

ACTA N° 28/87

Fecha 1° de septiembre de 1987.

CUENTA del Secretario de Legislación

1. Mensaje del Ejecutivo: proyecto de ley que autoriza a Universidad de Antofagasta para contratar empréstito que indica.
- II Comisión, Conjunta, simple urgencia y con difusión.
2. Mensaje del Ejecutivo: proyecto de Acuerdo que aprueba Convenio de Cooperación Técnica suscrito entre Chile e Indonesia, en Yakarta, el 8 de mayo de 1987.
- IV Comisión, sin urgencia y con difusión.
3. Mensaje del Ejecutivo: proyecto de ley que modifica ley N° 18.502, que establece impuesto a combustibles.
- I Comisión, sin urgencia y con difusión.
4. Mensaje del Ejecutivo: proyecto de ley que modifica división política y administrativa del país en Regiones que indica y en la forma que señala.
- IV Comisión, trámite ordinario y con difusión.
5. Tres Mensajes del Ejecutivo:
 - a) Proyecto de ley que modifica ley 18.291, de 1984, que fija planta y grados de Carabineros de Chile.
 - b) Proyecto de ley que modifica D.S.(S) N° 220, de 1979, de la Subsecretaría de Marina del Ministerio de Defensa Nacional, que fijó planta de Oficiales y empleados civiles de la Armada.
 - c) Proyecto de ley que modifica D.F.L. (G) N° 1, de 1968.- Se aprueban los tres proyectos.

Del Secretario de la Junta

1. Carta de Cooperativa Eléctrica Osorno Ltda.: solicita considerar indicación a proyecto que modifica Ley General de Cooperativas y decreto ley 1.320, de 1975, y escuchar planteamientos técnicos sobre la materia.
- Se contestará que se tendrá presente, y carta se envía a I Comisión.
2. Cuenta del Secretario de la Junta sobre reunión de integrantes de Comisiones Legislativas con delegación de Asistentes de Senadores del Congreso de Estados Unidos.

TABLA

1. Proyecto de ley que reajusta remuneraciones del Sector Público.
--Se aprueba con modificaciones.
2. Proyecto de ley que establece Fondo de Inversiones de Capital Extranjero.
--Se aprueba con modificaciones formales.
3. Proyecto de ley que sustituye Libro III de Código de Comercio.
--Vuelve a Comisión.

---o0o---

A C T A N ° 28 / 87

--En Santiago de Chile, a un día del mes de septiembre de mil novecientos ochenta y siete, siendo las 16.00 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 Rodolfo Stange Oelckers, General Director de Carabineros, y Teniente General Humberto Gordon Rubio. Actúa como Secretario de la Junta el titular, Brigadier señor Nelson Robledo Romero.

--Asisten, además, los señores: Brigadier Manuel Concha Martínez, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción; Hernán Büchi Buc, Ministro de Hacienda; Alfonso Márquez de la Plata Irarrázaval, Ministro del Trabajo y Previsión Social; General de Aviación Jorge Massa Armijo, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones; Brigadier General Francisco Ramírez Migliassi, Viceministro de Relaciones Exteriores; Daniel Munizga Munita, Subsecretario Subrogante de Justicia; Jorge Asesio Fulgeri, Jefe de Gabinete del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; Rafael Cruz Fabres, Asesor Jurídico del Ministerio de Relaciones Exteriores; María Isabel Palacios Riestra, Asesora Jurídica del Ministerio de Justicia; Luis Giachino Panizza, Asesor Jurídico del Ministerio del Trabajo y Previsión Social; Jorge Zelume Zaror, Director de Presupuestos del Ministerio de Hacienda; Guillermo Pumpin Belloni, Abogado del Consejo de Defensa del Estado; Richard Büchi Buc, Intendente de Valores; Brigadier General Julio Andrade Armijo, Jefe de Gabinete del Ejército; Contraalmirante Jorge Martínez Busch, Jefe de Gabinete de la Armada; General Rigoberto González Muñoz, Jefe de Gabinete de Carabineros; Coronel de Aviación Alberto Varela Altamirano, Jefe de Gabinete de la Fuerza Aérea; Contraalmirante (JT) Aldo Montagna Bargetto, integran-

te de la Primera Comisión Legislativa; Brigadier Richard Quaas Bornscheuer, integrante de la Cuarta Comisión Legislativa; Capitán de Navío (JT) Mario Duvauchelle Rodríguez, Secretario de Legislación; Capitán de Navío Raúl Zamorano Triviño, integrante de la Primera Comisión Legislativa; Coronel de Aviación (J) Hernán Chávez Sotomayor, Asesor Jurídico del señor General Matthei; Capitán de Fragata (JT) Jorge Beytía Valenzuela, integrante de la Primera Comisión Legislativa; Teniente Coronel de Carabineros (J) Harry Grünewaldt Sanhueza, Asesor Jurídico del señor General Stange; Mayor de Ejército (J) Patricio Baeza Ossandón, integrante de la Cuarta Comisión Legislativa; Capitán de Ejército Luis Torres Aguirre, Oficial Jefe de Sala de la H. Junta de Gobierno; Jorge Silva Rojas y Patricio Baltra Sandoval, Jefe de Relaciones Públicas y Asesor Jurídico, respectivamente, de la Secretaría de la H. Junta de Gobierno; Gaspar Lueje Vargas y Gabriela Maturana Peña, integrantes de la Primera Comisión Legislativa, y Eugenio Cornejo Fuller.

MATERIAS LEGISLATIVAS

El señor ALMIRANTE MERINO.- Se abre la sesión.

Ofrezco la palabra.

CUENTA

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Con su venia, señor.

Excma. Junta, en la Cuenta figuran diversos Mensajes del Ejecutivo, el primero de los cuales remite el proyecto correspondiente al boletín 883-04.

Por él se propone autorizar a la Universidad de Antofagasta para contratar un empréstito por 86 mil 957 unidades de fomento que constituiría el valor inicial con el cual partiría el proyecto "Campus Universitario", que tiene un costo mucho mayor, pero que permitiría empezar con él mientras

se enajenan los bienes que van a contribuir a su financiamien
to.

Esta iniciativa trae petición de simple urgencia,
señor Almirante.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Corresponde a la Segun
da Comisión. Se vería en Conjunta, por tener simple urgencia.

¿Le damos difusión?

El señor GENERAL MATTHEI.- Sí, claro.

El señor TENIENTE GENERAL GORDON.- Sí.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Conforme.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- El segundo
proyecto remitido por Mensaje del Ejecutivo es el del boletín
884-10 y por él se propone a la Excma. Junta de Gobierno
aprobar un Convenio suscrito entre los Gobiernos de Chile
e Indonesia, en Jakarta, el 8 de mayo de este año.

No se solicita urgencia.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Cuarta Comisión, trá
mite ordinario y con difusión.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- El tercer
Mensaje se refiere al proyecto del boletín 886-05.

Como recordará la Excma. Junta de Gobierno, la ley
18.502 estableció un impuesto a los combustibles.

Esta iniciativa propone permitir a las empresas
que adquieran combustible en la provincia de Isla de Pascua,
para su uso en ella, recuperar el valor del impuesto especí
fico que pagan sobre ese combustible, siempre que no esté
destinado a vehículos de transporte caminero.

El proyecto no tiene petición de urgencia.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Primera Comisión, trá
mite ordinario y con difusión.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- En seguida
viene un proyecto de ley extenso mediante el cual se modifi
ca toda la estructura política y administrativa de doce Re-

giones, incluida la Metropolitana y excluida solamente la II Región.

Se proponen modificaciones territoriales a niveles de regiones, de provincias y de comunas; trasposos territoriales; cambios de capitales de provincias y comunales, y descripciones específicas de límites.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Cuarta Comisión, trámite ordinario y con difusión.

Si la Comisión se ve alcanzada por el tiempo, puede pedir cambio de calificación después, a ordinario extenso.

El señor GENERAL STANGE.- Por ahora, trámite ordinario.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Perdón, señor Almirante, aquí hay un problema de orden práctico y le ruego que me permita exponerlo.

El proyecto incluye 117 mapas, cada uno de una extensión de un metro por un metro, aproximadamente. Tal vez, más. No los fotocopíé por ser imposible. Habría que contratar los servicios respectivos.

Si es decisión de la Junta de Gobierno, los remitiría a la Comisión específica y las demás podrían pedir los mapas al Ministerio.

En realidad, es una carpeta gigantesca y el valor del trabajo es muy grande.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Ofrezco la palabra.

El señor TENIENTE GENERAL GORDON.- No creo que sea necesario. Se conoce cada uno de los antecedentes y con un juego bastaría. Si hay necesidad ...

El señor GENERAL MATTHEI.- Si se precisan, se pedirían prestados.

El señor GENERAL STANGE.- No hay problema.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Cada uno de esos mapas tiene las correcciones correspondientes en cuanto a los

cambios que se hacen y que se describen en la letra del artículo.

El señor TENIENTE GENERAL GORDON.- La Comisión que los necesite va a verlos.

- 1.- PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LEY N° 18.291, DE 1984, QUE FIJA PLANTA Y GRADOS DE CARABINEROS DE CHILE (BOLETIN 885-02).
- 2.- PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA D.S.(S) N° 220, DE 1979, DE LA SUBSECRETARIA DE MARINA DEL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL, QUE FIJO PLANTA DE OFICIALES Y EMPLEADOS CIVILES DE LA ARMADA (BOLETIN 888-02).
- 3.- PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA D.F.L. (G) N° 1, DE 1968 (BOLETIN 889-02).

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- A continuación viene un proyecto que tiene clasificación y por él se proponen determinadas disminuciones de plazas en escalafones de los Servicios de Carabineros de Chile, todas las cuales permitirán un aumento de 31 plazas masculinas y 15 femeninas en el escalafón específico de Orden y Seguridad.

Esta, como idea central.

Hay algunas ideas menores por cuanto, además de la disminución, hay algunas transformaciones; específicamente, en el escalafón de Oficiales de Justicia. Además, un aumento en el escalafón de Sanidad Dental, en el cual, por otro lado, se disminuyen once plazas. También, un aumento en Talleres, Escalafón Civil.

Ese es el proyecto y, como he señalado, no tiene complicación mayor.

El señor GENERAL STANGE.- Tampoco irroga mayor gasto.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- No involucra costo fiscal.

El señor GENERAL MATTHEI.- Como hay otros dos proyectos que están más o menos en la misma forma, sugiero exponerlos todos y después, si estamos de acuerdo, los firmamos.

El señor TENIENTE GENERAL GORDON.- Conforme, así se hace siempre.

El señor ALMIRANTE MERINO.- ¿Habría acuerdo para que el Secretario de Legislación los junte y, además, para que les haga las correcciones formales?

Conforme.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- En seguida, los otros dos que relataré son de Cuenta extraordinaria que, según entiendo, se ha autorizado darla.

El primero tiene por objeto aumentar, específicamente en el Escalafón de Oficiales Ejecutivos e Ingenieros de la Armada, una plaza de Vicealmirante y una de Contraalmirante, en carácter permanente, y otra plaza de Contraalmirante hasta el 31 de diciembre de 1989. Todo esto, por necesidades institucionales.

Ese es el segundo proyecto y tampoco tiene problemas.

Y el otro concierne al artículo 166 del Estatuto del Personal de las Fuerzas Armadas, al cual se introducen algunas modificaciones con la finalidad de permitir que, en la misma situación en que están actualmente el Vicecomandante en Jefe de la institución que tiene tal cargo y el Jefe de Estado Mayor de la Defensa Nacional, puedan estarlo los Jefes del Estado Mayor institucionales que no cuenten con Vicecomandante en Jefe, cuando así lo solicite el Comandante en Jefe respectivo.

El señor ALMIRANTE MERINO.- ¿Hay inconveniente?

El señor TENIENTE GENERAL GORDON.- No hay problema.

El señor GENERAL MATTHEI.- Estoy de acuerdo con los tres.

El señor GENERAL STANGE.- Yo también.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Yo quedaría autorizado para hacer los cambios del caso.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Sí.

--Se aprueban los tres proyectos.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Terminada mi Cuenta, señor Almirante.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Tiene la palabra el Secretario de la Junta.

El señor SECRETARIO DE LA JUNTA.- Mi Almirante, H. Junta, doy Cuenta de dos materias.

La primera consiste en una carta, ingresada con fecha 26 de agosto, del señor Emilio Schoenherr Siebert, en representación de la Cooperativa Eléctrica Osorno Ltda., mediante la cual viene en solicitar a la H. Junta de Gobierno que se sirva considerar una indicación para el N° 25 -- al parecer, este número es el 18 efectivamente-- del artículo 1° del proyecto de ley que modifica la Ley General de Cooperativas y el decreto ley N° 1.320, en la forma señalada en detalle en la indicación.

Asimismo, pide permitir a esa Cooperativa aportar, durante la discusión de la iniciativa, los antecedentes técnicos y jurídicos que justifican su petición.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Esta materia la tiene la Primera Comisión Legislativa.

El oficio se envía a esa Comisión y el Secretario les contestará diciéndoles que se tendrá presente.

¿Conforme?

Bien.

El señor SECRETARIO DE LA JUNTA.- La segunda materia se refiere al acuerdo adoptado en sesión legislativa del día 25 de agosto, en la cual la H. Junta de Gobierno dispuso que una Comisión de integrantes de las diferentes Comisiones Legislativas recibiera a una delegación de Asis-

tentes de Senadores del Congreso de Estados Unidos, el día jueves 27, a las 17.00 horas.

A dicha reunión asistieron cuatro integrantes de la delegación, acompañados de dos Secretarios del Ministerio de Relaciones Exteriores y ocho miembros de las diversas Comisiones Legislativas, dos por cada una.

Ella tuvo una duración de una hora 35 minutos y se desarrolló en los mismos términos en que se efectuaron las anteriores reuniones, en cuanto a su presentación, a la documentación entregada a los visitantes y a la exposición del tema inicial.

