

A C T A N° 15/81

--En Santiago de Chile, a once días del mes de junio de mil novecientos ochenta y uno, 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; General del Aire Fernando Matthei Aubel, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea; General Director César Mendoza Durán, Director General de Carabineros; Tte. General César Benavides Escobar. Actúa como Secretario de la Junta el titular, Coronel (E) Rolando Lagos Becerra.

--Asisten los señores: Miguel Kast Rist, Ministro del Trabajo y Previsión Social; General de Brigada Aérea Caupolicán Boisset Mujica, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones; Contraalmirante (J) Aldo Montagna Bargetto, Auditor General de la Armada; Coronel (E) Washington García Escobar, Jefe de Gabinete del Ejército; Capitán de Navío (J) Mario Duvachelle Rodríguez, Secretario de Legislación; Coronel (A) Alberto Varela Altamirano, Jefe de Gabinete de la FACH; Coronel (AJ) Hernán Chávez Sotomayor, Asesor Jurídico del señor General Matthei; Capitán de Fragata (J) Hernando Morales Ríos, Asesor Jurídico del señor Almirante Merino; Mayor (JE) Enrique Ibarra Chamorro, Asesor Jurídico del señor Tte. General Benavides; Capitán (JC) Patricio Moya Bernal, Asesor Jurídico del señor General Mendoza; y Walter Riesco Salvo, Asesor Jurídico de la Primera Comisión Legislativa.

MATERIAS LEGISLATIVAS:

CUENTA:

NOMBRAMIENTO DE JEFE DE RELACIONES PUBLICAS DE LA SECRETARIA DE LA JUNTA DE GOBIERNO.

El señor SECRETARIO DE LA JUNTA.- Quiero informar que la Secretaría de la Junta de Gobierno se encuentra preparando un Reglamento de organización y funcionamiento de ella y que va a ser

presentado a la consideración de la Junta a fines de junio.

Asimismo, se espera contar pronto con las dependencias del piso 16 para que funcione la Junta de Gobierno y, por supuesto, también la Secretaría. Sin embargo, como primera medida yo solicito autorización, mi Almirante, de la H. Junta de Gobierno para contratar en forma inmediata, como Jefe del Departamento de Relaciones Públicas en formación, al Capitán de Fragata señor Pedro Barahona Lopetegui, quien cuenta con la capacidad y experiencia suficientes para desempeñar ese puesto.

Se propone al señor Barahona a insinuación de varias personas que lo conocen, como es el caso del señor Secretario de Legislación.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Ofrezco la palabra.

El señor TTE. GENERAL BENAVIDES.- Personalmente soy partidario de centralizar toda la información que se debe entregar a la prensa, porque dejar libertad para que cualquiera pueda dar información puede ser peligroso.

Por otra parte, estamos al comienzo de un período y éste se va a prolongar por ocho años, quizás en qué va a terminar y posiblemente no estemos nosotros, pero el proceso va a seguir.

Estimo que hay que establecer un sistema, ya que es necesario para todo este período.

El señor ALMIRANTE MERINO.- La idea es que la Oficina de Relaciones Públicas, antes de entregar información, nos la presente, la analizamos y posteriormente se entrega.

¿Estarían de acuerdo?

El señor GENERAL MATTHEI.- Yo creo que la mejor forma es tener en Relaciones Públicas una persona en la cual tengamos confianza. Debe ser un hombre que esté incorporado a las reuniones, porque es la única forma de conocer a su vez la información, por el conocimiento real de las cosas. Debiera asistir a las sesiones de Junta para que se compenetre de lo que ahí se trata.

El señor TTE. GENERAL BENAVIDES.- Yo creo que no habría ningún inconveniente.

El señor GENERAL MATTHEI.- Debemos tener plena confianza en él, hasta que demuestre lo contrario. Yo no lo conozco, pero estoy dispuesto a darle toda mi confianza.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Estuvo ocho años como Oficial de Relaciones Públicas en la Marina.

--Se producen diversos diálogos.

El señor ALMIRANTE MERINO.- ¿Estaríamos de acuerdo, entonces, en nombrar a esta persona?

El señor AUDITOR GENERAL DE LA ARMADA.- A don Pedro Barahona Lopetegui.

El señor SECRETARIO DE LA JUNTA.- Tiene once años en el desempeño de Relaciones Públicas: ocho en la Armada y tres en el Ministerio de Educación.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Conforme.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- El primer aspecto de la Cuenta son dos Mensajes: uno, opera en base a tres frentes. Primero, el frente de los trabajadores y empleadores portuarios que trabajan en el puerto. Segundo, la Empresa Portuaria: Y tercero, Aduana.

Voy a citar los antecedentes y luego, el objetivo.

En relación con los primeros, los trabajadores portuarios no están regidos por el decreto ley 2.200, que reemplazó la mayor parte de las disposiciones del Código del Trabajo. Se dijo expresamente que se los excluía.

Tampoco están en el Plan Laboral, o sea, no están en las organizaciones sindicales del Plan Laboral ni en su negociación colectiva. Se dijo expresamente que quedaban fuera.

Están, en cambio, en un régimen de matrícula que es monopólico y están en un sistema en que los armadores, los agentes de aduana, los embarcadores y los empresarios tienen que solicitar el personal que necesitan y están también en el sistema de convenio colectivo, que regula monopólicamente las actividades del puerto.

Esta es la situación legal actual de los trabajadores portuarios.

Ahora, ¿qué pasa con la Empresa Portuaria? Esta, de acuerdo con su ley orgánica, tiene las siguientes funciones: explotar, administrar y conservar los puertos de la República, que se indican en la misma ley. Además, recibir, trasladar, cubrir, custodiar, almacenar y entregar en sus almacenes, patios y demás sitios destinados al efecto, las mercaderías que pasan a través del puerto.

Por último, la Ordenanza de Aduanas establece diversas

restricciones para el despacho de mercaderías a través de un mecanismo de los agentes de aduana, los cuales sólo pueden ser quienes cumplen determinadas exigencias y requisitos rígidos.

Y también en lo que se refiere a la aduana, ésta tiene almacenes que obligan a cumplir ciertas exigencias y requisitos para retirar las mercaderías.

Esta es la situación en el puerto.

¿Qué pretende el proyecto? Dar una solución global a todos estos problemas del puerto, una solución entera en cuanto a los antecedentes que he señalado. Para eso, en lo que se refiere a los trabajadores portuarios, intenta armonizar la situación laboral de los portuarios con la de los trabajadores del resto de las actividades del país, estableciendo que el trabajo en los puertos del país se puede hacer en domingos y festivos, cosa que no ocurre ahora, salvo excepciones.

Redefine lo que se entiende por trabajador portuario; reemplaza el sistema de matrículas, tan rígido, que he señalado, por un sistema de permiso otorgado por la Dirección General del Territorio Marítimo de la marina mercante; incorpora a estos trabajadores portuarios al régimen del decreto ley 2.200; también, al régimen sindical del Plan Laboral y al régimen de negociación colectiva, con excepciones y limitantes dentro de un muy complejo mecanismo.

Esta es la reforma en cuanto a portuarios. También establece normas relativamente similares en cuanto a los empleadores, como por ejemplo, el hacer desaparecer la facultad que tiene la Cámara Marítima para efectuar los pagos por cuenta de los empleadores.

En cuanto a la gran función general que tiene EMPORCHI, primero, la disminuye, porque todo lo relativo a custodia, a almacenamiento, a entrega a los consignatarios, el porteo, el transporte de mercaderías lo saca de la función estatal y lo entrega a empresas de tipo particular con determinadas exigencias que están en el proyecto más o menos en forma concreta. O sea, del frente de la actividad estatal que tiene los puertos, hay un sector que desarrolla ahora la Empresa Portuaria de Chile y que pasa a manos particulares.

Después, ya reducida la Empresa Portuaria de Chile, la divide en empresas chicas en cada uno de los puertos del país. Estas empresas tienen como tarea el arriendo y la concesión de estos bienes.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Antes de la ley de la Empresa Portuaria de Chile, o sea, EMPORCHI, en Chile los puertos

estaban administrados por los administradores de puerto, que eran independientes, no como ahora. Esto fue en la administración de Ibañez.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Como digo, la función de estas empresas es arrendarlos o darlos en concesión, salvo en puertos más grandes en los cuales no sólo realiza esto, sino que puede administrarlos y conservarlos, incluso si no hay sitio de atraque.

Esta es la forma como el proyecto intenta enfrentar la intervención del Estado en relación a la Empresa Portuaria.

Y el último problema relativo a la aduana, sale un sector de ésta que es el relacionado con el almacenaje de mercaderías, que pasa a particulares; y en lo que se refiere a ingreso y salida de mercaderías, procede a liberalizar el sistema en que funcionan los agentes de aduana, estableciendo respecto a éstos condiciones más sencillas, más fáciles de cumplir y agilizando, por lo tanto, el despacho de las mercaderías para los interesados.

