancelar todas las obras de refuerzo que se realicen.

De manera que efectivamente nosotros estamos asumiendo la responsabilidad, pero en una forma digamos técnicamente responsable.

Ahora, si obviamente no hay ninguna posibilidad de movili
zar una carga en condiciones de seguridad en la ruta se le tendrá que decir que sencillamente deberá dividirla de alguna manera y después armarla como pueda o, simplemente, no puede transportarla.

La urgencia del proyecto radica en que tenemos una tremen
da inversión en plazas automáticas de peaje. Esa es la urgencia.

El señor GENERAL MATTHEI.- En eso todos estamos de acuer
do.

--Hay diversos diálogos.

El señor GENERAL MATTHEI.- Es una semana para revisarlo con los asesores, porque en el informe escrito que me presentaron hay algunas dudas que deseo aclarar en la Comisión. Eso no se debe aclarar a nivel de Junta. El proyecto llega a esta Sala cuando en el fondo ya estamos todos de acuerdo en las Comisiones y so
lamente se firma.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Entonces, sería pun-

S E C R E T O

to de la Tabla en la próxima sesión ordinaria.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Sí.

--El proyecto vuelve a Comisión.

7.- PROYECTO DE REGLAMENTO DE ORGANIZACION Y FUNCIONAMIENTO DE LA SECRETARIA DE LA JUNTA DE GOBIERNO.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Es idea de legislar.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- No, señor, es una proposición. El Relator es el Secretario de la Junta.

La ley de procedimiento legislativo estableció que la Se -
cretaría de la Junta debe tener un reglamento, el que debe ser pro -
puesto por el Secretario y la Junta tiene que aprobarlo.

La idea, señor, es que el Secretario proponga el reglamen -
to y ustedes resuelvan en consecuencia. El ha hecho una proposi -
ción.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Todos lo hemos leído.

Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor GENERAL MATTHEI.- No tengo ninguna observación.

El señor SECRETARIO DE LA JUNTA.- Este proyecto de regla -
mento tiene su origen en el Título I, artículo 4°, y específica -
mente en el artículo 17 de la ley 17.983, que dispone que la orga -
nización y modalidades de funcionamiento de la Secretaría de la
Junta serán establecidas por la Junta a proposición de dicha Se -
cretaría.

En cuanto a su forma, se ha considerado el mismo formato
del reglamento de organización y modalidad de funcionamiento de la
Secretaría de Legislación de la Junta de Gobierno que ya fue apro -
bado.

En su fondo, el reglamento de organización y funcionamien -
to de la Secretaría de la Junta consta de cuatro Capítulos y 10
artículos.

El Capítulo I establece que la Secretaría es un órgano de
trabajo de la Junta de Gobierno, que el Secretario es designado
por acuerdo de ella y que le corresponden las funciones que con -
signa el artículo 15 de la ley 17.983.

SECRETO

El Capítulo II establece las misiones que le corresponde cumplir al Secretario de la Junta de Gobierno y que se enumeran en los documentos mencionados anteriormente.

El Capítulo III determina la organización que tendrá la Secretaría; es decir, ésta estará compuesta por una Ayudantía, un Departamento de Relaciones Públicas y un Departamento Administrativo. Consigna además que eventualmente el Secretario podrá organizar comités técnicos para el estudio de materias específicas no legislativas. A continuación se estructura la organización general de cada uno de los organismos que conforman la Secretaría de la Junta de Gobierno.

Finalmente, el Capítulo IV establece las funciones y atribuciones específicas de la Ayudantía y de los Departamentos de Relaciones Públicas y Administrativo, respectivamente.

Este proyecto de reglamento fue conocido por los señores Jefes de Gabinete, por sus asesores y por el señor Secretario de Legislación, acogiéndose las recomendaciones que dieron origen al texto final que se presenta. Existe sólo un cambio que habría que hacer en la página 7, Capítulo IV, relacionado con suprimir en su título la palabra "específicas" para que coincida con lo que indica el índice de este reglamento en la página 2.

De ser aprobado este reglamento por la Excma. Junta de Gobierno, será complementado por un reglamento de régimen interno en el cual figurarán en detalle las misiones de cada Departamento y de cada miembro de estos Departamentos.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Ofrezco la palabra.

El señor GENERAL MENDOZA.- Está visto por los técnicos y no hay observaciones.

El señor TENIENTE GENERAL BENAVIDES.- No hay observaciones.

El señor GENERAL MATTHEI.- No hay.

--Se aprueba el proyecto de reglamento.

El señor GENERAL MATTHEI.- Respecto del penúltimo proyecto que vimos, relativo a Obras Públicas, en cierta forma lleva a conclusiones cuando se ha elaborado todo un proyecto nuevo sustitutivo del anterior y se lee el anterior con todas las fallas y

SECRET

después se vuelve a leer el otro.

En general, si hay un acuerdo previo de que es el sustitutivo el que se verá, entonces no debe mencionarse el primero porque solamente nos lleva a confusión. Si acaso no hay acuerdo sobre eso no sacamos nada con ver acá el texto sustitutivo porque ése debe verse en Comisiones, ya que aquí no vamos a estudiar un texto completamente distinto del que hemos analizado abajo con nuestros asesores.

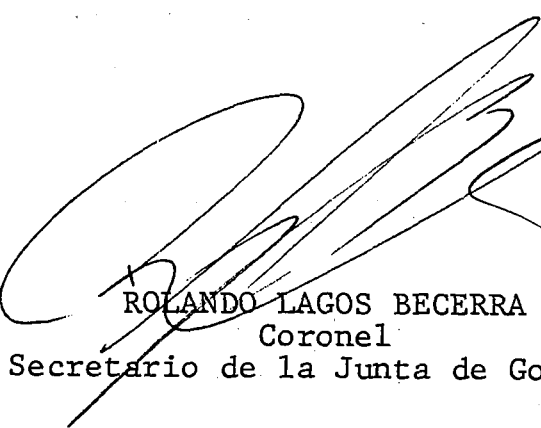
De manera que concretamente la sugerencia es la siguiente: si hay texto sustitutivo debe verse ése y no el otro y ni siquiera mencionarlo.

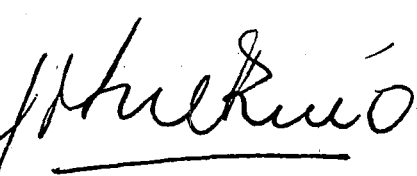
El señor ALMIRANTE MERINO.- Si hay texto sustitutivo y no ha sido visto por la Junta no puede venir a la Sala. Si ha sido visto, como este caso en que yo ya lo había conocido y aprobado y tenía algunas dudas, no hay para qué ver el texto original.

El señor GENERAL MATTHEI.- Así es. Se hace perder el tiempo y confunde el asunto.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- El Relator lo hizo, señor, porque es el texto primitivo. Entonces, fue un problema de respeto por el Mensaje. Sólo por esa razón.

--Finaliza la sesión a las 18.45 horas.


ROLANDO LAGOS BECERRA
Coronel
Secretario de la Junta de Gobierno


JOSE T. MERINO CASTRO
Almirante
Comandante en Jefe de la Armada
Presidente de la I Comisión Legislativa