El intercambio de opiniones y las consultas que ellos hicieron fueron bastante amplios, se desarrollaron en forma fluida y sus consultas abarcaron diferentes materias, entre las cuales podemos mencionar, por ejemplo, origen de los proyectos de leyes y su tramitación legislativa; metodología de trabajo de las Comisiones Legislativas; grado de independencia de la Junta de Gobierno para la aprobación o rechazo, con respecto al Poder Ejecutivo; existencia de mecanismos de control de las leyes aprobadas en cuanto a su cumplimiento en el país; cómo se estructura el concepto de democracia protegida en la legislación; aspectos de desarrollo social que se necesitan implementar más allá de 1989; rol de la Junta de Gobierno en el mecanismo de la sucesión presidencial, y, finalmente, se realizaron diversas consultas relacionadas con el texto de la Constitución de 1980.

Es todo cuanto puedo informar a la H. Junta de Gobierno.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Gracias.

El señor GENERAL STANGE.- Positiva la reunión.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Al terminar la Cuenta, ofrezco la palabra.

TABLA

1.- PROYECTO DE LEY QUE REAJUSTA REMUNERACIONES DEL SECTOR PUBLICO (BOLETIN 880-05).

El señor ALMIRANTE MERINO.- Tiene la palabra el señor Lueje para relatar el proyecto de ley que reajusta las remuneraciones del Sector Público.

El señor GASPAR LUEJE, RELATOR.- Este proyecto ingresó a trámite legislativo el pasado 18 de agosto. En dicha ocasión, la H. Junta acordó tratarlo con procedimiento extraordinario y, además, dispuso su estudio por una Comisión Conjunta.

En general, la iniciativa tiene por objeto reajustar en un 12%, a contar del día de hoy, 1° de septiembre, las remuneraciones de los trabajadores del sector público, con excepción de las de aquéllos facultados para negociar colectivamente, de las convenidas en moneda extranjera y de las de los trabajadores de órganos públicos cuyas rentas son fijadas por la entidad empleadora.

Asimismo, hace aplicable el reajuste, a contar de la misma fecha, a las remuneraciones vigentes al 31 de agosto del presente año de los profesionales funcionarios regidos por la ley 15.076, Estatuto Médico Funcionario.

También concede una bonificación especial, de monto variable, a los funcionarios de planta o a contrata que se encuentren en los grados más bajos de la Escala Unica de Sueldos, con el objeto de que tales remuneraciones alcancen un reajuste de hasta 16%.

Por otra parte, aumenta el monto del ingreso mínimo a que se refiere el artículo 2° del decreto ley 3.501, de 1980, a 11 mil 335 pesos, y a 9 mil 446 pesos, en este último caso sin el incremento en cuestión.

Además, eleva en 13% tanto las subvenciones estatales para los establecimientos particulares y municipales de educación gratuita, como las subvenciones a las instituciones colaboradoras del Servicio Nacional de Menores.

En el aspecto educacional, sube en 722 millones 444 mil pesos el aporte fiscal directo que se efectúa a la educación superior; en 118 millones 714 mil pesos el aporte fiscal indirecto destinado a las universidades e institutos profesionales, y en 268 millones 412 mil pesos el crédito fiscal universitario.

Cabe destacar que el artículo 10 incrementa las Partidas de Ingresos y Gastos correspondientes del Presupuesto vigente y expone el mayor gasto fiscal que ocasiona la aplicación de esta ley.

En relación con este artículo, corresponde la aprobación como ley de quórum calificado, por lo que es necesario dejar expresa constancia que, de ser aprobado por la H. Junta, corresponde sancionarlo con esa calificación.

Ello, en atención a que la Partida de Ingresos que se incrementa es aquella que se refiere al endeudamiento, y la contratación de empréstitos que exceda del término de duración del período presidencial, de acuerdo a las normas constitucionales, necesita esa aprobación.

Por otro lado, cabe agregar que durante la discusión de este proyecto el Ejecutivo formuló indicación en el sentido de agregarle cuatro nuevas disposiciones, que fueron las signadas con los números 12, 13, 14 y 15 del texto que se somete a consideración de la H. Junta de Gobierno.

El artículo 12 es una norma interpretativa y tiene por objeto ratificar la naturaleza jurídica del vínculo que se establece en virtud de los programas de absorción de la cesantía. Con ese fin, precisa que se trata de un subsidio y que, por consiguiente, las personas adscritas a tales programas han estado y están excluidas de la aplicación de las normas laborales y previsionales que directa o supletoriamente corresponden a los trabajadores, por cuanto han tenido y tienen sólo la calidad de beneficiarios de un subsidio; es decir, no son ni han sido trabajadores y, por lo tanto, no les es aplicable el Código del Trabajo.

Respecto de este precepto, la Comisión Conjunta

acordó agregar un inciso tercero que señala que lo dispuesto en este artículo no será aplicable a los juicios pendientes a la fecha de publicación de esta ley, de acuerdo a lo prescrito por el inciso primero del artículo 73 de la Constitución Política del Estado.

Por su parte, el artículo 13 tiene como propósito solucionar en forma definitiva la situación de las personas adscritas a los programas de absorción de cesantía destacadas en entidades sin fines de lucro, de desarrollo comunitario, posibilitando que puedan ser contratadas por dichas instituciones como trabajadores afectos a la legislación laboral común, siempre y cuando no mediare solución de continuidad entre el término de su adscripción y el inicio de la contratación.

Asimismo, en esta materia, la Comisión Conjunta --así lo hizo suyo el Ejecutivo en una indicación-- garantizó como ingreso mínimo el 55% de dicho ingreso con el incremento consignado en el artículo 2° del decreto ley 3.501, a contar de la fecha de publicación de esta ley; a partir del 1° de septiembre de 1988, este ingreso mínimo será el 75% del ingreso mínimo en cuestión, y desde el 1° de septiembre de 1989, el 100% de esa remuneración.

Cabe señalar que, de acuerdo a lo indicado por los representantes de Hacienda, los mayores recursos necesarios para que las instituciones sin fines de lucro puedan cumplir con lo dispuesto en esta norma, los fondos provendrán de los recursos existentes en este momento para finalizar los programas de absorción de cesantía.

La finalidad del artículo 14 es poner término al Programa de Empleo Mínimo, PEM, y al Ocupacional para Jefes de Hogar, POJH, sin que ello tenga repercusión en el empleo, y para que, a su vez, sea consistente con las actuales disponibilidades presupuestarias.

Finalmente, el artículo 15 coordina el número máximo de adscritos en cada Región a los programas de absorción de cesantía con el objeto de ir proyectando y reduciendo en forma gradual y definitiva la eliminación, de acuerdo con lo

estimado por la autoridad. Conforme a las informaciones da das sobre este tema por el Ministerio de Hacienda, los programas deberían quedar terminados en el lapso de los ocho meses siguientes.

Es todo cuanto puedo informar a la H. Junta.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Ofrezco la palabra.

¿Hay observaciones?

Tiene la palabra el señor Ministro de Hacienda.

El señor MINISTRO DE HACIENDA.- Con permiso, mi Almirante, quisiera hacer un comentario sobre el inciso ter cer o que habría sido agregado al artículo 12 por la Comi -- si ón Con jun ta.

El objetivo de esta norma es facilitar lo que ha s ta ah ora ha es tado si en do la de fensa por parte del Fisco de demandas existentes, en cuanto a que las personas adscritas a los programas de absorción de la cesantía --esto es, sobre la base de las interpretaciones hechas por los de mandan tes-- debían haber recibido todos los beneficios que estipula la legislación laboral.

En este sentido, ha habido diversos juicios en es tos momentos. Uno de ellos está en apelación o en queja a la Corte Suprema.

El abogado señor Pumpin es quien está defendiendo actualmente los intereses del Fisco en la materia, y me gus tar ía que, si usted lo permite, él hiciera un alcance res pecto de lo que significa este inciso ter cer o en la forma en que está agregado, desde el punto de vista de su utilidad.

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

El señor PUMPIN, ABOGADO DEL CONSEJO DE DEFENSA DEL ESTADO.- Con su venia, señor Almirante.

El problema se ha planteado con un par de juicios pilotos en que están procurando obtener sentencias favora - bles para los efectos de iniciar en seguida las demandas ma sivas.

En el planteamiento que han hecho de los problemas han tomado como fundamento las disposiciones del Código del Trabajo --anteriormente, decreto ley 2.200-- para los efectos de decir que, como no pueden ser empleados públicos, no han sido empleados bajo el régimen de ningún sistema legal de la Administración Pública, están regidos por las normas del decreto ley 2.200 --hoy, Código del Trabajo--, como norma supletoria. Y, de ahí, todos los beneficios.

El actual pleito, que pende del conocimiento de la Excma. Corte Suprema, está ganado en primera y en segunda instancia en Punta Arenas, y el Consejo de Defensa del Estado lo ha llevado a la Excma. Corte Suprema en atención a la gravedad que tiene éste como precedente, y porque, honradamente, se estimó en el Consejo que no procedía esto respecto de un subsidio dado a personas que están sin trabajo, y respecto de las cuales no se desea fomentar su ocio, sino que se las quiere aplicar a una labor que pueda ser de aporte al desarrollo de la comunidad, pero recibiendo el subsidio, es decir, eso no podía ser mantenido porque hay un principio de ruptura de la buena fe.

La interpretación de la ley se ha procurado hacerla a través de las normas legales presupuestarias que concedieron los fondos para los subsidios y no a través de una interpretación del decreto ley 2.200, en su tiempo, hoy Código del Trabajo, porque, como es natural, con la intromisión de una ley interpretativa en torno del Código del Trabajo se puede crear un problema de derechos adquiridos que sea impugnado a través de un recurso de inaplicabilidad.

Ahora, como ha sostenido la jurisprudencia de la Excelentísima Corte Suprema, la interpretación que hace una ley es declarar a posteriori cuál ha sido desde siempre el genuino sentido de la voluntad legislativa.

Con ello, la ley interpretativa no está agregando nada nuevo a la manifestación de la voluntad legislativa anterior, sino que la está explicitando en los aspectos de oscuridad que tenga, clarificándolos.

Ahora, si se agrega el inciso tercero, comentado por el señor Ministro de Hacienda, puede existir el peligro evidente frente a lo que es la reacción de los Tribunales de Justicia, y específicamente de la Excm. Corte Suprema, de pensar que con esto se está fallando un pleito pendiente.

La verdad es que no es así si se declara cuál es el genuino sentido de la ley desde siempre, desde que se dictó. Sí tiene, en cambio, el problema de que los Tribunales pueden decir: "En la misma medida en que el inciso primero señala que las disposiciones contenidas en este artículo no serán aplicables a los juicios pendientes, se está contradiciendo el legislador. ¿Por qué? Por un lado, dice el legislador: "Mi voluntad desde siempre ha sido A, pero para los juicios pendientes será B".

En eso el legislador estaría dando un doble mandato de carácter contradictorio que, fátalmente, como consecuencia, daría de inmediato --pienso en el caso pendiente en la Excm. Corte Suprema-- una sentencia desfavorable al interés fiscal.

Y eso abre las puertas para que se haga la presentación masiva de demandas, creando un problema político que no podría ser resuelto después por la disposición legal.

Eso es todo lo que puedo informar.

El señor ALMIRANTE MERINO.- ¿Cuál sería su opinión? ¿Cómo debería quedar el artículo 12?

El señor PUMPIN.- Con la supresión del inciso tercero, señor Almirante.

El señor GENERAL STANGE.- Eliminarlo.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Es efectiva la tesis desarrollada por el distinguido Consejero del Consejo de Defensa del Estado, pero hay otro lado, cual es la posibilidad de que se entienda, como ha ocurrido en otros casos y hay jurisprudencia al respecto, que todo el artículo es declarativo, no interpretativo. Y, en ese caso, se abriría la compuerta para que todos los juicios, pasados y futuros, que digan relación con esta materia tengan un mal resultado. Me explico.

Estoy convencido de que la tesis del Consejo de Defensa del Estado es la correcta y, también, de que la Junta de Gobierno o el Presidente de la República jamás intentaron crear un tipo de remuneración sujeto al Código del Trabajo, a través del PEM y del POJH. Estos son subsidios y, al igual que la asignación familiar o la de la extrema pobreza, los subsidios de ninguna manera constituyen renta.

Así que no es un problema de propósitos.

Es claro que la finalidad perseguida es la que ha correspondido al deseo del Gobierno, entendiendo a éste no sólo en el plano del Ejecutivo, sino que también del Legislativo.

El problema es táctico, es qué ocurre si no se incluye el inciso que se agregó.

Hemos escuchado lo dicho por el señor Pumpin respecto del riesgo que hay si él queda en el articulado. Bueno, quiero decir que también existe un riesgo si no se agrega, porque la ley podría entenderse como redactada interpretativamente, pero ser sólo de efecto declarativo. En ese caso, habría un problema no sólo con los juicios pendientes, sino que con cualquier otro tipo de juicios.

Al sostener esto me fundo en jurisprudencia que en su oportunidad he tenido ocasión de ver con motivo de otras situaciones similares, toda vez que, como recordará el señor Pumpin, ha habido jurisprudencia contradictoria en este sentido. Inclusive, en el aspecto que estoy señalando.

Con el respeto que me corresponde, deseo hacer presente el contrapunto, es decir, el otro lado de la moneda, para que, al resolver, la Junta tenga todos los elementos de juicio.

El señor GENERAL MATTHEI.- Almirante, en mi opinión, si no se dice absolutamente nada y no colocamos esto, en ese caso dejamos que corra la justicia y, en el fondo, nos interprete el dictamen de la Corte Suprema.

Eso podría suceder si no se hace nada.

Francamente, considero errado agregarle el "cogollo", porque entonces sí que estamos diciendo algo ostensiblemente contradictorio. Si dejamos el inciso, lo que se expresa primero no tiene sentido.