Estos son los tres grandes objetivos de este proyecto, bastante complejo, presentado a la H. Junta de Gobierno por intermedio de Mensaje, en el cual se pide procedimiento extraordinario con indicación de que en lo posible la Junta resuelva que estudie esto una Comisión Legislativa Conjunta presidida por el General Matthei dentro del plazo de hasta quince días, que es el plazo para el procedimiento extraordinario.

El señor AUDITOR GENERAL DE LA ARMADA.- Pido la palabra.

Hoy vamos a ver el proyecto de los embarcados. Este tiene procedimiento extraordinario y además me decía el Comandante Morales, y es efectivo, que hoy en la mañana recibimos las modificaciones al 2.200, que es un mamotreto bastante grande, que no sé su contenido, porque no lo conozco, sin embargo, lo vió una Comisión Conjunta. Como decía, hoy veremos el proyecto de los embarcados, está el Ministro del Trabajo afuera y hay, a mi juicio, todo un problema de estrategia en cuanto a la conveniencia de hacerlo, además, dentro de cierto plazo. Desde luego, el plazo de quince días, en el caso nuestro, mi Almirante, esta urgencia no tiene tanta trascendencia, porque un asesor nuestro, el señor Riesco, ha sido quien ha trabajado con el Ministerio del Trabajo, por ser ésta su especialidad, pero yo no sé si las demás Comisiones habrán tenido el tiempo de verlo, porque Riesco es quien ha colaborado como experto, así que desde el punto de vista de su preparación para el tema, nuestro asesor está en condi-

ciones de hacerlo muy rápidamente, pero no creo que así sea respecto a los demás Miembros de la Junta.

Como decía, el proyecto viene llegando, pero Riesco cooperó con el Ministerio del Trabajo ...

El señor ALMIRANTE MERINO.- En la elaboración del proyecto básico.

El señor AUDITOR GENERAL DE LA ARMADA.- ...por un problema de iniciativa de este Ministerio que dijo, señor Riesco, ayúdenos, ya que usted ha trabajado en esta materia, en consecuencia, está muy al tanto en el tema, pero el proyecto es bastante complejo, aparte de que hay un problema de estrategia política.

No sé si será conveniente sacar ahora el proyecto de los embarcados, en circunstancias que les significa una disminución de lo que llaman, las conquistas sociales. Me refiero a los Oficiales y Tripulantes. Y luego el problema de los estibadores y el frente marítimo de tierra, que es la Gente de Playa que ahora se les llama portuarios y que son gente muy difícil y que el proyecto el señor Ministro, hasta donde tengo entendido, lo ha manejado como para llegar a un entendimiento con ellos antes que pase nada. Es decir, para evitar algún eventual problema de boicot y de todas esas cosas.

Ese es el problema, de manera que, como están esos tres proyectos dándose vueltas y son proyectos laborales grandes, tal vez valga la pena conversar con el Ministro para apreciar qué es más conveniente para que la Junta adopte el criterio más razonable.

Es todo, mi Almirante.

El señor GENERAL MATTHEI.- Parece razonable.

El señor ALMIRANTE MERINO.- ¿Estarían de acuerdo?

El señor GENERAL MATTHEI.- Sería bueno conversar eso primero.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Yo les voy a decir que el proyecto de los portuarios es internacional, porque están en todas partes del mundo.

En días pasados yo hice presente que por el hecho de que la señora Thatcher no había aceptado la petición de los irlandeses de que los declararan presos políticos y no delincuentes comunes, la costa del Este de los Estados Unidos todavía está cerrada a cualquier tráfico comercial marítimo con los ingleses, así que nosotros si no tenemos cuidado en la elaboración del pro-

yecto de ley puede significar cualquier traspie en las relaciones comerciales normales a través de ...)no se entiende este parte de la frase) ...los buques con respecto a la carga chilena, tanto de entrada como de salida. Así que yo creo que tenemos que ver-lo con el Ministro, porque quince días para ver este proyecto, estudiarlo, aprobarlo y transformarlo en ley de la República, es algo totalmente inconveniente. Jamás el Congreso de la República, cuando existió, habría aceptado quince días para cosas de este tipo.

El señor AUDITOR GENERAL DE LA ARMADA.- En todo caso, lo cierto, mi Almirante, es que desde el punto de vista estratégico, esta es la época buena.

El señor GENERAL MATTHEI.- Entonces, debió haberse mandado mucho antes para haberlo estudiado y tenerlo listo ahora.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Eso es lo que hemos dicho varias veces.

El señor GENERAL MENDOZA.- A mí me da la impresión que lo tenían y precisamente se sacó ahora, porque se estimó que era más conveniente.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Pero no por eso vamos a estar apurados, estudiando el proyecto de la mañana a la noche para despacharlo dentro de ese plazo.

El señor JEFE DE GABIENTE DE LA FACH.- Este proyecto se vio en diciembre del año pasado.

Un señor ASISTENTE.- ¡No, no!

El señor JEFE DE GABIENTE DE LA FACH.- Fue con la participación del señor Walter Riesco.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Así es.

El señor JEFE DE GABINETE DE LA FACH.- Se hizo un informe adecuado y quedó listo para ...(no se entiende esta parte de la frase) ...Entonces, ahora se reactivó, previa una nueva revisión. Para el 2.200 no rigieron las urgencias y se terminó el informe ...(no se entiende esta parte de la frase)..., es necesario hacerlo antes de los ocho años. Y la época de los portuarios es buena hoy día, porque no hay tantos programas de carga, de trabajo portuario.

El señor GENERAL MATTHEI.- Yo no me pronuncio en absoluto sobre la oportunidad en que debe hacerse o no debe hacerse, porque no tengo idea, sé muy poco de esto. Supongo que debe haber otras personas que deben saber sobre el particular.

Estoy dispuesto a estudiar solamente la parte legal de esto, pero debo agregar que la conveniencia política de hacerlo ahora, más tarde o nunca, tiene que apreciarla el Gobierno ejecutivo.

El señor AUDITOR GENERAL DE LA ARMADA.- Evidente.

El señor GENERAL MATTHEI.- Son ellos los que tienen que apreciarlo y no nosotros.

Cuando mandan el Mensaje asumen la responsabilidad política de las consecuencias que pueda tener la ley, de manera que yo me declaro bastante ignorante, porque no me he preocupado nunca de esta materia.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Este problema es bien complejo. Por ejemplo, en el puerto de Valparaíso hay diecinueve sindicatos que tienen las cosas más variadas, desde el sindicato de cosedores de sacos rotos hasta el sindicato de transportes, estibadores, etcétera y todo eso viene incluido en este proyecto que vamos a despachar en quince días, quitándole todas las prerrogativas que tienen. No. A este proyecto, boletín N° 070-13, yo les propongo darle simple urgencia y no extrema.

El señor AUDITOR GENERAL DE LA ARMADA.- Viene con trámite extraordinario.

Yo coincido con mi General Matthei en el sentido de que esta estrategia debería manejarla el Ejecutivo. Es evidente, pero creo que no es malo, a fin o a objeto también de salvar el problema de la urgencia legislativa y de la urgencia en la legislación, el saber hasta dónde esa implica o impone un plazo para tratar un problema complejo.

Además el hecho de que, no digo que disienta con mi General Matthei, pero digo, la ley la firma el Poder Legislativo y ahí van cuatro firmas, cuatro responsables más que el Presidente de la República. Hay una Junta de Gobierno responsable. Yo realmente creo, no sé, hasta donde conozco el problema y hasta donde viajo a Valparaíso regularmente y veo a los camiones con fruta y que ahora ya dejaron de correr, creo que la urgencia puede ser cambiada un poco, a lo mejor hasta treinta o cuarenta y cinco días e incluso, pensando en cómo va a empezar a funcionar el Plan Laboral de los marítimos. Creo que va a funcionar bien y que no va a haber problemas, pero estimo que es un frente que conviene aconcharlo en el caso de EMPORCHI

El señor GENERAL MATTHEI.- Voy a dar mi opinión. A mí me gusta en estas materias ser prudente.

El año pasado se hizo el Plan Laboral; después se hizo el asunto de la docencia. Ahora, tratamos las modificaciones

SECRET

al 2.200, tenemos los embarcados y para el próximo año en esta época incluimos, en mi opinión, a estos señores portuarios, pero no trataría de hacerlo todo en un año. No veo realmente cuál es el apuro. Esto ha funcionado siete años, ¿por qué no podría funcionar un año más?

Podríamos, por ejemplo, cambiar nada más que la parte de EMPORCHI, la parte empresarial.

El señor AUDITOR GENERAL DE LA ARMADA.- Y la parte aduana.