Por lo tanto, colocamos lo pedido desde un comienzo por el Ejecutivo, o no ponemos nada. Pero dejar eso con el inciso en cuestión, a mi modo de ver, es el peor de todos los caminos.

El señor TENIENTE GENERAL GORDON.- Opino lo mismo, mi Almirante.

El señor GENERAL MATTHEI.- Estoy de acuerdo en dejar el artículo en la forma como lo pidió el Ejecutivo, sin el "cogollo".

Un señor ASISTENTE.- Sin el inciso tercero.

El señor GENERAL MATTHEI.- Sabiendo, eso sí, que implica un riesgo, porque lo tiene. Pero en el otro caso el riesgo es casi cierto. En mi opinión, pasa a ser certeza.

El señor MINISTRO DE HACIENDA.- Deseo indicar que, efectivamente, el Ejecutivo tiene conciencia, como ha sucedido en otras oportunidades, porque, al final, estos artículos que se plantean y son de hecho, como ocurre en este caso absolutamente así, interpretativos de cuál fue siempre la voluntad del Ejecutivo y del Legislativo como colegisladores, de que por último puedan ser declarados inaplicables por la Corte Suprema. O sea, es perfectamente posible que la Corte Suprema lo estime así al final de un juicio del recurso de protección o de inaplicabilidad.

Pero, como decía el señor General, ése es un riesgo que sabemos que estamos corriendo y que siempre existe. Sin embargo, a nuestro parecer, a pesar de que tiene ese peligro, la redacción original es la que mejor cubre las posibilidades reales que existen en este momento de problemas.

El señor ALMIRANTE MERINO.- El riesgo radica en que la Corte Suprema declare el artículo inaplicable o inconstitucional. No dirá que el párrafo es inaplicable, sino que toda la norma.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Y, además, considerando absolutamente legítimo el contrapunto, hay la siguiente connotación: que, si no se incluye el artículo y la Corte Suprema llegara a declarar el sentido y alcance que están pidiendo los demandantes, actuales y futuros, pudiera aparecer --eso es lo que más me preocupa-- que la Junta o el régimen están intentando, a través de ley interpretativa, sacar una cosa que corresponde conocer a los Tribunales, toda vez que el artículo 73 de la Constitución estatuye que "la facultad de conocer de las causas civiles y criminales, de resolverlas y de hacer ejecutar lo juzgado, pertenece exclusivamente a los Tribunales". Y, por esta vía, políticamente puede sostenerse que se está intentando introducirse en una causa pendiente.

Eso es lo que he deducido del informe de la Comisión Conjunta, con la reserva de una Comisión, al sostener el inciso que se está cuestionando.

Es decir, no solamente existe ese riesgo, en lo cual ya estamos todos de acuerdo, sino que también quiero destacar que hay un riesgo político. O sea, primero, el de perder el juicio, y, segundo, el riesgo político en el sentido de que pueda interpretarse una cosa que no se desea: que el Gobierno quiere inmiscuirse en procesos judiciales.

Ese es todo el problema.

El señor PUMPIN.- Señor Almirante, deseo manifestar que, siendo exacto todo lo expresado por el Comandante señor Duvauchelle en cuanto a precedentes de lo que no es una ley interpretativa, existe también abundante jurisprudencia en el sentido de recordar que el legislador tiene una capacidad de interpretar la ley igual que la del Poder Judicial, con una sola diferencia: que es general y no específica para el juicio de que se trate.

Por otra parte, el posible tropiezo de una ley interpretativa con el artículo 73 de la Constitución también lo ha analizado la Excma. Corte Suprema hasta el punto de que, por ejemplo, en un juicio de la Caja de Empleados Municipales, se discutió en su tiempo en el Parlamento la solución

de él a través de una norma legal directa que solucionaba el pleito.

El recurso de inaplicabilidad interpuesto por el Estado, el Poder Ejecutivo, en contra de esa ley, fue desechado por la Corte Suprema, la que expresó que no se estaba entrometiendo la ley en el juicio pendiente, y en el debate parlamentario se mencionaba el juicio seguido ante el Tercer Juzgado del Trabajo, Rol tanto, Baeza con Caja de Empleados Municipales. Así de directo.

Sin embargo, la Corte Suprema rehúye esos pronunciamientos de inaplicabilidad en que tenga que solucionar dificultades con el Poder Legislativo. Por lo menos, ésa es mi experiencia en el sinfín de casos que me ha tocado ver.

Entonces, el único punto que a mi juicio puede ser vital es si acaso el problema aquí es realmente un asunto de oscuridad o de darle un sentido distinto a la ley, de cambiarle el sentido a la ley. Y, desde ese punto de vista...

El señor ALMIRANTE MERINO.- No hay ningún cambio.

El señor PUMPIN.- Claro.

Y, desde ese punto de vista, de acuerdo con el modo de pensar, veo que no existe cambio alguno, sino que se aclara una cosa que pudiera haber estado oscura en la ley primigenia.

El señor ALMIRANTE MERINO.- El PEM y el POJH fueron el subsidio de cesantía que en esa época se dio, cuando se redactó la ley, pero se tuvo presente que la gente no podía estar sentada esperando recibir el sueldo y que debía trabajar en alguna parte para hacerse acreedora a esto. Y, posteriormente, apareció la necesidad de que a esas personas se les enseñara algo, y surgieron las clases vespertinas para los trabajadores del PEM y del POJH.

Por lo tanto, jamás ha habido necesidad de pensar siquiera que se trataba de un régimen de trabajo específico sujeto al Código del Trabajo o al decreto ley 2.200. Esta ley se dictó en esa forma.

El señor PUMPIN.- Con su venia, señor Almirante.

Y surge la duda porque hay una sentencia de un Tribunal de Punta Arenas y de la Corte de Apelaciones de esa ciudad que dice lo contrario.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Pero ellos tienen que haber leído la ley.

Bueno, aquí está la parte política, que está primando sobre lo más importante.

Ofrezco la palabra.

El señor TENIENTE GENERAL GORDON.- Insisto en lo que dije recientemente, Almirante: esto da pábulo al resto para que siga en lo mismo.

Si no se dice, no niega nada. En cambio, el texto expresa: "Las disposiciones contenidas en este artículo no serán aplicables a los juicios pendientes". Y los que vienen... (no se entiende el final de la frase).

Si me dan esa facilidad, yo digo: "Los que vienen los voy a aplicar".

--Diálogos.

El señor CONTRAALMIRANTE (JT) MONTAGNA.- Según mi parecer, debe procederse como lo haría todo buen cliente. Aquí, el abogado del Estado nos está recomendando suprimir la norma. Estimo que un buen cliente le cree a su abogado.

Tengo algunas discrepancias de criterio, pero opino que él es quien está en el problema; de manera que hay que hacerle caso. El es el cirujano.

El señor GENERAL MATTHEI.- Ya expresé que estoy de acuerdo.

El señor GENERAL STANGE.- Soy partidario de suprimirlo.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Bien, se elimina el inciso.

¿Hay alguna otra observación?

El señor GENERAL MATTHEI.- No.

El señor GENERAL STANGE.- No hay.

El señor TENIENTE GENERAL GORDON.- No.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Se aprueba.

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

¿Se difunde el proyecto?

El señor ALMIRANTE MERINO.- Sí.

--Se aprueba el proyecto con modificaciones.

2.- PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE FONDO DE INVERSIONES DE CAPITAL EXTRANJERO (BOLETIN 852-05).

El señor ALMIRANTE MERINO.- Tiene la palabra la señora Gabriela Maturana para exponer el proyecto de ley que establece Fondo de Inversiones de Capital Extranjero.

La señora GABRIELA MATURANA, RELATORA.- El proyecto de ley referido tuvo su origen en un Mensaje de S.E. el Presidente de la República y fue calificado de fácil despacho para todos los efectos legales y reglamentarios correspondientes. Además, la H. Junta de Gobierno dispuso su estudio por una Comisión Conjunta.

Objetivo del proyecto. El propósito de la iniciativa es lograr el aumento de la inversión extranjera en el país permitiendo el ingreso a Chile de recursos captados por inversionistas institucionales extranjeros. Para ello se reglamenta esta nueva institución, similar al fondo mutuo tradicional, que se ha denominado Fondos de Inversión de Capital Extranjero.

El Fondo o patrimonio que se organice para el efecto procederá a emitir y colocar fuera del territorio nacional cuotas de participación de modo que los recursos obtenidos en esta gestión se ingresen al país al amparo del decreto ley 600, de 1974, o de los artículos 14 y 15 de la Ley de Cambios Internacionales, y se destinen a la inversión en valores de oferta pública emitidos en Chile.

Con tal finalidad, la iniciativa, luego de señalar el ámbito de aplicación de la ley, define lo que debe entenderse por tales Fondos; regula los antecedentes que deben respaldar la solicitud para que se autorice su operación en el país, como son los documentos de constitución del Fondo; los que acrediten que se encuentra vigente; la individualización de la sociedad anónima chilena que administrará las inversiones del Fondo en Chile; indicación del patrimonio por ingresar al territorio nacional por el Fondo, el que no podrá ser inferior a un millón de dólares de Estados Unidos de América; plazo de duración del Fondo y reglamento interno de su operación.

También se estipula que la administración del Fondo en el país o, más bien, la cartera de inversiones corresponderá a una sociedad anónima que deberá constituirse para el efecto en Chile y que tendrá como objeto exclusivo tal administración, la que deberá acreditar un capital mínimo pagado en dinero efectivo no inferior al equivalente a seis mil unidades de fomento por cada Fondo que administre.

Además, somete a los Fondos y a la sociedad administradora a la fiscalización de la Superintendencia de Valores y Seguros en lo referente a sus operaciones y a la inversión de los recursos en el país.

Por otra parte, también indica los títulos y valores en que podrán efectuarse las inversiones del Fondo, y establece normas de diversificación de las inversiones que deberán ser consideradas en los reglamentos internos de los Fondos, cuya finalidad es evitar el control de las empresas nacionales por dichas entidades.

Se faculta a la Superintendencia de Valores y Seguros para fijar plazo de regularización si se produjeren excesos de inversión.

Asimismo, se regulan los aportes de capital para la formación de los Fondos, los que se sujetarán al Estatuto de la Inversión Extranjera o a los artículos 14 y 15 de la Ley de Cambios Internacionales, con algunas excepciones, co-

mo la de no poder remesarse el capital aportado antes de cinco años desde la fecha en que se haya ingresado el aporte.

Se instituye un impuesto único del 10% a las rentas que reeditúen las inversiones del Fondo y que se remesen al exterior.

Se exime del impuesto a las ventas y servicios la comisión que perciba la sociedad administradora por la administración de la cartera del Fondo.

Y se consignan otras normas que implementan el sistema, tales como el artículo 10, que prohíbe al Fondo contraer pasivos, salvo los que la ley misma especifica, y el artículo 11, que obliga al Fondo a captar los recursos necesarios para la formación del capital mínimo dentro del plazo de un año desde la fecha de autorización del Fondo y, de lo contrario, no podrá continuar acogido a las disposiciones de esta ley en proyecto. Además, cualquiera que sea la cifra de capital que el Fondo haya comprometido ingresar al país, sólo será aplicable el régimen de esta ley al monto efectivamente ingresado en el plazo de tres años, contado desde la fecha de autorización del Fondo.

También se previene que las operaciones del Fondo serán efectuadas a su nombre por la sociedad administradora, siendo el Fondo el titular de los instrumentos representativos de las inversiones y debiendo contabilizarse dichas operaciones separadamente.

Se estatuye que los conflictos que pudieren suscitarse en la operación de tal Fondo en Chile se someterán a la jurisdicción de los Tribunales chilenos.

Por último, el artículo 18 concede los beneficios tributarios de que trata el proyecto a otros inversionistas institucionales extranjeros, previa autorización del Banco Central de Chile o del Comité de Inversiones Extranjeras, según sea la forma en que ingresen dicho capital. En este caso no será obligatorio constituir la sociedad, siempre que se trate del mismo tipo de inversiones y cumplan los requi-

sitos de diversificación y de información contenidos en la ley.

El proyecto original constaba de diecinueve normas que en el texto que se recomienda aprobar se reducen a dieciocho, agrupadas en dos títulos: el primero relativo al Fondo de Inversión de Capital Extranjero y su administración, y el segundo, al régimen tributario y cambiario, en los que se tratan las materias antes señaladas.

La Comisión Conjunta se pronunció a favor de la idea de legislar por considerar que la iniciativa es idónea para los fines que persigue y que su contenido es materia de ley, y sólo introdujo enmiendas a su texto a fin de perfeccionarlo, y, además, recogió las observaciones hechas por la Secretaría de Legislación, todo lo cual se traduce en el proyecto que se somete a consideración de la H. Junta de Gobierno.

Con la venia de la Excma. Junta, solicito autorizar al señor Secretario de Legislación para salvar algunos errores de tipo dactilográfico que aparecen en el proyecto, los que están en su conocimiento.

Eso sería todo.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Ofrezco la palabra.

¿Hay observaciones?

El señor GENERAL MATTHEI.- No.

El señor GENERAL STANGE.- No hay observaciones.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Se aprueba.

--Se aprueba el proyecto con modificaciones formales.

3.- PROYECTO DE LEY QUE SUSTITUYE LIBRO III DE CODIGO DE COMERCIO (BOLETIN 705-07).

El señor ALMIRANTE MERINO.- El tercer punto de la Tabla corresponde al proyecto de ley que sustituye el Libro III del Código de Comercio, en lo referente a las obser

vaciones del Ejecutivo a la iniciativa legal enviada hace más o menos un mes.

Tiene la palabra el señor Cornejo, expositor del tema.

El señor EUGENIO CORNEJO, RELATOR.- Con la venia de la H. Junta, explicaré el contenido del informe presentado por la Segunda Comisión Legislativa respecto de las observaciones antes mencionadas.

En primer término, quiero reseñar muy someramente cómo trabajó la Comisión en esta segunda etapa de sus tareas atinentes a las reformas del Libro III del Código de Comercio.

A petición del Presidente de la Segunda Comisión, la Comisión Conjunta resolvió estudiar minuciosamente todos los aspectos formulados en las observaciones, y el señor Presidente pidió que ésta fuera lo más amplia posible en su estudio y en su examen.

En este sentido, entonces, a las reuniones de ella se integraron representantes de los Ministerios de Hacienda, de Economía y del Trabajo. Más adelante, recibió la visita personal del señor Ministro de Hacienda.

En su oportunidad también escuchó el parecer de la Asociación Nacional de Armadores, en las voces de su Presidente, de su Gerente y de sus asesores legales. También recibió la opinión de la Asociación de Exportadores de Chile.

Así, entonces, la Comisión se abocó minuciosamente a cada una de las observaciones formuladas por S. E. el Presidente de la República, las que podrían dividirse en dos aspectos para su mejor examen: en primer término, algunos enfoques de carácter general, y, después, más adelante, un examen de los artículos específicos que las observaciones piden corregir.

En primer lugar, en los enfoques de carácter general, tal vez conviene referirse a lo planteado por el Presidente de la Asociación de Armadores, que es coincidente con

el contenido de las observaciones especialmente indicadas en el oficio del señor Ministro de Hacienda.

Para el grupo de los armadores, el problema delicado está en la anticipación por Chile de la adopción de las Reglas de Hamburgo.

A juicio de ellos, nosotros nos estamos anticipando a una normativa que, si bien tendrá que venir, no parece conveniente que nos adelantemos en su aplicación.

Y, a su vez, por otro lado, para corregir esto, se formulan algunas posiciones técnicas respecto del procedimiento que debería emplearse para que no se adoptaran todas las tales reglas.

Más adelante, al comentar el planteamiento del señor Ministro de Hacienda sobre esta misma materia, me referiré de nuevo a ellas.

En cuanto a la exposición de la Asociación de Exportadores de Chile, ese grupo estimó que el proyecto merecía su total apoyo.

Consideraron los exportadores que, desde el punto de vista de sus intereses, el nuevo texto legal resguardaba plenamente sus necesidades y protegía la industria de la exportación chilena. Solamente pidieron que, si se podían corregir dos puntos secundarios que a su juicio sería mejor retocarlos, la Comisión podía tratar de estudiar esas materias.

Uno de esos puntos se refería a la forma como puede confundirse un contrato de transporte de mercaderías total, o sea, un contrato de "voyage charter", con uno de transporte de mercaderías a carga general, en el sentido de que en ciertas oportunidades ellos mezclan un poco las condiciones de un contrato con las de otro, porque así les conviene a sus negocios.

Y la otra observación fue que estimaron que los límites máximos de responsabilidad establecidos por nuestro Código de Comercio, al tomar las Reglas de Hamburgo, eran sumamente bajos.

En su opinión, la responsabilidad del transportador marítimo debía ser más alta si se tomaba en cuenta que las primitivas Reglas de La Haya habían hablado de un máximo de responsabilidad de cien libras esterlinas oro, en 1924, y que esa cantidad, en 1987, representaba sumas bastante más altas que las propuestas en el texto legal. Más adelante nos referiremos también a este punto.

Competencia de la Comisión Conjunta. Este órgano de trabajo consideró que su competencia para tratar estas materias quedaba circunscrita al texto de las observaciones del señor Presidente de la República. Durante las intervenciones de algunas personas que asistieron a sus reuniones se hicieron diversas peticiones sobre otros aspectos de la nueva legislación no de carácter fundamental, pero sí de correcciones, y, reitero, la Comisión Conjunta estimó que su labor estaba circunscrita a opinar y pronunciarse sólo sobre las observaciones contenidas en el oficio del Primer Mandatario, sin perjuicio de que éstas se analizaran a la luz de los oficios de los señores Ministros de Hacienda, de Economía y del Trabajo, que contenían, o, mejor dicho, desarrollaban las observaciones del Jefe del Estado.

De acuerdo con ello, entonces, habría que decir que deben examinarse en dos aspectos: uno de carácter general, y, otro, en lo referente a la corrección de determinadas disposiciones del proyecto.

¿Cuáles son las observaciones de carácter general?

La principal es la que ya mencioné, concerniente a la puesta en vigencia, dentro de nuestra legislación, de aquella parte de las Reglas de Hamburgo que significa un aumento de la responsabilidad para el transportador marítimo.

Al relatar esta materia conviene ubicar el tema, porque, tal vez, por falta de una familiaridad con él, pareciera que se cree que las Reglas de Hamburgo tratan sobre un asunto tan extenso como todo el Código de Comercio o como todo su Libro III.

Bueno, esto no es así. Dichas reglas atañen sola-

mente al contrato de transporte de mercaderías por mar, el cual, a su vez, se refiere solamente al contrato de cargas sueltas en contenedores, o embarques aislados.

En otras palabras, todo lo relativo a los contratos de fletamentos totales no tiene nada que ver con las Reglas de Hamburgo, y dentro del tema de ellas tampoco hay objeción a la estructura general de dichas Reglas, sino que, simplemente, a aquel punto específico en que se modifica el ámbito de la responsabilidad del transportador marítimo.

Hay que decir que las Reglas de Hamburgo tienen un lenguaje similar y familiar con lo que son las Reglas de La Haya y las de La Haya-Visby. Dicho de otra forma, podría expresarse que son las Reglas de La Haya-Visby con algunas correcciones, precisamente, en el punto de la responsabilidad del transportador.

Ahora bien, el problema que se plantea en la observación es si se puede o si conviene que Chile ponga en vigencia este aumento de responsabilidad.

¿En qué consiste dicho aumento de responsabilidad? Consiste, sencillamente, en la mayor extensión del tiempo de responsabilidad y en la supresión de una exoneración de responsabilidad que tenían anteriormente los transportadores marítimos.

El aumento del tiempo de responsabilidad significa que el transportador marítimo es responsable por el cuidado de las cargas durante todo el lapso que están bajo su custodia. Y la mayor responsabilidad por los accidentes que le ocurran a la carga se origina en que el nuevo texto dice que el transportador marítimo debe responder por los actos negligentes o imprudentes de sus dependientes, incluso en el manejo técnico de la nave.

Anteriormente, respondía solamente de las negligencias o imprudencias de los dependientes en el cuidado material de la carga. Y ahora se dice: "Mire, si también hay daños a las cargas que provengan del manejo técnico de la nave, esto no debe estar fuera de la responsabilidad del

transportador", asimilándose en estos temas un poco a los sistemas de responsabilidad de los otros medios de transporte. Pero, como se ve, no es una cuestión de fondo, sino una cuestión de oportunidad.

La Comisión examinó esta materia en sus diversos aspectos y encontró que presentaba, diríamos, un delicado problema de orden formal. Es el siguiente.

Chile ratificó las Reglas de Hamburgo en 1982 y, por lo tanto, manifestó su voluntad a este punto frente a la comunidad internacional. El tomar ahora una fórmula distinta de dichas Reglas significaría adoptar una actitud contraria a la voluntad que el país manifestó frente a un tratado internacional.

Y resulta que Chile también está obligado, o, mejor dicho, ligado por el llamado Derecho de los Tratados, el que proviene de la Convención de Viena que nuestro país ratificó en 1981.

Tal Convención, denominada el Tratado sobre el Derecho de los Tratados, señala la conducta de los países cuando han participado en un tratado internacional y, aunque éste no esté vigente, pendiente esa voluntad ya manifestada del país, dice el artículo 18 de dicho convenio internacional que el país debe abstenerse de tomar ninguna actitud que pueda perjudicar el objetivo o el fin del tratado internacional.

En consecuencia, nosotros, en Chile, no podemos tomar una actitud interna que perjudique el espíritu manifestado al ratificar las Reglas de Hamburgo.

¿Cuál podría ser el camino para tomar una decisión diferente? En esta materia se oyó el parecer del Ministerio de Relaciones Exteriores y el representante de esa Secretaría de Estado expresó: "Si bien un país es soberano para tomar las decisiones que quiera, ellas debe conducirlas dentro de una infraestructura de las relaciones internacionales". Y dentro de esa infraestructura de las relaciones internacionales indicó que el único paso era que Chile denunciara la ratificación que prestó a las Reglas de Hamburgo en 1982, o sea,

que a través de su sistema legislativo nuestro país dicte una nueva ley en virtud de la cual denuncia lo que acordó en el año señalado.

La Comisión Conjunta estimó que, puesta delante de una moción determinada ya aprobada por la Junta de Gobierno, no podía suponer que ésta misma iría a adoptar una decisión distinta porque no podía pensar que se hubiera equivocado en la materia, sino que debíamos seguir con lo que era el sentido positivo de la decisión de la Junta tomada anteriormente, y porque, además, la Comisión Conjunta estaba de acuerdo con el sentido de lo resuelto en su oportunidad por la H. Junta de Gobierno.

Por lo tanto, se descartó la idea de denunciar esa ratificación. Y, entonces, no se puede hacer una fórmula intermedia hasta que entren en vigencia internacionalmente las Reglas de Hamburgo, porque ¿qué otra se podía hacer?

Como se ha sugerido por algunos, tendría que ser una que fuera La Haya-Visby; pero esa fórmula, en esta materia, contradice las Reglas de Hamburgo, y el país no se puede quedar sin infraestructura en este punto por cuanto estamos rigiendo un contrato que se sacó del Código de Comercio. Por obsoleto, ya se borró lo que había sobre la materia en ese Código.

Por consiguiente, no podemos quedarnos con una laguna. Lo razonable es que mantengamos lo que la Junta de Gobierno acordó en el año 1982.

Ahora bien, la Comisión no sólo analizó esto desde ese punto de vista, sino que lo examinó también en cuanto al

fondo de la materia y se preguntó: "¿Por qué la Comisión Conjunta aprobó en este sistema las Reglas de Hamburgo?" Y se dijo: "Simplemente, porque son más justas, son más equitativas, más lógicas".

El sentido de poner la responsabilidad sobre los hombros de quien cuida las cosas corresponde a una lógica elemental del Derecho que, por lo demás, es la lógica que está en nuestro viejo Código Civil para todos los contratos en general, y que figuraba anteriormente en el Código de Comercio para la responsabilidad del contrato de fletamento.

Además, en la Comisión Conjunta se argumentó: "Nosotros estamos haciendo un código, y eso significa hacer una ley permanente del país, una ley sistemática común para todos, una ley que sea justa". Y, si se considera que la ley es justa, entonces no puede aplazarse su empleo porque todavía no ha sido ratificada por otros, por cuanto no va a ser justa cuando la ratifiquen otros.

Si la ley es justa lo es por sí misma, y, entonces, lo razonable es que la justicia se aplique desde el momento en que la ley es justa y no desde que otros la empleen.

Ese fue el raciocinio que se hizo la Comisión Conjunta para decir: "A nuestro juicio, esta fórmula es buena y debe ponerse en práctica y, por lo tanto, no es razonable suspender la aplicación de las Reglas de Hamburgo".

Luego, pasaré a referirme a las disposiciones específicamente observadas por S. E. el Presidente de la República.

La gran mayoría de estas observaciones ha sido satisfecha, atendida y, diríamos, correctamente hablando, ellas han permitido mejorar algunas normas.

Las soluciones dadas en estas materias no son idénticas a las propuestas por el Primer Mandatario, pero creemos que ellas solucionan los planteamientos que se formulan.

Seré más breve en esta materia, porque son cosas más simples y de más fácil comprensión.

Se hizo una observación a los artículos 1001 y 1002, en cuanto a que en estas disposiciones se usaba la palabra "imprudentemente", en lugar de utilizarse el vocablo "temerariamente", que contenía la traducción literal al español de las Reglas de Hamburgo.

El tema se refiere a las razones que pueda haber para no permitir que un transportador marítimo pueda protegerse con los límites de responsabilidad. La responsabilidad contractual del transportador tiene límites. Entonces, hay ciertos casos en que su conducta salta por encima de ese privilegio, de ese beneficio. Una de estas causales es cuando el transportador incurre en dolo, y otra, cuando éste cae en situaciones de culpa, agregado a que esta actitud culposa le permitía prever que iba a ocurrir o que podía suceder el hecho.

Entonces, el texto oficial de la traducción dice "temerariamente", y la Comisión Conjunta había usado el término "imprudentemente", porque pensó que era una palabra más del lenguaje jurídico chileno. Pero como su intención no es cambiar la idea, la Comisión aceptó y propone, entonces, que en todas las partes donde se usó la expresión "imprudentemente" se cambie por el término "temerariamente", y esto implica sustituirlo en varias normas donde él aparece.

En seguida, vienen algunas disposiciones respecto del procedimiento para obtener el arraigo de una nave. Sobre

esta materia, esta observación se concreta a algunas modificaciones a los artículos 1232, 1236, 1237 y 1238.

En la primera parte de su reexamen, la Comisión Conjunta dejó constancia de que su trabajo había sido incluir en la legislación chilena sistemas de seguridad para el reclamante de un crédito que tenía privilegio marítimo, un sistema igual al que se usa en todas las partes del mundo y a este efecto hizo un estudio, un análisis de las veinte naciones marítimas más importantes del mundo y se llegó a la conclusión de que las fórmulas que aquí se planteaban eran, incluso, más rigurosas que el término medio de aquellos sistemas internacionales.

Por lo tanto, no había a este respecto ninguna cosa extraordinaria con lo que se hace en todas partes del mundo.