El señor GENERAL MATTHEI.- Y aduana.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Podría ser, pero habría que cambiar de todas maneras a los marítimos.

El señor GENERAL MATTHEI.- Ya dije que en eso estaba de acuerdo, pero pondría a estos otros para el próximo año.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Oigamos al Ministro antes de darle la urgencia.

El señor GENERAL MENDOZA.- Primero escuchemos al Ministro.

El señor GENERAL MATTHEI.- No me gusta a mí abrir demasiados frentes al mismo tiempo.

Creo que los alemanes cometieron un error al pelear con Rusia, Estados Unidos, con todos al mismo tiempo.

--Diálogos.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- El segundo es un proyecto simple.

El año 1975 se dictó el decreto ley 1.126 que creó el Fondo de Abastecimiento y Equipamiento Comunitario inserto en la idea de atender a los sectores paupérrimos de la población a través de un mecanismo de ayuda de AUCOS y de almacenes ... (no se entiende la palabra). Dice el Mensaje que hoy día los indicadores económicos y los supuestos han cambiado, lo que hace recomendable: uno, terminar con el Fondo de Abastecimiento y Equipamiento Comunitario creado en esa fecha; dos, ingresar a rentas nacionales los activos de ese Fondo que se termina; y por último, enajenar en pública subasta los bienes muebles del Fondo referido.

No tiene calificación de urgencia y no es un proyecto que ofrezca mayor meditación.

El señor ALMIRANTE MERINO.- ¿Ordinario?

Trámite ordinario.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- En el punto siguiente de la Cuenta hay un oficio de Su Excelencia el Presidente de la República en que, recordando que se presentó por el Ejecutivo un proyecto que autoriza al Presidente de la República para que, a través del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, recopile las actuales disposiciones legales relativas a organismos de Vivienda y Urbanismo, ahora retira la iniciativa, declarando que, a su juicio, basta con el decreto ley 3.656 para aplicarlo. Este es un decreto ley que dio facultad al Presidente para dictar textos refundidos. La verdad es que usándolo, y así lo había sugerido el Ministerio de Educación, no era necesario el proyecto ya mencionado.

Así que la Junta está en presencia de una petición de Su Excelencia el Presidente de la República en que solicita el retiro del proyecto.

El señor ALMIRANTE MERINO.- ¿Habría inconveniente?

Conforme.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Envíe una nota comunicándolo.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Sí, mi Almirante.

En seguida, hay un oficio de mi General Benavides, como Presidente de la Cuarta Comisión Legislativa, recordando que existe el proyecto de decreto ley, boletín 044, que le da la condición de organismo normativo en materia del tránsito al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y que también hay en el sistema legislativo otro proyecto que tiene por objeto modificar la Ordenanza General del Tránsito y haciendo presente también que respecto a este último hay Comisión Conjunta y que ambos están vinculados, pide que este proyecto relativo al Ministerio de Transportes, órgano normativo del tránsito, se vea en Comisión Conjunta.

El señor ALMIRANTE MERINO.- ¿Habría inconveniente?

Aprobado.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Sugiero, ya que se ha tomado acuerdo en tal sentido, que se traten conjuntamente.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Así sale una sola ley.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- En seguida, hay un oficio del señor Comandante en Jefe de la Armada, quien recuerda que existen dos proyectos destinados a dar facultades a la Junta de Selección y de Apelaciones de la Armada, uno que es un Mensaje del Presidente de la República y otro, una moción del señor Al-

mirante, ambos destinados a modificar las normas sobre la Junta de Selección de la Armada y señalando que va a ser necesario que dicha Junta se reúna a la mayor brevedad con el objeto de resolver respecto de ...

El señor ALMIRANTE MERINO.- El ascenso de Almirante por la muerte de Hess. La ley actualmente no me da la facilidad.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Boletines 058 y 060. Se señala además que en la sesión pasada se dijo, véanse en Comisión Conjunta.

Por esta razón el señor Almirante solicita que se le dé trámite extraordinario.

En lo que a nosotros se refiere, puedo señalar que ya evacuamos el informe correspondiente.

El señor ASESOR JURIDICO DE LA FACH.- Mi Almirante, también hay un proyecto que patrocina mi General Matthei que faculta a la Fuerza Aérea. Se podría tramitar conjuntamente, porque es la misma materia prácticamente.

El señor ALMIRANTE MERINO.- ¿Hay algún inconveniente para hacerlo así?

El señor AUDITOR GENERAL DE LA ARMADA.- Mi Almirante, excúseme que le explique la cuestión de la Junta.

El ideal es que haya una Junta de Selección extraordinaria el próximo jueves, el día 18 de la semana próxima y esa es la urgencia para poder colocarlo de acuerdo con las normas.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Habría que cambiar solamente una palabra.

El señor AUDITOR GENERAL DE LA ARMADA.- La palabra es "resolver" por "proponer".

A todo esto, la Fuerza Aérea está pidiendo que se le aplique el mismo sistema que ya tiene vigente el Ejército y la Armada.

El señor ALMIRANTE MERINO.- ¿Conforme?

Bien.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- En seguida, me había señalado, mi Almirante, el Secretario de la Junta, que tenía una documentación llegada a él para resolver por la Junta y sugería plantearla.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE LA JUNTA.- Con fecha 6 de mayo de 1981, la Primera Comisión Legislativa recibió una carta de La Unión de Amigos de los Animales en que formula una denuncia que afecta a los Ministerios de Agricultura y Economía por no tutelar debidamente la preservación de la naturaleza, como lo dispone la Constitución Política en su Capítulo III, artículo 8º.

Da una serie de motivos por los cuales se está trasgrediendo esto y hace presente que el espíritu de la denuncia ante la Junta de Gobierno es poner término a la actual destrucción masiva e indiscriminada de la naturaleza y propone soluciones, como por ejemplo, la veda indefinida para la flora y fauna silvestres, la contratación de especialistas extranjeros por la incapacidad de los nacionales, etcétera.

Ante esta situación el señor Presidente de la Primera Comisión Legislativa ha propuesto un oficio, que si gustan le doy lectura para su aprobación.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Ustedes saben perfectamente bien que no podemos tener veda indeterminada de animales y de aves, sobre todo, de estas últimas.

El pato silvestre destruye todo el arroz, el cuervo se come cuanta cosa hay, las tórtolas destruyen todo el trigo, la maleza se come todo ...

--Se producen diversos diálogos.

El señor GENERAL MENDOZA.- El problema tendría que estar en manos del SAG o cualquier organismo que cumpla estas funciones.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Lo que pasa es que están acusando al Ministerio de Agricultura y al Ministerio de Economía y ninguno de los dos nos corresponden a nosotros; le corresponden al Ejecutivo.

El señor AUDITOR GENERAL DE LA ARMADA.- Lo que es cierto es que el asunto llegó a manos suyas, porque venía dirigido a la Junta de Gobierno. En la mañana casi cometí el error de ponerlo para la firma, cuando advertí que venía dirigido a la Junta de Gobierno.

Nosotros habíamos preparado una contestación, porque el denunció, aparte de que en realidad parecen ser varias personas, yo en definitiva, como cazador, no lo entiendo, porque las tórtolas no sé dónde están, no las encuentro.

Lo cierto es que tiene una especie de acusación constitucional.

SECRET

--Diálogos.

El señor AUDITOR GENERAL DE LA ARMADA.- Lo cierto es que esta denuncia viene como una acusación constitucional y ese es el problema.

Y la respuesta cuyo texto estaba preparado para que lo firmara el señor Almirante, pero que en verdad debe aprobarla la Junta dice, mire, no hay acusación constitucional en este Gobierno. Esa es la idea, porque, entre paréntesis, no se dirige contra los Ministros de Economía y Transportes, sino contra los Ministerios, pero parece una acusación constitucional.

De tal manera que en realidad no era una carta formal, pero me pareció importante que la conociera la Junta, además que viene dirigida a ella, por el hecho de que en verdad sienta un precedente, es decir, en el Gobierno de este período presidencial, no hay acusación constitucional. Esa materia la ve el Poder Ejecutivo con sus Ministros.

Ese es el contenido de la carta y por eso es que quería dar una explicación mayor, aparte de la manifestada por el Coronel señor Lagos.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Lea la carta respuesta, por favor.

El señor SECRETARIO DE LA JUNTA.- En respuesta a su comunicación de abril último, puedo manifestar a usted lo siguiente: el Gobierno concede la mayor importancia a las materias que a ustedes preocupan, ya que la adecuada conservación de la flora y fauna y, en general, del patrimonio ambiental de Chile, es una obligación del Estado que éste debe atender preferentemente.