En segundo lugar, quiso también apreciar que la observación del Presidente de la República, en cuanto a hacer expedito el alzamiento de estas medidas de retención de una nave, que sobre ella pesa el privilegio, había razón en algunos aspectos, especialmente formales. Luego, se consideró que la modificación, la sugerencia del señor Presidente de la República debía reestructurar el artículo 1236 en el sentido de establecer que el que solicita una medida precautoria prejudicial debe especialmente indicar en el acto en que lo solicita el monto de la garantía que considera suficiente para satisfacer su pleito. De tal manera que el que está siendo objeto de la retención pueda, sin más trámite, constituir la garantía y sin dificultad dejar que el buque siga navegando.

En esta materia se hicieron los ajustes adecuados a las disposiciones pertinentes, que me permitiré leer al final de esta exposición.

En cuanto al problema de los agentes de estiba y desestiba, en este punto hay dos observaciones: una del Ministerio de Economía y del Ministerio de Hacienda; y otra del Ministerio del Trabajo.

La Comisión examinó por separado ambas materias, porque una decía relación con un aspecto laboral, y la otra, con el aspecto de las operaciones marítimas mismas.

En cuanto a la observación del señor Ministro del Trabajo, ella fue acogida plenamente, porque en ningún momento había estado en la intención de la Comisión entrometerse en las relaciones laborales entre el agente de estiba y el personal que trabaja para él. De tal manera que esa observación fue acogida plenamente y se redactó un inciso siguiente a la disposición pertinente, dejando en claro que esta clase de relaciones no entra en el régimen de la solidaridad de que hablaba el artículo respectivo.

En el otro aspecto, en la observación de los señores Ministros de Hacienda y de Economía, la Comisión tuvo un poco la sensación de que había una desinteligencia en el sentido mismo de la disposición, porque, en el fondo, lo que la norma quería decir era que ese agente de estiba y desestiba, por las cosas malas que hiciera, sería también tan responsable como lo es su principal que le encarga hacer las cosas.

La petición parecía plantear una cuestión de quebrar la relación de las partes en estos contratos, pero la Comisión se encontró con disposiciones de la Ordenanza de Aduana y con preceptos de la ley orgánica de la Empresa Portuaria de Chile que no permitían que fuera así. Me explico.

La Ordenanza General de Aduana dice que el armador, el transportador es responsable de la entrega total de los bultos a la Aduana, hasta el último bulto, y, cualquiera sea el que ejecute ese trabajo, de todas maneras el transportador tiene que responder ante la Aduana por la entrega de esos bultos. De manera, entonces, que si le encargo a un agente de desestiba: "sáqueme los bultos de a bordo", no porque le encargo al agente de desestiba, el transportador deja de ser responsable. Sigue siéndolo ante la Aduana.

Por lo tanto, no podíamos quebrar el sistema y decir: "Mire, estos caballeros son unos empresarios independientes, autónomos que vienen a vender sus servicios". No, estos

caballeros son gente que trabaja para quien le encarga el trabajo.

Si el trabajo se lo encarga el transportador, por que las condiciones del contrato de trabajo de transporte son "liner terms" (fonético), entonces el transportador se encarga de descargar y mover en tierra, ése será su patrón.

Si las condiciones son F.I.O.S.T., Free in and out, o sea, que el embarcador se hace cargo de todas estas faenas, el patrón de esa gente será el exportador. Entonces, el sentido de la disposición ha sido que este que realiza el trabajo, si comete errores, si causa daños, por éstos él responde solidariamente con el que le encargó el trabajo.

De tal manera, pues, que con estas explicaciones quedó, a juicio de la Comisión, satisfecha la observación.

En seguida, hubo una quinta observación relativa a los arbitrajes. La petición era la preocupación del Ejecutivo de que este sistema de los arbitrajes obligatorios podría ser un tanto oneroso para las partes y, para mitigar esto, se sugería que se estableciera un procedimiento para dejar fijado de antemano el monto de los honorarios de los árbitros, y se propuso una norma que dijera que el honorario del árbitro sería igual al 20% del sueldo de un juez de letras de asiento de Corte, por todo el tiempo que durara el arbitraje.

Al respecto, la Comisión pensó que no era usual, dentro de todo el sistema de los arbitrajes forzosos que hay en Chile, que de antemano se le regule el honorario y se le fije con una vinculación a los jueces de letras.

Hay arbitrajes forzosos en materia de familias, de sucesiones, de mandatos, de sociedades colectivas y de seguros, y en ninguna parte el legislador había planteado una posición de fijarle el honorario de esa manera.

Luego, la Comisión pensó que, en aras de la gratuidad de la justicia, para el que no tuviera recursos para ir a un árbitro, era preferible modificar el N° 5 de la disposición pertinente, que se refiere a los casos en los cuales

una persona puede recurrir a la justicia ordinaria, según la cuantía de su demanda. La Comisión prefirió, entonces, subir el tope que había puesto, de dos mil unidades de cuenta a cinco mil unidades de cuenta, con lo cual el margen para recurrir a la justicia gratuita ordinaria es mayor y guarda más relación con una situación real y satisface el requerimiento de tratar de que existiera una justicia gratuita para casos chicos.

Esta es, en síntesis, la solución a los diversos puntos de las observaciones del Excmo. señor Presidente de la República.

Me correspondería ahora leer el texto de los artículos que se modifican y el tenor que se propone para estas disposiciones. Estos son los siguientes.

En la página 36 del informe de la Comisión Conjunta, se propone agregar al artículo 926 el siguiente inciso final. Este artículo planteaba el problema de las relaciones laborales del personal del agente de estiba, y diría lo siguiente: " La responsabilidad señalada en el inciso anterior no afecta a las relaciones laborales del agente de estiba con su personal, las que se regirán por las normas respectivas del Código del Trabajo."

Luego, en los artículos 891, 903, 1001, 1002 y 1071, incisos primeros de los cuatro artículos señalados primeramente, sustituir la expresión "imprudentemente" por el término "temerariamente". Luego, en el inciso segundo del artículo 1071, reemplazar la palabra "imprudencia" por "temeridad".

En el N° 5 del artículo 1203 se propone sustituir el guarismo "2 .000" por "5.000", unidades de cuenta.

Y en el artículo 1236, que se refiere al problema de las medidas prejudiciales y precautorias, se dice lo siguiente: " Cuando se tratare de una gestión prejudicial precautoria, el solicitante deberá expresar la acción que se propone deducir y someramente sus fundamentos. Si la acción no se refiere a la tenencia o posesión de la nave sino al cobro de alguna prestación pecuniaria, el actor deberá señalar el monto y forma de garantía que estima suficiente para

asegurar el resultado de la acción. Si la petición se formula simultáneamente con la demanda o en el curso del pleito, el actor indicará en ella su pretensión sobre el monto de la garantía y su forma de constitución.

"Tan pronto como se hubiere proporcionado la garantía solicitada, el tribunal alzará el arraigo sin más trámites. Procederá en igual forma si las partes estuvieren de acuerdo sobre dichos respectos. El tribunal podrá también calificar la suficiencia de la garantía que ofrezca el demandado, o dar tramitación incidental a esta materia. En todo caso, el monto de la garantía no podrá exceder el valor de la nave arraigada.

"La garantía que se otorgue subrogará a la nave como objeto exclusivo del privilegio respectivo."

El artículo 1237 se sustituye por el siguiente:
" La persona que ha constituido la garantía o a quien ella afecte, podrá solicitar en forma fundada y en cualquier momento, que se le modifique, reduzca o alce.

"Las gestiones para alzar un arraigo no perjudican el derecho del peticionario para alegar u oponer posteriormente las excepciones o defensas que crea le competen. Tampoco se considerarán como renuncia al derecho de limitar responsabilidad conforme a los artículos 889 y siguientes."

Quedo a disposición de la H. Junta para cualquier explicación que necesiten sobre lo que he relatado.

Muchas gracias.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Muchas gracias, señor Cornejo.

Ofrezco la palabra.

¿Hay alguna observación?

El señor GENERAL MATTHEI.- Quisiera preguntarle mejor al Coronel Chávez.

La Segunda Comisión hizo una solicitud que no fue mencionada acá, en el sentido de agregar un artículo transitorio.

El señor ASESOR JURIDICO DE LA FACH.- Esa fue una proposición que hizo el oficio de S.E. el Presidente de la República.

El señor GENERAL MATTHEI.- La habíamos hecho nuetra.

El señor ASESOR JURIDICO DE LA FACH.- Pero se analizó ese punto y ...

El señor GENERAL MATTHEI.- Pero no fue mencionada acá en el sentido de agregar un artículo transitorio en cuanto a aprobar este Código tal como viene y aplicarlo a partir de la puesta en vigencia del Tratado de Hamburgo.

¿Qué pasó con eso?

El señor ASESOR JURIDICO DE LA FACH.- Analizamos ese punto, mi General, y llegamos a la conclusión de que no era conveniente. Lo expuso recién el señor Cornejo.

El señor GENERAL MATTHEI.- Es que yo no estoy de acuerdo con eso, de que no sea conveniente.

La Comisión llegó a ese acuerdo, pero yo no.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Tiene la palabra el Ministro de Hacienda.-

El señor MINISTRO DE HACIENDA.- Almirante, la verdad es que se ha hecho una relación bastante extensa y detallada de los puntos que hizo ver el Ejecutivo, S.E el Presidente de la República, y en forma más detallada, los puntos de vista de los Ministros.

Sin embargo, quisiera insistir en lo que han sido los planteamientos y las dudas que ha tenido el Ejecutivo respecto a algunos de los puntos mencionados.

Primero, el problema general. Este se dividió en dos partes: el problema general y algunas dificultades específicas.

El primero se ha tratado de sintetizar en la aplicación de las reglas de Hamburgo y en las dificultades que podría acarrear la aplicación de estas reglas en un con - texto en que hoy día en el mundo no son de aplicación general,

porque si bien existen como tales y han sido ratificadas por algunos países, también es cierto que los principales socios comerciales de Chile no están considerando, al menos por el momento, como conveniente que entren en vigencia para sus propios comercios.

En ese sentido y en este concepto general, se hicieron dos tipos de apreciaciones. Una apreciación respecto a la justicia o conveniencia de las normas e, incluso, sobre la posibilidad formal de que ellas no rijan en nuestro caso, dada la ratificación que ya hubo por parte de Chile el año 82 de estas reglas.

Y por otro lado, algunas apreciaciones más bien ya de fondo. O sea, realmente qué efecto podrían tener, concretamente, para el sector más afectado que sería el sector exportador.

En ese sentido, se mencionó, incluso, la opinión de la Asociación de Exportadores en cuanto a lo que ellos plantearon, que no estarían perjudicados y, en consecuencia, no encontrarían inconveniente en la aplicación de las reglas en la forma en que están propuestas.

Respecto a los dos temas, el tema general, en la parte formal y más de principio, quisiera indicar, primero, que desde el punto de vista de principios--así se lo hice ver a la Comisión Conjunta--hay muchas cosas que pueden parecer justas mirado bajo el aspecto legislativo. Sin embargo, también uno tiene que apreciar si el efecto práctico de eso, que parecerá justo, será el buscado.

En particular, di varios ejemplos de legislaciones en la historia de Chile que se han estimado muy justos, por tratar de obtener un beneficio, pero que en la práctica no ha sido así.

Di el ejemplo, en alguna oportunidad, durante la exposición que hice a la Comisión, de la Ley de Arriendos, por señalar un caso que pretendió proteger especialmente a los arrendatarios. El resultado final fue la destrucción del

sistema de arriendo en el país y de la construcción de viviendas para fines de arriendo.

Así podemos enumerar una serie de otras legislaciones, como la excesiva protección al trabajador, que parece justa, pero que en los hechos y en la práctica el resultado no es el que se busca.

Además, existe un principio general que no debemos olvidar, que lo que acá estamos haciendo es una norma que no sólo pretende ser justa, sino que además será obligatoria. O sea, no puede ser sobrepasada por la voluntad de las partes, ya que si bien es cierto, como se menciona ahí, en la situación actualmente vigente--entiendo y me gustaría que se me corrija--esto nace del mismo Código Civil, de la responsabilidad del transportista o del que toma bajo su amparo la carga, están cubiertos y son parte de lo que debe responder el transportista.

Existe también una norma general de principios, que si las partes acuerdan una cosa distinta, lo que convengan las partes pasa a ser válido y eso es lo que ha venido sucediendo en la práctica en Chile.

Vale decir, que lo que han acordado las partes, que es algo diverso a lo que está en esas normas, es lo que está rigiendo y es lo que ha permitido, por lo demás, que se apliquen disposiciones diferentes a la responsabilidad del transportista, preceptos disímiles que han coincidido y están coincidiendo hasta ahora con lo que es la práctica mundial. Vale decir, lo que está siendo también la práctica de nuestros demás socios comerciales.

Entonces, si podría haber un argumento de justicia, existían dos aspectos a considerar. Si iba a ser en la práctica efectivamente positivo para el usuario en las condiciones actuales e, incluso, podría ser en el largo plazo una vez que efectivamente todos los demás tomen una regla parecida, pero podría ser perjudicial ser pionero o ser los primeros en aplicar este tipo de reglas.

Y el segundo tema es si, desde el punto de vista de justicia o de conveniencia, dado el tipo de negociaciones

de que se está hablando y el tipo de conocimiento que puedan tener las partes, por muy disminuido que éste pueda ser, es más conveniente mantener el principio de aplicación general de la libertad o de la autonomía de la voluntad, en el fondo. O sea, que lo que acuerden las partes sea lo que rijá.

Respecto a si esta norma, que pudiera parecer justa, puede tener efectos positivos o efectos negativos, la percepción--y aquí paso al segundo tema--y la preocupación del Ejecutivo ha sido de que estima que, efectivamente, al menos en un primer momento, su duración puede depender de cuanto, a su vez, estas reglas pasen a ser comunes en el resto de los países y puedan tener un efecto negativo de aumentar los costos a nuestros exportadores.

Entonces, la primera cosa de la que uno debe preocuparse es si, consultados los exportadores, su respuesta fue distinta, por qué se preocupa el Gobierno si ellos ya dijeron que no les importa.

Quisiera indicar que los exportadores involucrados en la Asociación de Exportadores--entiendo que, por lo demás, ellos lo hacen ver--, en su inmensa mayoría utilizan el sistema de charter, si no me equivoco. Incluso, la observación que ellos hacen y que se manifestó por parte del Relator era una preocupación de asegurarse que, en general, el sistema de charter quedaba sujeto a la voluntad de las partes y, por lo tanto, no dependía obligatoriamente de estas normas, que se denominan las Normas de Hamburgo.

Vale decir, que la primera inquietud que le asalta a uno es que estos exportadores, si bien dicen que las normas no les causan daño, también manifiestan gran preocupación de asegurarse de que en lo que es más relevante para la asociación que está exponiendo sus puntos de vista, que es la Asociación de Exportadores, que representa a exportadores de fruta, celulosa y madera, entiendo, utilizan el sistema de charter y la preocupación fundamental que manifiestan es asegurarse de que el sistema de charter queda efectivamente fuera, incluso, en el concepto del voyage charter, como se indicó acá, que pasa a ser efectivamente charter y no un concepto de transporte, de fletamento de una mercadería.

Se piensa que la razón que existe para que esto signifique o pueda significar un aumento de costos se basa en que es una regla distinta. El sistema está estructurado para funcionar de una manera diversa.

Vale decir, el seguro que hoy día contratan tanto el transportador de la mercadería, o sea, el dueño de la misma, como el fletero, son seguros estructurados para adecuarse a las reglas actuales, y es muy difícil que un país como Chile logre, en el muy corto plazo, que las diferencias que, en un caso de aumento en el seguro del fletador, y en otro caso de disminución en el seguro, en teoría, del dueño de la mercadería, se vayan a producir por aplicar unas reglas distintas de las que se están aplicando hasta ahora, vayan a ser rápidamente traducidas como un menor costo, en un caso, y mayor costo, en otro, absolutamente compensado que no signifiquen un mayor costo.

Lo más probable es que las que significan mayor costo efectivamente se reflejen como tales, y las que signifiquen un menor costo, no se reflejen inmediatamente. No hay experiencia, somos una pequeña parte del mercado. Por lo tanto, en un primer momento nos enfrentaremos a un mayor costo que, si bien se coincide que puede no ser una cifra de gran magnitud, si lo fuera, sin duda lo que estoy manifestando en este momento, lo que se habría expresado por parte del Ejecutivo y también, sin duda, la Comisión Conjunta así lo habría considerado, posiblemente no habría llegado a este punto de discusión el proyecto.

Sin embargo, en esa oportunidad indiqué que el Gobierno está tomando una serie de medidas, también cada una de ellas muy pequeña, para mejorar la posición de nuestras exportaciones.

Si pensamos en el Fondo de Garantía al Exportador, aprobado hace pocas sesiones por la H. Junta de Gobierno, ésta es una medida pequeña que coopera en parte para facilitar las exportaciones.

De la misma manera, existen otras medidas que se están adoptando: el decreto ley N° 1.226, que fue modificado

recientemente. O la ley que está en estudio en este momento en el Ejecutivo, para mejorar el mecanismo de evolución de los aranceles de las materias primas.

Todas son pequeñas cooperaciones para ayudar a que disminuya el costo de las exportaciones y al mismo tiempo facilitarlas. Y veíamos en este punto un contrasentido, en el sentido de que en el corto plazo, efectivamente, hay razones para pensar que se puede producir un aumento del costo de las exportaciones y desandar un poco el camino que hemos tratado de avanzar en otros proyectos de leyes paralelos.

Quiero ser sí muy ecuánime en indicar que el monto involucrado en el mayor costo, al menos en lo que se refiere a este punto, no puedo decir que sea una cifra mayor, tal como lo dije. O sea, creemos que si estuviéramos hablando de 10% ó 20% de mayor costo, sin duda sería un problema mayor. No es eso.

La cifra es bastante inferior a eso. Sin embargo, creemos que a pesar de ser inferior y bastante inferior a esa cifra, existe y tendrá un mayor costo, sobre todo en el período transitorio de aprendizaje y adecuación al nuevo sistema.

Eso es lo que llevó al Ejecutivo a proponer una norma transitoria que, así lo entendí al señor Relator, el problema que crearía la norma transitoria es que produciría dificultades con respecto a la ratificación que hizo Chile el año 82 de las Normas de Hamburgo.

La verdad es que creo que pueden existir a lo mejor reacciones alternativas que obvian ese punto, y, si no es factible de soslayar ese punto, me parece que de todas maneras debe ser analizado si efectivamente al final no hay una manera alternativa de superar este impasse sin considerar alguna posición distinta de Chile respecto a lo ya ratificado. A lo mejor, puede ser necesario considerarlo, si realmente los antecedentes nos indican que convenga hacerlo.

Vale decir, desde mi punto de vista, no es una posición definitiva ni absoluta el que en algún momento pueda tener que considerarse un cosa como ésa. Creo que existen alternativas. No las conozco. La más simple que me viene a

la mente es si hasta ahora ha imperado la voluntad de las partes, por qué no se puede dejar como norma este mismo mecanismo, para ser derogado cuando realmente estén vigentes para todos las Reglas de Hamburgo.

Es una opinión adicional--creo que la manifesté también en la Comisión Conjunta--, no conozco la respuesta a esa opinión, pero, en realidad, estoy simplemente aportando ideas alternativas para el caso que ésa topara con ese problema.

Respecto a los demás puntos, no quiero extenderme. Perfectamente me doy cuenta que se hicieron modificaciones importantes en algunos de ellos. Sin embargo, quiero mencionar, por ejemplo, el caso de las empresas de estiba y desestiba, en las cuales se recoge el problema laboral, pero las demás responsabilidades quedan en parte importante y, según entendí, esto es porque así se consideraron las normas de Aduana.

Estimo--y aquí voy a ahondar en un camino que sin duda es mucho más complejo que eso--que las Normas de Hamburgo buscan de alguna manera, por ejemplo, que no se pierda la responsabilidad del pago de impuesto o de otro tipo de cargas fiscales que, realmente, son relacionadas con la carga propiamente tal.

Veo con preocupación que en la forma como queda redactado, si bien libera a los exportadores de la responsabilidad laboral que pueda tener la empresa de estiba y desestiba--según entendí de la redacción del artículo--, por ejemplo, no los libera de la mala operación que pueda hacer el operador de estiba y desestiba de una maquinaria o de algún otro tipo de implemento que necesite para operar y efectuar la labor de estiba y desestiba, lo cual me parece que no fue nunca el objetivo de tener precisamente empresas independientes. Se independizará en lo que no le corresponde al dueño de la carga. Entiendo que lo que le compete al dueño de la carga es el pago de los aranceles, por dar un planteamiento, pero no quisiera, señor Almirante, entrar en una discusión en este momento sobre el tema.

Creo que no amerita, no corresponde hacerlo en este instante. Sin embargo, sólo quería indicar que con la explicación que he dado, sigue, desde mi punto de vista, válida la inquietud de si estamos efectivamente haciendo esta separación en las cosas que son propiamente de la labor de estiba y desestiba, como es el caso de los contratos laborales del exportador y del empresario de estiba y desestiba.

En beneficio del tiempo de los señores Miembros de la Junta, no quisiera entrar en ningún detalle adicional, Almirante. Pero el punto principal sigue siendo el punto general que se manifestó y en el cual, a pesar de los antecedentes aportados, personalmente quiero indicar que sigo a conciencia teniendo una duda razonable si eso no significa un aumento de costo y si así fuera, cuán conveniente sería afrontarlo en este momento.

Eso es lo que quería realmente reforzar aquí.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Tiene la palabra el Ministro de Economía.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION.- Mi Almirante, quisiera agregar a las palabras dichas por el Ministro Büchi algunas cifras para cuantificar, de alguna manera, ciertas consecuencias que se podrían prever del análisis de este proyecto de ley.

Tomando como referencia el año 1986, Chile tuvo importaciones por 2 mil 43 y se efectuaron transportes por vía marítima, 213 millones de dólares. Además, las exportaciones representaron 471 millones de dólares, lo que hace un total de 684 millones de dólares en general, en total, en fletes.

Ahora, de éstos, el 72% de las importaciones están referidas o bajo contrato de transporte marítimo, lo cual nos da 153 millones de dólares en importaciones y 184 millones de dólares en exportaciones, lo que hace un total de 340 millones de dólares.

Si consideramos un 1% de aumento en el flete con relación a los 340 millones de dólares, eso significará un

mayor costo de 3,4 millones de dólares. Si llegamos a 5% en el aumento de los fletes, llegaremos a 16,8 millones de dólares de mayor costo por este concepto, lo cual de alguna manera neutralizará todos los esfuerzos que, por ejemplo, ya se han hecho el año pasado por la devolución del 10% de la bonificación por exportaciones.

Ahora, quería citar estas cifras, porque, precisamente, nos coloca en el centro de la observación el punto de vista que cita el Ministerio de Economía y que va apuntado a lo que el señor expositor o Relator relacionaba con las observaciones generales. Eso nos lleva fundamentalmente a la aplicación de las Reglas de Hamburgo.

La disputa que hay entre las Reglas de Hamburgo, las de La Haya y las Enmiendas de Visby, la verdad es que ella se produce a nivel internacional, diferendo que todavía no ha sido solucionado e, incluso, entiendo que ahora, en el mes de agosto, se desarrolló una reunión en Europa para continuar viendo esta situación en que, de alguna manera, traslada la responsabilidad de los cargadores a los armadores, y que de cierta forma lo hemos visto expuesto por el señor Relator.

Sin embargo, a nosotros nos ubica, como país, en una situación en que estamos aplicando o aplicaremos una reglamentación que, a nivel internacional, aún no ha sido acogida.

Es cierto que Chile ratificó esto en el año 82, pero no es menos cierto que, por la legislación internacional o por la práctica internacional, mientras no sea ratificado por veinte países al menos, no pueden ser consideradas como ley internacional.

Ahora, los países que han acogido estas Reglas de Hamburgo solamente han sido once y no son los más desarrollados en el mundo.

El señor GENERAL MATTHEI.- Perdón, ¿podría citarlos?

El señor MINISTRO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION.- Egipto, Uganda, Tanzania, Túnez, Barbados, Rumania, Marruecos, Chile, Hungría, Líbano y Senegal.

El señor GENERAL MATTHEI.- Falta el Imperio Centro Africano.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION.- Tal vez, como usted dice, mi General, es un país mediterráneo. Aquí hay varios países con esa característica y, precisamente, las Reglas de Hamburgo favorecen a los países mediterráneos, por la responsabilidad que se alarga hasta el destinatario por parte del armador o del naviero.

Desde el punto de vista de la argumentación, no es que estemos en contra de estas Reglas de Hamburgo, porque de alguna manera perfeccionamos el sistema, pero, sin embargo, trasladan un cierto riesgo de un agente a otro y eso hace que de alguna forma también encarezcan los fletes y por eso se produce el problema de si se acogen o no se acogen. He ahí todo el problema.

Esto lo digo, porque estaba leyendo algunos artículos de carácter internacional en que llegan a esa conclusión en forma definitiva: el costo de los fletes. Precisamente, Estados Unidos no ha acogido las Reglas de Hamburgo por la dificultad de costo de los fletes, incluso, sostiene que no ratificarán estas Reglas hasta que no sean ratificadas por la mayoría de los países en el mundo. De tal manera que la ratificación por la gran mayoría se ve muy lejana.

Ahora, de aplicar nosotros las Reglas de Hamburgo en los artículos pertinentes que ha citado el señor Relator, la verdad es que nos dejan en una situación en que los armadores, los navieros tendrán una percepción de mayor riesgo en el flete marítimo hacia nuestro país y desde Chile hacia afuera. Eso, indudablemente, se transformará en un mayor costo de los fletes ya que producirá un incremento en el costo de los seguros. Eso, innegablemente, me lleva a la primera parte de las cifras que acabo de citar, en el sentido de que si nos aumenta el valor de los fletes en este momento, en que Chile tiene unos valores de fletes más baratos de Sudamérica y que, de alguna manera, con la reglamentación actual, que es la de La Haya, y, como decía el Ministro Büchi, prácticamente nuestra legislación, que consideramos que es antigua y que hay que corregirla, y dada la voluntad de las partes y la posibilidad

que puedan tener contratos entre sí, sin embargo, eso ha traído beneficios al país y de alguna manera nos ha ido solucionando problemas de divisas a través de nuestro comercio exterior.

De tal manera, mi Almirante, que como Ministro de Economía quiero hacer presente la inquietud que le merece al Ministerio, cual es, fundamentalmente, el encarecimiento de los fletes.

Es por eso que cobra importancia esa norma o regla transitoria, en el sentido de que podrían entrar en vigor los artículos pertinentes solamente cuando fueran ratificados por los ocho socios comerciales más grandes de nuestro país, dado que, si así fuera, estaríamos en una situación de homogenización de las reglas internacionales en lo que a transporte marítimo se refiere.

Por lo tanto, estaríamos dentro de un mundo más homogéneo en lo que a esto respecta, lo cual de alguna manera pensamos no debería transmitirse a mayores costos o, por lo menos, los costos aumentarían, pero lo harían en forma pareja. En consecuencia, nuestros productos no perderían competitividad en el extranjero.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Ofrezco la palabra.

El señor TENIENTE GENERAL GORDON.- Almirante, quiero ser muy breve.

He escuchado con mucha atención al señor Relator y más que un defensor de la ley, me pareció que era su autor, por varias razones.

Creo que la obra que estamos tratando es magnífica. Entonces, aquí, por determinados aspectos que hasta podría - mos calificar de detalle, no llegaremos a un acuerdo, lo que no considero lógico.

Además, como decía el señor Relator, si en 1982 se aprobó algo, no es que tengamos que ratificarlo en 1987. Creo que ha pasado mucho tiempo y podría haber algunas cosas que se podrían cambiar y, tal vez, mejorar dentro de las circunstancias, o aceptar que en un momento determinado uno no tuvo la mejor resolución.