No escapa al suscrito que las políticas, acciones y medidas dispuestas por la autoridad para proteger tales bienes, no han logrado muchas veces su propósito por deficiencias en su concepción o implementación. Sin embargo, el Gobierno tiene la voluntad y decisión de superar estas deficiencias avanzando hacia la materialización de una política técnicamente bien elaborada y realmente eficaz.

No obstante y con relación a su denuncia, no le es posible a la Junta de Gobierno pronunciarse en derecho acerca de ella, ya que carece de la competencia necesaria. En efecto, de acuerdo con la disposición vigésimo primera transitoria de la Constitución de 1980, mientras no entre en funciones el Senado y la Cámara de Diputados, el procedimiento de acusación contra

SECRETO

Ministerios y otras altas autoridades, denominado juicio político, no se aplicará, sin perjuicio por cierto, de todas las demás facultades que el Supremo Gobierno tiene para supervisar, corregir y eventualmente sancionar la actuación de sus Ministros y otros agentes del Estado.

Esa sería la carta que se contestaría.

El señor ALMIRANTE MERINO.- No le podríamos agregar ninguna cosa más.

El señor AUDITOR GENERAL DE LA ARMADA.- Cabe advertir, como lo está señalando el Comandante Morales, que hay lugar a la acusación en contra de los Ministros, pero por perjuicios directos causados a las personas afectadas, no por el manejo político de los Ministerios, o sea, no es juicio político, es un juicio de perjuicio efectivo causado contra terceros.

--Diálogos.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Antes de dar comienzo a la Tabla, tenemos pendiente la calificación del proyecto de ley que establece normas sobre trabajadores y actividades portuarias y modifica disposiciones sobre despacho, para efectos aduaneros.

En la petición del Ejecutivo se solicita que sea tratado en forma extraordinaria, lo que significa un plazo de quince días.

El análisis elemental de la consulta es de gran trascendencia y la Junta estima que en un plazo de quince días no puede tratarse un proyecto que puede significar una cantidad de puntos políticos en lo general, ya que la mayoría de las Comisiones, salvo la nuestra que ha estudiado y trabajado esta materia con el Ministerio del Trabajo, no se han informado como corresponde, por lo cual la decisión general de la Junta ha sido oír primero al Ministro del Trabajo sobre cuál es la razón de la extrema urgencia y más que extrema urgencia, el procedimiento extraordinario, que significa quince días. ¿Cuál es la razón para darle a este proyecto de ley una velocidad tan grande para su despacho?

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DEL TRABAJO Y PREVISION SOCIAL.- Quisiera partir por el contenido del proyecto y después dar dos o tres motivos adicionales por los cuales se ha pedido esta calificación de urgencia.

El proyecto aparentemente es complejo, pero en la práctica se reduce a cuatro conceptos que en sí son muy conocidos ya, incluso en su aplicación práctica en el resto del país. Lo más importante de ellos es la aplicación del Plan Laboral al último sector que iría quedando, que son los trabajadores portuarios, marítimos y estibadores, tema que en sí ya ha sido ampliamente analizado ... (por ruidos en la grabación, no se entiende esta parte de la frase) ... por el Poder Legislativo, incluso, a través de distintas Comisiones que primero vieron el Plan Laboral y después vieron su aplicación a subsectores especiales, como el proyecto que venía en Tabla. Creo que ese es el ingrediente más importante en la ley: la aplicación del Plan Laboral a estos sectores.

Lo segundo es los mecanismos de transición en cuanto a posibles compensaciones por eventuales pérdidas de dinero que sufra este sector, que es un concepto también bastante sencillo en el sentido de que dictada la ley, da un plazo de sesenta días para elaborar la mecánica y la fórmula de modo de no quemar cualquier fórmula a priori con una ley, sino que sentar en la mesa a las partes para que por lo menos propongan dentro de este período la solución.

A continuación, incorpora el concepto de desmonopolizar la aduana que, en el fondo no va más allá que aplicar el concepto de libertad de trabajo e igualdad ante la ley en materia de conseguir la autorización para actuar como agente de aduana y yo diría que ese el concepto más importante, además de operar con un mecanismo de concesionario. Pero son dos ideas muy convenientes ... (por ruidos en la grabación, no se entiende esta parte de la frase) ... del quehacer nacional, que se sacaron y se extrajeron del Código Aduanero que ha venido trabajando una Comisión especializada en la materia, ya por más de un año. Nada más que estos dos artículos que son los regulares para desmonopolizar el sector.

En materia portuaria se contempla un cambio de fondo y es transformar la gran empresa portuaria de Chile en tantas empresas como puertos haya en la República. Se define el concepto, marco en el cual se encuadra lo que se desea y se busca y se le da un período de tiempo al Ejecutivo para que implemente esta decisión dispuesta por la ley.

Las razones para incluir estos dos conceptos adicionales a la aplicación del Plan Laboral a los trabajadores portuarios, son dos: una que es de fondo, que podemos deshacer el monopolio del trabajador portuario, pero toparnos en el monopolio de

la aduana, lo que no arregla el problema de hacer más expedito el comercio exterior chileno.

Esta fue la razón por la cual la misma autoridad técnica del Ministerio de Defensa, en este caso, la Dirección del Territorio Marítimo, decidió que esto se viera en conjunto.

De forma, mejora la presentación en el sentido de que no es un proyecto que trate sólo lo referente a los trabajadores portuarios, sino el conjunto del sector portuario en el cual uno de los problemas es este de los trabajadores portuarios.

En el fondo es un problema, a nuestro juicio, que envuelve tres conceptos: trabajadores portuarios aplican el Plan Laboral, libertad de trabajo en la aduana y dividir la Empresa Portuaria dentro de un concepto general, con un cuarto concepto que se refiere al período de transición.

Aparece la ley como más larga de lo que realmente es, porque acogiendo la sugerencia de la autoridad técnica del Ministerio de Defensa, que es el propio Almirante Merino, se desarrollaron los artículos completos aunque en esto hubiera que cambiar nada más que dos o tres plazos, para hacerlo más entendible al público y por eso es que aparece como más voluminoso.

Esto se viene trabajando hace bastante tiempo con las distintas autoridades involucradas en el Ministerio de Defensa, en el Ministerio de Transportes, en el Ministerio del Trabajo y en distintas Comisiones que han venido estudiándolo.

Lo segundo es que había un problema serio, no con el fondo de esta ley, sino con la forma en que se produzca el anuncio, con la forma como esto se dé a conocer y se implante en la práctica.

Todos sabemos que aquí tenemos un gremio muy fuerte y poderoso, que tiene algunas conexiones internacionales que también son fuertes y la idea es confrontarlo con la ley. Puesta en marcha esta ley, en paralelo comenzar a ver cómo va a operar la transición, pero no preferir que se produzcan muchos anticuerpos grandes en el proceso de análisis de esta ley por parte del Poder Legislativo y el Poder Ejecutivo.

Por eso es que se ha manejado con el máximo de reserva, pero existen ya algunos indicios que está surgiendo la inquietud y eso hace que la necesidad de reserva sea máxima. Muy importante en la reserva es la velocidad con que se trate el tema, porque hay peligro de filtraciones de cualquier parte, que va disminuyendo mientras más rápido sea el proceso de trabajo de esta ley.

SECRETO

El tercer motivo por el cual creemos que se podría tratar esta ley con la velocidad que se le dio dada su urgencia, es que habría un análisis ^oprevio bastante exhaustivo por parte de las distintas Comisiones Legislativas de los distintos ángulos. El Plan Laboral se ha visto en Comisión integrada varias veces, incluso aplicado a un sector idéntico al que ... (no se entiende el final de la frase).

Y en la aduana son dos artículos aplicando conceptos muy sencillos propuestos por los dos artículos también.

En lo referente a CORMA (fonético), que son los trabajadores portuarios, ahí sí que hubo un análisis, además, de la autoridad técnica, muy exhaustivo de la parte que era ... (no se entiende de la última palabra).

Finalmente hay un problema, además del análisis previo que ya se le hizo, yo diría que de oportunidad.

Había dos grandes opciones en cuanto a elegir el momento de lanzar esta ley: o en el momento de máxima actividad, que habría podido ser en marzo, abril o mayo, con todo el proceso de embarque de fruta, que tenía la gran desventaja que cualquier inconveniente en la implementación podría significar un alto costo para el país; y la gran ventaja de que habiendo mucho trabajo el nuevo personal que pudiera entrar, todos iban a tener un alto nivel de remuneraciones, contra la alternativa de ... (no se entiende esta parte de la frase) ... en el fondo el mes de menor actividad de productos perecibles, que es el mes de junio.

En definitiva, tanto como se fue dando el análisis previo de la ley, como porque pesó más en el análisis la elección del momento, el ingrediente de usar el mes de menos actividad en cuanto a productos perecibles resultó más conveniente para el país, porque el riesgo de cualquier perjuicio es prácticamente nulo, sobre todo, no habiendo productos perecibles que puedan dañarse en ese momento. Obviamente, todo lo demás se puede acomodar con mayor facilidad.