Entonces, estimo que en este momento existirían dos posibilidades, mi Almirante: una, que realizáramos un nuevo estudio de este proyecto, con más detalle, por cuanto creo que deteriorar una cosa básicamente importante dentro del conjunto y de lo nacional del comercio marítimo, para que en un momento así lo vayamos a desmejorar con cierta diferencia de opiniones que, a mi juicio, no son importantes y diferentes ...

En mi opinión, lo importante es lo manifestado por el señor General Matthei, que a lo mejor fuera un artículo transitorio a fin de que posteriormente se viera el problema de Hamburgo, porque, como dice, si hay un grupo de países y no son los que hasta este momento podrían dar la calidad de ley o de considerar importante dentro del espectro mundial, estimo que a lo mejor nos estamos adelantando a lo que después podría traernos mayores defectos que los que podríamos tener al dejar una norma transitoria y estudiar mayormente el problema.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Ofrezco la palabra.

El señor CONTRAALMIRANTE (JT) MONTAGNA.- En verdad, por cierto, no tengo ninguna capacidad para medir los efectos económicos que ocasionaría la aplicación de las Reglas de Hamburgo.

Sin embargo, el señor Ministro de Economía hizo referencia a una reunión que habría tenido lugar no hace mucho en Ginebra. Así fue, en efecto, hubo una reunión los primeros días de junio, de la Cámara Internacional de Comercio y de la UNCTAD, precisamente respecto de este tema.

Y uno de los hechos concretos que quedó en evidencia en dicha reunión fue que nadie pudo aportar mayores antecedentes sobre si esto tendría o no tendría mayores efectos económicos. Por el contrario, se sostuvo que, efectivamente, las reglas del mercado serían las que señalarían el problema de ese mayor o menor costo de fletes.

Tengo la impresión --es sólo una impresión empírica-- de que en este momento hay en el mundo una capacidad de bodega

disponible que hace pensar que las reglas del mercado deberían funcionar en favor de la idea de que no hubiera un alza de costo de fletes.

Por otro lado, en materia de seguros, parece hasta pintoresco pensar que hubiera un alza de ellos si se piensa que, en primer lugar, existe un mayor grado de responsabilidad del naviero y, consecuentemente, al haber un mayor grado de responsabilidad de éste, al ser responsable el naviero de la falta náutica de su capitán, obviamente, debería disminuir el precio de los seguros, repito, por haber un mayor grado de responsabilidad del naviero.

De la misma manera, pareciera también que debiera haber un menor cargo en materia de seguros si se piensa en los mayores límites de responsabilidad que ahora se establecen o que se establecerían de conformidad con las Reglas de Hamburgo.

Eso, en cuanto a los efectos económicos.

En seguida, el señor Ministro de Hacienda hizo presente que los exportadores que habían concurrido a la Comisión Conjunta representaban el 65%, me parece, de las exportaciones chilenas.

En verdad, éstos son, ciertamente, los exportadores fuertes, es decir, son quienes, por lo general, usan el sistema de charter y no el de cargas sueltas. Y se dijo que, de consiguiente, el problema era que había que pensar en los exportadores que no tenían esas condiciones de negociación que poseen los grandes exportadores.

Obviamente, es así. Los grandes exportadores no tienen necesidad de las Reglas de Hamburgo porque negocian esto por la vía del charter.

El problema, la preocupación es en cuanto a los pequeños exportadores, respecto de quienes me parece obvio que las reglas de autonomía de la voluntad no tienen valor alguno, porque, simplemente, estos pequeños exportadores están obligados a suscribir contratos de adhesión, es decir, si quieren le embarcan y si no, no le embarcan. Esto vale tanto y punto,

terminado el sistema. Es decir, las Reglas de Hamburgo han venido a solucionar un problema presente en el mundo desde que las Reglas de La Haya y desde que el transporte marítimo son tales.

"Yo, señor, le transporto a usted como quiera y en las condiciones que yo desee, y, si no, no le transporto absolutamente nada". Estas son las reglas del juego en el transporte marítimo. No para los grandes, sino para los pequeños embarcadores que, por lo demás, son quienes nos interesan desde el punto de vista nacional.

Son esos pequeños exportadores que estamos favoreciendo con nuestro tipo de legislación aquellos que deberían resultar favorecidos con estas reglas que no hacen más que restituir la norma general de responsabilidad de quien se hace cargo de un transporte; es decir, un fletero, un camionero responden, digamos, en forma absoluta en los términos del Código Civil. Responden conforme a las reglas que quieren establecer las de Hamburgo.

El camionero común y corriente. ¿Por qué no el naviero? No sé. No me puedo explicar. Tal vez, es por la importancia y por el poder que estos señores representan, y, desde ese punto de vista, quisiera que pudiéramos entender que el aspecto económico que está aquí en juego es el de proteger, precisamente, a los pequeños exportadores.

En cuanto al problema de mayores costos, no puedo entender --el señor Ministro de Economía lo ha afirmado y así debe ser, porque para algo está en ese cargo-- que haya un mayor costo del 1% en seguros y 5% en materia de fletes. Realmente, no sé cómo se ha logrado obtener esa ponderación, sobre la base de qué antecedentes.

Finalmente, en lo relativo a las empresas de estiba y desestiba, verdaderamente creo que hay una desinteligencia en esa materia, es decir, quien es responsable frente a la carga es la persona que está realizando el embarque, o sea, el exportador o el naviero, en su caso.

La empresa de estiba y desestiba hace un pequeño trabajo, es un servidor, presta un servicio. El establecer su responsabilidad solidaria implica agregar una responsabilidad más que las existentes hoy, y que la tiene precisamente quien hace el embarque, es decir, el dueño de la carga, o el naviero cuando se la han entregado.

Por consiguiente, esta responsabilidad del agente de estiba y desestiba es una más que se está agregando a quien ya la tenía, o sea, no es que se le esté añadiendo al naviero o al exportador una responsabilidad adicional. Ya la tienen. Lo que ocurre es que ahora se está sumando una responsabilidad a otro personaje que actúa y que interviene.

Ultimamente ha habido casos, como el de un buque chino, donde la gente de estiba y desestiba realizó una mala obra y usó malas maderas de estiba y, en definitiva, la responsabilidad no era de ella, sino de quien encargó el trabajo.

Luego, y por último, debo dejar en claro que, ciertamente, no es que las Reglas de Hamburgo hayan sido adoptadas en el mundo. Es obvio. Han sido ratificadas, digamos, por pequeños países.

Sin embargo, en la conferencia informal a que hizo alusión el señor Ministro de Economía, celebrada el 1º de junio de este año, en Ginebra, los usuarios de la carga, los exportadores, que representan el 63% de la carga mundial, dijeron que era bueno, útil y necesario urgir a sus países para que aprobaran las Reglas de Hamburgo.

Tengo el texto a la vista y me permitiré entregar un ejemplar al señor Ministro de Hacienda para que tenga la gentileza de verlo. Lamento que no lo haya tenido en su poder oportunamente --Ministro, tiene una mala traducción; creo preferible que lo lea en inglés, porque, le repito, la traducción es pésima--.

Esta es la posición mundial de los usuarios del transporte. No sería cuestión de leer toda el acta --no deseo cansar a la Junta--, pero lo cierto es que la situa-

ción es perfectamente clara. Tanto así, como que los usuarios de Estados Unidos, que estaban ahí representados en un 80%; toda la Comunidad Económica Europea; los australianos, y los coreanos ahí presentes, todos --me refiero a los usuarios y, por cierto, no a los navieros, quienes estaban por las Reglas de La Haya-Visby--, reitero, todos ellos estuvieron absolutamente de acuerdo en impulsar y propulsar a sus Gobiernos para que estas Reglas fueran aprobadas.

Que nosotros seamos innovadores en esta materia, como dice El Mercurio, lo fuimos en las 200 millas y no veo por qué no podemos ser iniciadores en esto, sobre todo que el problema significa volver, más bien dicho, restituir una norma que es la genérica del Código Civil en cuanto a responsabilidad, específicamente a la responsabilidad por la falta náutica, es restituirla, repito, en esta materia, que es inentendible.

Realmente, con las normas hoy vigentes en el mundo, una falta de un dependiente no puede ser hecha efectiva con respecto a su empleador, en lo referente a su patrón. Tanto más que, por último, hoy en día es muy distinto lo relativo al problema de comunicaciones. En 1924 era válido, porque Marconi estaba recién empezando a funcionar con el telégrafo. En cambio, actualmente, el armador es quien maneja el buque y el capitán es meramente un agente del armador. Este lo maneja donde quiera que se encuentre en el mundo y lo hace dar vueltas como desee. Inclusive, no me cabe duda de que algunas responsabilidades derivadas de faltas náuticas se deben justamente a la responsabilidad del armador por haber impartido una orden contradiciendo las condiciones técnicas de la navegación.

Eso es lo que he podido apreciar incluso en el último incidente que hemos tenido en Chile, que costó alrededor de 20 ó 30 hombres muertos.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION.- Deseo aclarar lo relativo a las cifras.

Hice una reflexión respecto de lo que significa el 1% de los transportes afectos a fletes mediante contrato, y

dije que el 1% de eso representa 3,4 millones de dólares, y el 5%, 16,8 millones de dólares.

Eso implica que, si los fletes aumentaran en ese monto, prácticamente nos neutralizarían o se comerían --perdón la expresión-- todo lo bonificado por el 10% para exportaciones.

Por otro lado, después de escuchar a mi Almirante, me confirma más la idea de que, si en las reuniones que se están ejecutando las cosas van en esa dirección, con mucho mayor razón nosotros debiéramos ser más cautelosos en el sentido de esperar que efectivamente eso se difunda y esperemos el momento en que llegue la ratificación por la mayoría de los países y nosotros podamos entrar en ese accionar.

Pero, reitero, creo que deberíamos ser cautelosos en eso.

Y, tercero, en cuanto al aumento de los seguros, no considero que sea tan pintoresco, porque, de alguna manera, por la forma como está estructurada la responsabilidad del naviero, indudablemente que tendrá que tomar un seguro mayor si la responsabilidad aumenta. Eso tendrá que ser así.

A eso me refiero con el seguro de la responsabilidad de la carga; pero con el seguro de la carga, innegablemente, en un comienzo, mientras no vean que el nuevo sistema funciona, las personas seguirán asegurándose de que su carga efectivamente no sufra problemas.

Por lo tanto, los seguros de la carga no experimentarán disminuciones, porque se piensa que podría haber un traspaso perfecto entre seguro de responsabilidad de la carga y seguro de la carga, lo que, a nuestro juicio, no sería así.

El señor MINISTRO DE HACIENDA.- Perdón, Almirante, brevemente sobre un punto aludido por el señor Almirante y que fue tocado por el Ministro de Economía, en cuanto a que no entendía --efectivamente, la palabra usada fue pintoresco-- por qué podía subir el costo del seguro.

Creo que la explicación es la que se está dando. Acá hay dos interesados: el dueño de la carga y quien hace el flete; en este caso, el dueño del medio de transporte.

En la actualidad, el dueño del medio de transporte se está asegurando eximiéndose de algunas responsabilidades que, de acuerdo a las disposiciones, no le corresponden y que, conforme a estas normas, sí le corresponderían. Entonces, tendría que asegurarse incluyendo ese nuevo riesgo que estaría asumiendo.

Personalmente, estimo que en el mediano plazo siempre los costos son los que afectan los precios. Tengo una pequeña diferencia con lo expresado por el Almirante en ese sentido.

Puede ser que en el corto plazo otras razones de mercado sean las que están incidiendo para que los precios suban o bajen. Pero en el mediano plazo lo que siempre impacta al final son los mayores o menores costos que está teniendo una actividad.

Por consiguiente, ese mayor costo que tiene un naviero se reflejará, a veces más temprano que tarde, en los cobros que éste hará al exportador. Puede ser que en una semana no, en la segunda tampoco, si hay un menor ...

El señor GENERAL MATTHEI.- Perdón, una interrupción.

En este momento, la disponibilidad de carga o de bodega es lo mismo: afecta a ambos sistemas. O sea, no se puede decir que ahora empezará a existir una mayor disponibilidad por el solo hecho de que se adopten las nuevas reglas. Afectará siempre.

Es una cosa independiente de este problema; de manera que no creo que siquiera deba tomarse en cuenta ese argumento.

El señor MINISTRO DE HACIENDA.- El efecto marginal existe de todas maneras. Es decir, a lo mejor, es muy menor en un principio y no justifica un cambio, pero cuando

acumule otro efecto marginal, de todas maneras aparecerá el cambio.

Además, sin duda, el seguro que debe tomar el dueño de la carga debiera, en teoría, ser disminuido --yo lo dije, Almirante--, pero en la práctica, cuando es un solo país el que está tomando esa regla en sus comienzos, cuando ese país es pequeño y cuando hay que realizar una serie de aprendizajes, porque todas estas cosas legales requieren un aprendizaje de los sistemas --efectivamente, los aseguradores tienen que hacer sus análisis técnicos de cuánto es el valor mayor o menor que esto significa--, se producen sobreestimaciones por el lado de los costos, y habrá subestimaciones en el aspecto de los beneficios.

Sin duda, será ésa la actitud de las partes enfrentadas a un pequeño partícipe del comercio que adopta una actitud distinta. Y eso es lo que vemos nosotros que pesará sobre los exportadores que tendrán que cubrir ese mayor costo.

El señor GENERAL MATTHEI.- Almirante, si me permite, es obvio que estoy de acuerdo con este proyecto de ley. Lo firmé. No tengo inconveniente alguno respecto de él y es timo que es bueno.

A mi juicio, realmente es una obra importante y quizás que se ha realizado y que tiene sólo bondades, de lo contrario no lo habría firmado, y estoy plenamente de acuerdo.

Considero que hay que felicitar a todos quienes trabajaron en él.

Sólo tengo esa aprensión a la cual nos estamos refiriendo: si verdaderamente es sabio que Chile sea pionero en esto, en circunstancias de que estamos en realidad en el último extremo del mundo y surgiendo y viviendo de este pequeño comercio.

Nosotros no somos un país macizo, con exportaciones enormes. Está muy delicado todavía, recién está surgiendo. Cada detalle que se agregue para dar a Chile una

ventaja comparativa y acercarlo al mundo es buena. Cada cosa riesgosa y que signifique tomar nuestro pequeño país, ubicado en el último lugar del mundo, y correrlo aún más lejos hacia la Antártica, porque, en el fondo, cada vez que se aumenta un poco el flete estamos tomando el país y lo estamos corriendo más lejos no más ...

No sé si en este momento es realmente prudente y sabio ser pionero en esto. Serlo en las 200 millas no nos significó un problema económico en esa época. No tenía ninguna influencia. Era una legislación que después se adoptó, pero que no traía consecuencias económicas. En este caso sí puede tenerlas.

Sugiero incluir un artículo transitorio y poner esto en vigencia cuando sea ratificado, es decir, cuando entre a regir, cuando los veinte países lo hayan aprobado. Nada más que eso.

Creo que eso es prudente.

El señor GENERAL STANGE.- Coincido perfectamente y también estimo que tendríamos que estudiarlo de nuevo.

El señor GENERAL MATTHEI.- No, no, yo no estudiaría nada.

El señor TENIENTE GENERAL GORDON.- Hay dos posibilidades: aplicamos el artículo transitorio, o ...

El señor GENERAL MATTHEI.- Nada más que eso. El proyecto está perfecto.

El señor GENERAL STANGE.- Pero hay que estudiar el transitorio.

El señor ALMIRANTE MERINO.- El proyecto está bien.

El señor GENERAL STANGE.- Pero estudiemos la disposición transitoria.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Las objeciones que se hacen son por desconocimiento de las materias, pero no por que la iniciativa esté mala.

El señor GENERAL MATTHEI.- No, está bien.

El señor CONTRAALMIRANTE (JT) MONTAGNA.- Mi Almirante, H. Junta y, especialmente, señores General Matthei y General Gordon, que manifestaron opinión sobre esto, en verdad, todos debemos coincidir en que este proyecto ha sido largamente elaborado y es un buen producto jurídico. No podemos quedarnos sin él.

Deseo recordar a la Excma. Junta que, cuando su texto llegó originalmente en la Moción del señor Almirante Merino, tenía al final de él unas normas alternativas para solucionar el problema fundamental y más conflictivo que, justamente, podía derivarse de la reacción de los armadores.

No quiero pronunciarme sobre ésta, pues ellos dicen que no fueron debidamente informados, porque no creo que sean tan niños chicos como para no haber advertido la situación que se generó durante cinco años, mientras se redactó la iniciativa, y después, durante un año y medio.

Lo cierto es que, si estuviéramos de acuerdo en que el problema vital de las Reglas de Hamburgo es el traslado de la responsabilidad de la culpa náutica al armador, y si éste fuera el único punto conflictivo, ocurre que las normas alternativas propuestas originalmente por el propio señor Almirante, en su Moción, conciliaban o consideraban esta situación.

Ahí se manifestaba que, en tanto no entrasen en vigencia las Reglas de Hamburgo --lo recuerdo así, en términos generales--, se mantendría la norma --a mi juicio, absolutamente injusta, pero, en fin, ésa es la disposición vigente en el mundo-- de que el armador no es responsable por la culpa náutica de su capitán o de su práctico.

Esa es la norma que, en mi opinión, es la substancial y la más elemental.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Es tan aberrante la norma, ...

El señor GENERAL MATTHEI.- ¡Estamos completamente de acuerdo!

El señor ALMIRANTE MERINO.- ... que es como decir,

por ejemplo, que la Línea Aérea Nacional pone a ineptos como pilotos y se hacen pedazos todos los aviones, y LAN, como empresa, no es responsable de las muertes ni del destrozo de la carga ni de la destrucción de los medios.

¡Es así de aberrante la norma!

El señor GENERAL MATTHEI.- La verdad es que no estoy de acuerdo con los navieros. No puedo estarlo. No estoy defendiendo en absoluto su causa, porque no puedo estar más conteste con el señor Almirante Montagna. Conplenamente con todo lo expresado por él.

Considero ésta una excelente obra. No hay nada en que esté en desacuerdo, excepto, tal vez, si en este momento es prudente colocar esa cláusula. Nada más que eso.

El señor TENIENTE GENERAL GORDON.- El trabajo es una obra de arte, Almirante, y los detalles pueden echar a perder todo.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Podemos colocar una disposición en el artículo transitorio que establezca lo siguiente:

"La disposición del inciso segundo del artículo 984" --relativo a esto-- "quedará automáticamente derogada si - multáneamente con la entrada en vigor del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías sus - crito el 31 de marzo de 1978, en Hamburgo.

"El Ministerio de Relaciones Exteriores publicará en el Diario Oficial de la República la fecha de entrada en vigor ...

El señor CONTRAALMIRANTE (JT) MONTAGNA.- Mi Almirante, lo cierto es que primero debe corregirse el artículo 984, es decir, consignar lo siguiente:

"Sin embargo, el transportador no será responsa - ble de la pérdida, daño o retardo en la entrega de las mer - cancias cuando la causa de esa pérdida, daño o retardo pro - venga de una falta náutica incurrida por el capitán, oficiales o algún miembro de la tripulación durante la navegación.

"La misma exoneración regirá respecto de las faltas náuticas de los prácticos durante su desempeño a bordo."

El señor ALMIRANTE MERINO.- Es el inciso segundo del artículo 984.

El señor CONTRAALMIRANTE (JT) MONTAGNA.- Y, luego, el inciso transitorio, que dice: "Una vez que entren en vigencia las Reglas de Hamburgo, desaparece esta exención", la exención de la falta náutica. No se responde por ella, como las Reglas de Hamburgo prevén.

Con eso, puedo asegurarle a la Junta, porque llevo más o menos seis años persiguiendo a la Comisión en este trabajo y la labor realizada sobre todo por los profesores Cornejo y Guzmán, que queda absolutamente satisfecha la inquietud tanto de Su Excelencia, manifestada fundamentalmente a través del Ministerio de Hacienda, cuanto las dadas a conocer por mi General Matthei y mi General Gordon.

El señor GENERAL MATTHEI.- Estoy de acuerdo.

El señor ALMIRANTE MERINO.- O sea, nosotros diríamos que todos los retrasos, pérdidas, daños, etcétera, que sufran las mercancías que se están transportando, cuando sean causadas por incapacidad de la tripulación, del capitán para abajo, no son de responsabilidad de la compañía que contrató a ese personal, sino de quien transporta la mercadería, ...

El señor GENERAL MATTHEI.- Del dueño de la mercadería.

El señor ALMIRANTE MERINO.- ... del dueño de la mercadería, que la puso en manos de gente que se supone que está capacitada para ello.

Y el segundo transitorio dice que este artículo cesa inmediatamente en sus efectos desde que rijan las Reglas de Hamburgo.

El señor MINISTRO DEL TRABAJO Y PREVISION SOCIAL.- Me parece que nos vamos yendo de un extremo al otro. En esto, yo delego en forma absoluta, pero, reitero, me da la im

presión de que nos vamos de un extremo al otro.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Eso es lo que están diciendo. Eso es lo que defiende el Ministro de Hacienda. El está defendiendo la incapacidad o inhabilidad de las dotaciones de buques que son capaces de producir lo que acaba de suceder con el Alborada, ocurrido por inhabilidad del capitán y del contramaestre. Y se perdió una carga de 17 mil toneladas de carbón.

La responsabilidad de eso no la tiene la compañía, sino el dueño de la carga. Felizmente, ésta la tenían asegurada. Si no, se pierde.

El señor MINISTRO DEL TRABAJO Y PREVISION SOCIAL.- Perdón, Almirante, que continúe hablando en ignorancia absoluta, porque en esto me declaro así totalmente, pero si hay otros países, que son los más importantes del mundo --Estados Unidos, toda Europa--, que se están rigiendo por algún tipo de norma, me da la impresión de que no son las que quedarían en esta disposición transitoria, sino otras más lógicas.

Entonces, digo por qué no copiar esas.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Porque no hay otras. En palabras crudas y descarnadas, ésa es la síntesis de la cosa. Lo demás es ponerle ropaje de oro a algo que verdaderamente no es así.

El señor RELATOR.- Deseo aclarar algo al señor Ministro.

Las Reglas de La Haya-Visby son idénticas a las de Hamburgo, con esta específica diferencia; de manera que, si nosotros suspendemos la aplicación de la falta náutica, quedamos en un nivel paralelo como La Haya.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Todo el resto queda igual.

¿Ustedes estarían de acuerdo con este texto?

El señor GENERAL MATTHEI.- No. Obviamente, no podría estar de acuerdo. La proposición era un poco distinta:

que el artículo transitorio establezca que esto entra en vigencia en el momento en que se aprueben las Reglas de Hamburgo.

El señor TENIENTE GENERAL GORDON.- Una vez que entren en vigor las Reglas de Hamburgo.

El señor GENERAL MATTHEI.- Después que las ratifiquen veinte países.

--Se producen diversos diálogos.

El señor CONTRAALMIRANTE (JT) MONTAGNA.- Esa es la regla, y todo lo demás es idéntico. La única diferencia radica en la culpa náutica.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Podemos ponerlo en términos tales que diga que el transportador no será responsable de las pérdidas, daños, etcétera de mercaderías cuando son producidos por culpa náutica.

El señor GENERAL MATTHEI.- Que lo vea la Comisión en una o dos semanas, lo que sea necesario.

Yo ya firmé esta ley. Aquí estamos todos de acuerdo ...

El señor ALMIRANTE MERINO.- Que el proyecto debe despacharse.

El señor GENERAL MATTHEI.- ... en que la iniciativa es buena. Concuero en eso. Sólo se trata de si en este momento es oportuna. Esa es toda mi pregunta.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Pero la oportunidad del resto es indispensable. Se trata de la inoportunidad de esto, de lo que se está pensando.

Hablan del mayor costo que significaría ...

El señor GENERAL MATTHEI.- Pensémoslo durante una semana o quince días; lo necesario. Por último, esto se ha estado estudiando durante cinco años.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Hagamos lo siguiente: encarguémosle a la Comisión que coloque el inciso transitorio ...

El señor GENERAL MATTHEI.- Que lo vea y lo estudie.

El señor ALMIRANTE MERINO.- y modifique el artículo 984.

El señor GENERAL STANGE.- No tenemos urgencia alguna.

El señor GENERAL MATTHEI.- Ya está firmado y estamos de acuerdo. En el fondo, el problema es el siguiente: ¿lo despachamos o no lo despachamos en este momento?

Es nada más que eso, porque, reitero, ya estamos de acuerdo y se ha firmado.

--Diálogos.

El señor ASESOR JURIDICO DE LA FUERZA AEREA.- Mi Almirante, quisiera pedir a la Excm. Junta de Gobierno darnos un plazo no tan corto, porque, tal como señaló el Ejecutivo en su petición, en el fondo, implica también revisar otros artículos. El Presidente de la República dijo que desde el 885 al 903 y desde el 1.049 hasta el 1.078.

Entonces, para no producir algún problema, a lo mejor habría que examinar toda la materia relacionada con la responsabilidad.

Por ello, mi Almirante, y en ese caso, pediría un plazo mayor.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Cuando firmamos este proyecto, usted mismo dijo que con quince días bastaba.

El señor ASESOR JURIDICO DE LA FUERZA AEREA.- Sí, pero ahora preferiría tener un plazo mayor.

--Diálogos.

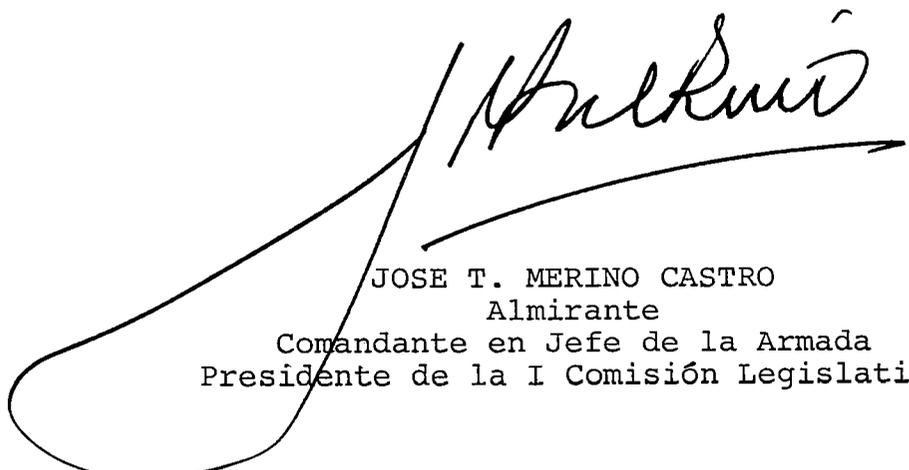
El señor ALMIRANTE MERINO.- Es un nuevo artículo transitorio que debe aclararse, y nada más.

El señor GENERAL MATTHEI.- Démosle una semana, y después de ella vemos si están listos.

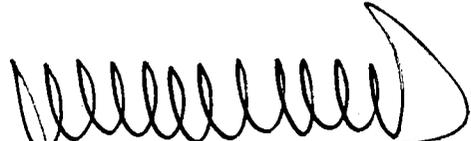
--El proyecto vuelve a Comisión.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Muchas gracias, cabaleros, se levanta la sesión.

--Se levanta la sesión a las 18.05 horas.



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



NELSON ROBLEDO ROMERO
Brigadier
Secretario de la Junta de Gobierno