La suma de razones de la necesidad de reserva, del análisis previo que ya se hizo, el análisis especializado del organismo pertinente y el hecho de encontrar que el mes óptimo era el de junio, llevaron al Ejecutivo a solicitar este trámite especial con un período previo de tiempo ... (no se entiende el final de la frase).

El señor ALMIRANTE MERINO.- Ofrezco la palabra.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES.- Deseo agregar, mi Almirante, que en cuanto a la oportunidad del nuevo sistema que está pensado para EMPORCHI, se requiere de un período de transición importante para hacer una adecuación a fin de implementar en la práctica la filosofía de que el Estado continuará siendo el dueño de la infraestructura, pero con la posibilidad del arriendo total de ella o de manejar alguna parte de esa infraestructura y permitir el acceso irrestricto, digamos, de las empresas de servicios para los servicios portuarios, como la transferencia de carga, el porteo (fonético) y el almacenamiento.

Sin lugar a dudas, esto requiere un período de transición que tomará algún tiempo para EMPORCHI, que es una empresa históricamente acostumbrada a manejarse bajo un esquema único, monopolístico, como todos lo conocemos.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Desde 1957 en adelante.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES.- Así es.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Anteriormente no era así.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES.- Honestamente, lo desconozco hacia atrás, pero sé que desde esa época en adelante se manejaba bajo ese esquema monopolístico y con todas las rigideces que él tiene.

En consecuencia, mi Almirante, si este proyecto por rápido tal vez que fuera aprobado por la H. Junta, sin un tratamiento especial como ha pedido el Ejecutivo, terminara promulgado en el mes de agosto o de septiembre, nos encontraría en la época del "peak" de la exportación durante el período de transición de la adecuación de EMPORCHI hacia el nuevo sistema, lo cual en realidad puede ser muy grave.

Por eso, se ha estimado que su promulgación casi inmediata nos da el tiempo suficiente para tener los puestos adecuados totalmente cuando llegue el período "peak" de exportación (no se entiende el final de la frase).

El señor ALMIRANTE MERINO.- Entonces, si ustedes están convencidos de que el trámite es largo y siendo tan urgente el proyecto, ¿por qué no lo enviaron antes?

El señor MINISTRO DEL TRABAJO Y PREVISION SOCIAL.- En realidad, este proyecto estaba pensado para febrero o marzo, pero fue objeto de diversas modificaciones que, si bien es cierto no eran de fondo, requirieron de consultas con todos los Ministerios, lo que fue postergando la llegada de esta iniciativa a la Junta de Gobierno hasta que no tuviéramos la certeza de

SECRET O

que estuvieran absolutamente coordinados todos los Ministerios entre sí.

El señor ALMIRANTE MERINO.- En buenas cuentas, usted acepta que, dada la trascendencia de la materia, desde febrero hasta la fecha hubo tal número de indicaciones y observaciones al proyecto, aunque hayan sido menores, por la importancia que tenía, que fue necesario que pasara por todos los Ministerios.

Y, en cambio, usted le pide a la Junta de Gobierno que en quince días lo despache, como si todos fuéramos sabios. Por el contrario, somos seres humanos con mucha menos calificación que ustedes, que son especialistas en la materia.

El señor MINISTRO DEL TRABAJO Y PREVISION SOCIAL.- En realidad, la decisión es de ustedes. No puedo alterarla. Pero desde el mes de febrero, en cada oportunidad que he tenido de hablar con cada uno de los Miembros de la Junta he tratado de ponerlos al corriente de la evolución del proyecto. Obviamente, no lo podía hacer por escrito por la misma reserva a que hacía alusión anteriormente. Mientras yo no contara con el visto bueno final de todas las partes involucradas no podía hacer llegar el texto del proyecto.

Pero sí puedo informarles que desde el momento en que todos los Ministerios estuvieron de acuerdo ya en aceptar todas las intervenciones que fueron importantes de la Dirección del Litoral, etcétera, desde ahí hasta que llegó a la Junta no transcurrieron más de tres días en todo el resto del proceso.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Ofrezco la palabra.

El señor GENERAL MATTHEI.- Como ha manifestado el señor Ministro del Trabajo, a menudo he sido informado sobre la marcha de la iniciativa. Obviamente, todos estamos de acuerdo en los principios de esta ley en proyecto; o sea, en aplicar el Plan Laboral a los portuarios, en descentralizar, desmonopolizar.

En todos esos asuntos no hay discusión posible. Pero francamente hasta ahí ha llegado mi nivel de conocimiento de la materia. Por cierto, no tengo la más mínima idea acerca de cuán complejo es el articulado mismo y de qué está dentro de esto. Me es tremendamente difícil pronunciarme en exactamente cinco días, claro, y ahora en dos minutos, en cuanto a si este programa lo podremos ver en quince días y despacharlo. Es imposible que en este momento pueda aprobar eso.

Si los Ministerios correspondientes y los técnicos han trabajado seis meses en esto, parece asaz injusto que nos hagan

SECRET O

correr a nosotros en quince días.

El señor TENIENTE GENERAL BENAVIDES.- ¿Y la simple urgen
cia no quedaría dentro de los plazos aceptables por el Ministerio?

El señor ALMIRANTE MERINO.- O sea, antes de 60 días.

El señor GENERAL MENDOZA.- La verdad es que he conversa-
do sobre esto con el Ministro en ocasiones anteriores, y no tengo
dudas en cuanto a las líneas generales. Pero entrando ya al detalle
lle, no sé cuánto nos vamos a demorar en conocerlo y en interiori-
zarnos de los informes, pues antes de resolver debemos estudiarlo.

Por eso, me preocupa el plazo tan estrecho de 15 días.

El señor ALMIRANTE MERINO.- El trámite extraordinario im
plicaría 15 días.

En realidad, debo decir muy francamente que me ha moles-
tado el hecho de que usted suponga que por la circunstancia de lle-
gar a la Junta de Gobierno se podría perder el secreto que debe te
ner el proyecto.

El señor MINISTRO DEL TRABAJO.- Me entendió mal, Almiran
te.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Nunca en la Junta se ha da-
do a conocer algo sin necesidad, salvo que se le haya dicho espe-
cíficamente al Secretario de la Junta que publique alguna materia.
La Junta de Gobierno siempre ha tratado los asuntos serios y secre-
tos con la mayor reserva.

El señor MINISTRO DEL TRABAJO.- El problema lo tengo en
mi propio Ministerio y en todas las partes por donde esto ha pasa-
do y el peligro está latente. No he querido decir que aquí se pro
duzca la filtración. En todas partes donde ha estado ha existido
esa preocupación.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Propongo que sea tratado con
extrema urgencia, pues no podemos hacerlo en forma extraordinaria.
En 15 días no hay tiempo para estudiarlo en profundidad.

El señor GENERAL MATTHEI.- No sabemos, pues ni siquiera
hemos leído el texto.

El señor GENERAL MENDOZA.- Podría tratarse en forma ex -
traordinaria pero con calma, porque me preocupa el problema que re
cién conversamos.

El señor GENERAL MATTHEI.- Treinta días por lo menos.

SECRETO

El señor ALMIRANTE MERINO.- Quiero destacar tres aspectos, relacionados con los tres puntos mencionados por el Ministro: primero, se cambia el sistema total del trabajo portuario. Aunque se trate de dos artículos, el efecto político de ese cambio en el país es tremendamente trascendente. Segundo, se modifica totalmente el sistema de despachadores de aduana y el sistema de aduanas, reemplazándolo por otro nuevo, lo que puede o no puede ser importante. ¿Por qué? Porque hay muchos intereses políticos e intereses económicos involucrados, y tiene la trascendencia de que debemos verlo bien en tal forma que los intereses que vamos a tocar los toquemos inteligentemente de tal manera que no pueda haber reacciones y no las haya. Y el tercer aspecto es el más trascendente de todos: que los puertos de Chile, que desde 1957 ó 1958 pasaron a ser una gran empresa, los vamos a dividir.

Estoy de acuerdo en eso por constituir el abuso más grande que hay, y yo como marino lo he sentido, por ejemplo, en el caso del muelle que posee la Marina en la Isla Quiriquina en Talcahuano, donde la Armada debe pagarle a la Empresa Portuaria por el hecho de existir ese muelle construido por la Armada, hecho por ella y por nadie más. Sin embargo, repito, hay que pagarle a la Empresa Portuaria una cantidad equis.

El señor GENERAL MATTHEI.- ¿En Dawson también?

El señor ALMIRANTE MERINO.- También. Y en Lirquén, la Empresa de Bosques Lirquén, que tiene un muelle construido por ellos y para ellos, también debe pagarle a la Empresa Portuaria, creo, un millón de pesos al mes por usar el muelle que es de ellos, que lo construyeron ellos y que lo utilizan con sus buques.

El señor GENERAL MATTHEI.- ¿Y en la ley está contemplado eso, por ejemplo, de que aquellos puertos no hechos por la Empresa Portuaria ...?

El señor ALMIRANTE MERINO.- También deben pagar.

El señor GENERAL MATTHEI.- Si existe un monopolio pero el día de mañana se desea dividirlo y, sin embargo, persiste el problema ...

En el fondo, debería haber una norma relativa a los puertos que no han sido construidos por ella.

El señor ALMIRANTE MERINO.- El de Puerto Williams lo construyó la Marina con sus fondos. Sin embargo, cuando empezamos a usar el muelle la Empresa Portuaria nos comenzó a cobrar. Hubo que despachar una ley especial, en tiempos del señor Frei, para libe-

SECRETTO

rar a Puerto Williams de pagar a la EMPORCHI los derechos correspondientes. Reitero: el muelle y todo el sistema fue construido por la Marina. ¿Por qué? Porque la Empresa Portuaria era dueña de todos los puertos de Chile y el que construía un muelle debía pagarle por el derecho a usarlo.

Por lo tanto, no es tan fácil cambiar todas estas cosas. Hay una cantidad de legislación que tal vez ustedes ni han visto porque no han vivido el problema. Por ejemplo, ahora nos encontramos con el problema de los marineros: nosotros lo hemos vivido.

Por eso, soy de opinión de que debemos disponer del tiempo necesario para ver esto. Por último, dado el sistema imperante en Chile, no creo que se susciten problemas en el momento de promulgar la ley.

El señor GENERAL MATTHEI.- Pueden crearse en el exterior. Nos hacen poco caso en el puerto de Nueva York.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Por lo tanto, propongo que lo tratemos con extrema o simple urgencia.

¿Qué opinan ustedes?

El señor TENIENTE GENERAL BENAVIDES.- Soy partidario de la extrema urgencia.

--Hay diversos diálogos.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Con extrema urgencia se dispondría de hasta 15 días; simple urgencia, hasta 60, pero pueden ser 30, 45 días.

El señor GENERAL MATTHEI.- Simple urgencia, con el compromiso de tratarlo en cuanto se pueda.

El señor ALMIRANTE MERINO.- En 30 días.

El señor AUDITOR GENERAL DE LA ARMADA.- Efectivamente, conozco bastante el problema porque he estado en la Dirección del territorio marítimo y he tenido vinculaciones con el Ministro. En realidad, considero necesario implementar todo esto con un sistema más o menos racional, con alguna estrategia.

Se ha previsto el problema del rebote de afuera porque en el proyecto se ha contemplado una posibilidad de indemnizar prácticamente comprando la matrícula a los viejos que están en el sistema. Es decir, está prevista toda la parte estratégica.

Sin embargo, al parecer sería conveniente y necesario un plazo de 30 días por lo que escuché decir al Ministro de Trans

SECRET O

portes en el sentido de que el movimiento de la Empresa Portuaria y la adecuación para llegar a fines de año a la época de "peak" hacen necesario que este sistema esté implementado convenientemente.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Treinta días.

El señor ASESOR JURIDICO DE LA FACH.- Y se vería en comisión conjunta.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Sí.

El señor GENERAL MENDOZA.- Simple urgencia.

El señor ALMIRANTE MERINO.- No existe ninguna disposición que impida que la Junta fije el tiempo sin calificarlo con nombre. O sea, podemos adquirir el compromiso de despacharlo en 30 ó 45 días.

¿Están de acuerdo en establecer 30 días?

El señor GENERAL MENDOZA.- Conforme.

El señor GENERAL MATTHEI.- Treinta días.

El señor TENIENTE GENERAL BENAVIDES.- Sí.

El señor GENERAL MENDOZA.- Y comisión conjunta.

TABLA

1.- PROYECTO DE LEY MODIFICATORIO DE DISPOSICIONES LEGALES APLICABLES A LA GENTE DE MAR (BOLETIN 2951-13).

El señor ALMIRANTE MERINO.- Hay un solo proyecto en Tabla. Lamentablemente, hoy no podrá terminar su tramitación pues el Ministro del Trabajo debe estudiar con el de Hacienda una proposición de tipo económico de mi Comisión. Esto todavía no se ha hecho porque el Ministro de Hacienda recién llegó anoche.

En todo caso, mi intención al pedirles que aceptaran su inclusión en la Tabla es que veamos el articulado, que en general tiene algunas modificaciones menores que serán informadas por el señor Walter Riesco, especialista en materia de leyes del trabajo. También hay algunas materias que es absolutamente necesario que se vean en este momento por ser muy técnicas.

El sistema de guardia a bordo de los buques no es igual al existente en una fábrica. No se puede comparar el trabajo de un obrero en una fábrica de colchones, por ejemplo, con la labor

SECRETO

de un tripulante que va atravesando el Pacífico y se demora 40 días en llegar al otro lado. Es decir, hay una cantidad de cosas que se estaban tratando de equiparar en la ley y que no será posible hacerlo.

Por lo tanto, si ustedes no tienen inconveniente, cederé la palabra al señor Riesco para que informe.

El señor RELATOR.- Honorable Junta, me permito informar el proyecto de ley que modifica las disposiciones que se aplican a los trabajadores embarcados o gente de mar.

Esta iniciativa legal fue estudiada en comisión conjunta durante los últimos meses del año pasado y se le hicieron diversas adecuaciones en el curso de este año.

El señor ALMIRANTE MERINO.- ¿Podría decir más o menos cuánto tiempo se lleva estudiando este proyecto?

El señor RELATOR.- Su estudio comenzó en noviembre de 1980.

El señor ALMIRANTE MERINO.- O sea, llevamos casi siete meses estudiando un proyecto similar al de los portuarios.

El señor RELATOR.- Almirante, esta iniciativa fue despachada concretamente en diciembre de 1980 por la comisión conjunta; luego hubo que hacer algunas adecuaciones a pedido del señor Almirante, y recientemente fue despachado por la comisión conjunta con el nuevo articulado.

La ley en proyecto tiene cuatro objetivos precisos: uno consistente en incorporar a la gente de mar al Plan Laboral, entendiéndose por tal la aplicación a este personal de las normas de la ley de negociación colectiva y del cuerpo legal relativo a las organizaciones sindicales.

En seguida, hacer aplicables, en cuanto sea posible por la especialidad del trabajo, las normas laborales comunes; vale decir, en general el decreto ley 2.200 y otras normas del Código del Trabajo.

A continuación, eliminar algunas trabas y requisitos para hacer más efectiva la libertad de trabajo, cumpliendo con eso el mandato de la Constitución Política del Estado.

Y finalmente, a través de una simplificación de las normas del contrato de trabajo de este personal, lograr una mayor flexibilidad en las relaciones del trabajo entre el empleador y la gente de mar.

SECRETO

El señor ALMIRANTE MERINO.- Lo más importante de esto es que el costo de operación de las naves por efectos del costo del trabajo sea similar o competitivo al de las naves extranjeras, lo que actualmente no sucede, pues no hay naves chilenas que puedan competir con ninguna extranjera por ser tan altos los costos de la mano de obra y del trabajo, que quedan fuera de toda posibilidad de competencia.

El señor RELATOR.- Las normas del proyecto están contenidas en trece artículos permanentes y uno transitorio.

Si me permite la H. Junta, informaré de modo general sobre el articulado, cómo se cumple cada uno de los objetivos que he precisado, a fin de no entrar en el detalle de cada norma, o procederé en la forma como estimen conveniente.

El señor ALMIRANTE MERINO.- El proyecto se estudió en comisión conjunta y ésta ya emitió un informe. Existen algunas observaciones.

Prosiga.

El señor RELATOR.- Las modificaciones al decreto ley 2.200 dicen relación con una definición de lo que se entiende por gente de mar y, además, con una disposición medular del proyecto, que es la forma como se otorgan los permisos, matrículas, títulos, etcétera.

El artículo 162 B que se agrega al decreto ley 2.200 establece que estos documentos --licencias, títulos o matrículas--, son otorgados por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante de acuerdo a normas reglamentarias que permiten calificar los conocimientos e idoneidad profesional de los interesados, y que son documentos de carácter nacional.

La importancia de esta norma consiste en que la matrícula la deja de ser un documento que se entrega discrecionalmente por la autoridad. En lo sucesivo, para su otorgamiento es necesario observar requisitos objetivos establecidos en la ley o en los reglamentos. Quien sea que cumpla estos requisitos tendrá derecho a la matrícula y por consiguiente a trabajar en el sindicato. Y la matrícula no es otorgada en determinados sectores del territorio nacional sino que tiene una vigencia de carácter nacional.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Eso es lo más importante porque cambia todo el sistema. Cualquiera puede tener la matrícula siempre que se lo permita la autoridad marítima.

Por lo tanto, en vez de haber matriculados en Chile, por

SECRET O

decir, 500 tripulantes, puede haber 5 mil, siempre que hayan obtenido la matrícula. Y al existir ese número de tripulantes matriculados y conociendo por informaciones y muestreos que en Chile hay cerca de 180 mil o 200 mil hombres capaces de desempeñarse en faenas marítimas que actualmente no tienen derecho a matrícula porque solamente están limitadas a un número muy pequeño, se ha producido el problema que veremos en seguida.

Ahora la matrícula será nacional y la otorgarán todas las autoridades marítimas y no sólo una.

El señor RELATOR.- Eso es lo fundamental, señor Almirante, en lo relativo a las normas generales aplicables a este sector.

En seguida, en lo concerniente a las modificaciones al decreto ley 2.756; o sea, a la ley de organizaciones sindicales, se define lo que es un sindicato de trabajadores eventuales.

Primitivamente, en el artículo 5° del decreto ley mencionado los trabajadores eventuales estaban constreñidos exclusivamente a los trabajadores de la construcción. Se incluye en esta oportunidad al sector de trabajadores embarcados y a los artistas. Al respecto deseo precisar que modificaciones adicionales, tanto al decreto ley 2.200 como al decreto sobre organizaciones gremiales y a la ley de la negociación colectiva, que no dicen relación con este sector han sido introducidas por la razón de que está en estudio en esta misma época una modificación al D.L. 2.200 y al resto de los cuerpos legales que he señalado.

De manera que la comisión conjunta ha estimado conveniente incorporarlas en este mismo texto a fin de evitar que estas disposiciones sean modificadas en oportunidades muy seguidas, o que una vez promulgado este proyecto de ley inmediatamente salga una nueva modificación de la misma norma.

Por ello, ustedes podrán observar que hay algunas modificaciones que no dicen relación con el tema, pero por la razón indicada se ha estimado necesario incorporarlas.

Como señalaba, en los sindicatos de trabajadores eventuales se incluye a la gente de mar, y estos sindicatos tienen por objeto exclusivamente convenir con determinadas empresas ciertas condiciones de trabajo; pero esto no constituye contratos colectivos de trabajo sino que más bien se forma una especie de bolsa de trabajo en la cual el afiliado, digamos, al ir a contratar a determinada empresa ya sabe que sus condiciones de trabajo son las

SECRET

que han sido convenidas por el sindicato de trabajadores eventuales.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Son limitados en el tiempo

El señor RELATOR.- Exactamente.

Por consiguiente, este sindicato de trabajadores eventuales no puede negociar colectivamente. Sin perjuicio de eso, los trabajadores de gente de mar pueden pertenecer a sindicatos de empresas. Si tienen contrato con una determinada empresa pueden afiliarse a su sindicato y, por lo tanto, a través de ese camino negociar colectivamente.

El señor ALMIRANTE MERINO.- La mayoría de los armadores tienen un sindicato con la gente que utilizan usualmente. Por ejemplo, un buque como el Aconcagua tiene una dotación de diseño de 28 tripulantes, pero la ley chilena le exige 50. Entonces, los 22 restantes son eventuales y el armador los contrata para cada viaje. El hombre que va a trabajar por el viaje sabe que terminado éste se le acaba el contrato. Por eso se llaman eventuales. En cambio, el resto, los permanentes, forman el sindicato del armador y a ellos éste los mantiene a través del tiempo.

Entonces, aquí viene una de las partes graves. Generalmente, el armador conoce a los permanentes, tiene confianza en ellos y los mantendrá a través del tiempo. Los eventuales son personas que las usa para el viaje y si son buenos posiblemente después entren al sindicato; es decir, si son calificados como buenos en el viaje por el contramaestre, por el jefe de máquinas, por el primer piloto, etcétera. ¿Qué sucede después? Que los eventuales no tienen derecho, porque la ley no les otorga esa capacidad, para negociar con el armador ningún tipo de contrato a largo plazo, ninguna clase de acuerdo colectivo, por ser ellos prácticamente la persona que se contrata con un armador por un viaje.

El señor RELATOR.- En seguida, respecto de la ley de organizaciones sindicales, se establece la necesidad de adecuar los estatutos a esta disposición, tal como se hacía en las disposiciones de esta ley, dándose un plazo para ello hasta el 31 de diciembre de 1981.

Asimismo, hay obligación de renovar las directivas sincales dentro del mismo plazo.

En lo referente a las modificaciones de la ley de nego

SECRETO

ciación colectiva, en general se aplica ese cuerpo legal, pero dado el trabajo especial o la forma especial en que se desarrolla el trabajo de este personal, se le aplican también ciertas normas especiales. Así, declarada la huelga, el plazo que se establece para hacerla efectiva es un poco más largo que el común: cinco días en lugar de tres. Asimismo, si el personal está embarcado es necesario que llegue a puerto, y aún más: que en el puerto donde arribe la nave exista un Cónsul chileno para poder hacer efectiva la huelga.

Se dan ciertas facultades a ese cónsul chileno para los efectos de que pueda determinar que no existen en ese puerto las condiciones como para hacer efectiva la huelga, siempre que lo pida la mayoría del personal involucrado. Esto, porque podrían llegar a un puerto en ciertas condiciones muy hostiles y, entonces, los mismos tripulantes no quieren hacer efectiva la huelga por ello.

Además, se establece la prórroga de las resoluciones de la Comisión Tripartita N° 2 que rigió las condiciones de estos trabajadores hasta esta fecha ,...

El señor ALMIRANTE MERINO.- Todavía están vigentes.

El señor RELATOR.- ... prórroga que se prolonga hasta el día anterior a la fecha en que se inicie la vigencia del primer contrato colectivo que se celebre.

Se le dan facultades a la Dirección del Trabajo para señalar las fechas en que podrán negociar colectivamente las empresas de este sector, fijándose el límite de que no pueden establecer fechas coincidentes. Asimismo, la Dirección del Trabajo deberá determinar la fecha de inicio de la negociación y la duración del respectivo contrato colectivo, disposiciones que en la ley general de negociación colectiva venían en los artículos transitorios respecto de las primeras negociaciones que se hicieran en general en el campo laboral.

En general, éstas son las modificaciones que se establecen o las normas especiales para la negociación colectiva de este sector.

Señor Almirante, para los efectos de la historia de la ley ...

El señor ALMIRANTE MERINO.- Me interesaría ver el asunto de la matrícula nacional y el efecto que tiene

SECRETO

El señor RELATOR.- Al respecto, en este momento cada matriculado tiene una matrícula en determinado puerto o lugar del país.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Hay dos tipos de matrículas: portuarias, es decir para los terrestres, y matrículas para los embarcados. La de los terrestres la negociará el Ministerio del Trabajo comprándoles las matrículas para que todo el mundo pueda entrar a trabajar. Para los marítimos todavía no tenemos solución, y eso es lo que estamos viendo.

El señor RELATOR.- Respecto de este punto, señor Almirante, existen los siguientes problemas que se han planteado en el estudio.

Primero, con las disposiciones relativas al contrato del barco y otras de esta ley, será posible reducir dotaciones en las naves en lo sucesivo con el objeto de rebajar costos, como usted mismo lo manifestara. En segundo lugar, actualmente se da la situación de que muchas naves de bandera nacional han cambiado de bandera y, por consiguiente, hay muchos puestos de trabajo.

Asimismo, las disposiciones de esta ley significarán una apertura en cuanto al otorgamiento de matrículas, porque, como decía, a todo aquel que cumpla con los requisitos la autoridad marítima tendrá que otorgarle su matrícula y, por consiguiente, se espera entonces que un gran contingente de personal ingrese a estas labores.

Por lo tanto, en lo sucesivo y una vez que se promulgue esta ley la competencia será mucho más fuerte.

El señor AUDITOR GENERAL DE LA ARMADA.- En cuanto al personal que postule a ingresar a estas labores.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Sí, que postule. En estos momentos está limitado. Así es que ahora prácticamente podrá entrar cualquier cantidad de gente.

El señor AUDITOR GENERAL DE LA ARMADA.- Actualmente hay más o menos 1.700 ó 1.800 matriculados, de los cuales hay en actividad en buques chilenos alrededor de 700 u 800. Los demás están en espera de trabajo.

El señor RELATOR.- Y aquí se ha planteado, señor Almirante, que con la fuerza de las cosas, digamos, habrá trabajado res de este sector que en lo sucesivo no lograrán contratos en barcos, ya sea por la edad o por haber gente con mayores aptitudes o que aspira a más bajos salarios; es decir, no van a ingre-

SECRETO

sar a la actividad. Entonces, habrá gente que se verá marginada.

De ahí surge el problema de que, como la matrícula actualmente está protegida, constituye para ellos un derecho adquirido. O, realmente, digamos, puede abrirse la posibilidad en la forma que he indicado, sufriendo esta gente los perjuicios sin una indemnización correlativa.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Ese es el problema en parte, porque la matrícula era el contrato que el Estado indirectamente le daba a un grupo de gente para trabajar. Con el proyecto en estudio ese contrato se acaba.

Hace cuatro o cinco años nosotros decidimos disminuir el número de gente en el sector del carbón, de ENACAR, porque en ese momento el precio era de 72 dólares la tonelada de nuestro carbón, en circunstancias de que el que se traía de Polonia costaba 43 dólares. Había 40 dólares de diferencia, puesto en Valparaíso.

En vista de ello, consideramos que la única forma de resolver el problema era disminuir el número de gente en ENACAR y en general en todas las compañías carboníferas para reducir los costos, porque además de que en cuanto al flete estaba muy lejos el punto de extracción del mineral, había mucha gente trabajando.

Pero para desprendernos del número necesario y llegar a un costo de 40 a 45 dólares la tonelada había que despedir alrededor de 4 mil personas. Entonces, aprobamos una ley concediéndoles una indemnización a todos los obreros del carbón que serían despedidos.

Posteriormente se aprobó una ley similar que otorgaba una indemnización a todo el personal despedido por reducción de la Administración Pública.

En este caso no se despide con nombre y apellido, pero por el hecho de dar matrícula general y de que el Estado, que era el que contrataba indirectamente, le deja de dar esa facilidad o ese respaldo de contrato a la gente que estaba trabajando y permite que ingrese cualquiera, toda la gente mayor de 45 ó 50 años --en esta profesión el mayor de 50 años no sirve-- quedará sin trabajo.

En vista de ello, mi Comisión tiene dos alternativas. Las hemos visto con el Ministro del Trabajo y no le gusta la primera --el presidente de CAPREMAR sabe que lo puede hacer-- por

SECRETO

el efecto, digamos, acumulativo que tendrá en el resto de los trabajadores una alternativa tendiente a que a la gente afecta a la ley 10.622, con matrícula vigente, al perder este trabajo que actualmente tiene por abrirse la matrícula y transformarse en nacional, se le dé una pensión con cargo a la Caja de Previsión de la Marina Mercante.

Pero, reitero, esa solución contenida en un artículo no le agrada al Ministerio del Trabajo y concuerdo en eso porque puede crear expectativas a otro personal que se halle en las mismas condiciones.

A mi juicio, la segunda alternativa es la más lógica y puede incluirse en esta ley en proyecto, en cuyo caso la despachamos en 48 horas. Consiste en que la gente de mar con matrícula vigente que por causas que no les sean imputables no celebrare contrato dentro del año siguiente a la vigencia de esta ley, percibirá, a título de indemnización y por una sola vez, una suma equivalente a tantos meses --mi apreciación es que sean seis meses-- de su salario mensual y el subsidio de cesantía por un año mientras encuentra empleo, el que cesará si logra trabajar antes.

Considero de absoluta justicia esta segunda solución porque se trata de gente que está trabajando y a la cual el Estado le quita ese derecho al abrir la posibilidad de empleo a una cantidad grande de personas.

Por otro lado, estoy totalmente de acuerdo en que se dé posibilidad de trabajo a un número de personas y que se modifiquen las condiciones en las cuales laboran actualmente los buques, porque de lo contrario no podremos competir nunca con ninguna otra marina mercante.

El señor GENERAL MATTHEI.- Pero todos quedarán sin trabajo.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Eso puede suceder.

Por eso, opino que no debemos ser injustos, pues este Gobierno ya otorgó subsidio de cesantía a otro personal que tuvo que despedir. Se trata, en consecuencia, de situaciones similares.

El señor GENERAL MATTHEI.- No es tan similar.

El señor GENERAL MENDOZA.- Esta situación no es semejante a ninguna otra.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Considero que debemos hacerlo.

SECRETO

El señor GENERAL MENDOZA.- ¿Esta disposición no se contrapone con ninguna otra?

El señor ALMIRANTE MERINO.- Esta materia todavía no la ha visto el Ministerio de Hacienda.

El señor MINISTRO DEL TRABAJO Y PREVISION SOCIAL.- Pienso que hoy, como está la situación, dado el punto señalado por el señor Almirante Merino en el sentido de que los costos del personal chileno son tan excesivamente superiores a los del resto del mundo, cada día que pasa sin aprobarse esta iniciativa se acumula y aumenta la presión en una dirección perjudicial para el país, para la Marina Mercante y para los propios trabajadores, pues éstos en la actualidad están siendo empujados en forma ficticia y artificial al cambio de bandera. Y, obviamente, al cambiar de bandera pueden prescindir de todo el personal nacional y reemplazarlo por trabajadores extranjeros.

El señor ALMIRANTE MERINO.- El cambio de bandera significa cambio de matrícula.

El señor MINISTRO DEL TRABAJO.- Justamente. Por lo tanto, si no hacemos nada, perfectamente puede estarse agravando la cesantía.

En ese sentido, opino que la dictación de esta ley, aun sin la indemnización que se había contemplado originalmente, detendrá la hemorragia en el aumento de la desocupación de las personas de nacionalidad chilena que podrían trabajar a bordo.

De modo que sin perjuicio de comprometerme a estudiar a fondo esto con el Ministerio de Hacienda, que tendrá la última palabra, creo que independientemente de cualquier solución en materia de seguro de cesantía es altamente conveniente para el empleo a lo largo del país aprobar esta ley --modestamente me atrevo a hacer la sugerencia-- tal como la han visto las comisiones conjuntas, aun sin indemnización.

Creo que se pueden desligar los dos aspectos. ¿Por qué? Porque todas las alternativas que se han visto parten de la base de que cualquier posible indemnización o seguro de cesantía sería para la gente que pierda el empleo a causa de esta ley.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Nada más.

El señor MINISTRO DEL TRABAJO Y PREVISION SOCIAL.- O sea, en este momento perfectamente se puede decir: "Los que estaban em

SECRETO

pleados el día en que se aprobó esta ley se acogen a este beneficio", y detendríamos la hemorragia del aumento de la cesantía entre hoy y el momento en que esté afinado el financiamiento y la modalidad de una eventual indemnización.

Entrando ahora a la sugerencia concreta, en realidad en cuanto a pensiones y como ya explicó el señor Almirante, cualquier ruptura del precedente que sentó la Junta es fatal, porque por ayudar a cien personas sentaríamos un precedente que en realidad no sería defendible ante el resto de la ciudadanía.

Además, este personal, por ser discontinuo y eventual, o sea por tener contrato a plazo fijo, efectivamente hoy día no reúne los requisitos para cobrar seguro de cesantía y nunca los reunirá. En ese sentido, ...

El señor ALMIRANTE MERINO.- Eso no es así, porque la matrícula se la dio el Estado.

En consecuencia, el no tener contrato de trabajo vigente no quiere decir que no tenga la capacidad de tener un (no se entienden las últimas palabras).

El señor MINISTRO DEL TRABAJO Y PREVISION SOCIAL.- Señor Almirante, me refería a que la ley de subsidio de cesantía actualmente vigente consigna que la persona debe perder el empleo por causa no imputable al trabajador. Si se vence el plazo hoy, no puede impetrar el beneficio de subsidio de cesantía.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Tal como está la ley sí, pero en conciencia, ni usted ni yo podríamos hacer algo así porque a sabiendas estaríamos quitándole un derecho a quien se lo dimos. Entonces, lo perdería al abrir nosotros la puerta para que ingrese cualquiera. Por lo demás, estoy de acuerdo en que entre cualquiera.

El señor MINISTRO DEL TRABAJO Y PREVISION SOCIAL.- Sobre eso deseo aclarar dos puntos. Uno, la probabilidad de quedar cesante al aprobarse esta ley es menor que si no se hace nada, porque en la actualidad estamos empujando al sistema a una reacción extrema de cambio de bandera. De modo que aminoramos la dificultad al aplicar esta ley.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Pero cuando se produzca el hecho habría que darles la capacidad de tener eso.

El señor MINISTRO DEL TRABAJO.- Nosotros estábamos planteando al Ministerio de Hacienda la posibilidad de flexibilizar por

SECRETO

una vez la mecánica de la ley de seguro de cesantía para que el que acumule los meses correspondientes de imposiciones, en el momento preciso, aunque tenga contrato a plazo fijo, pueda impetrar este beneficio.

Eso es lo que está estudiando el Ministerio de Hacienda. Hay algo avanzado, pero efectivamente el Ministro llegó anoche y por eso temo que pueda surgir un atraso si esperamos ese artículo. Y modestamente me atrevo a sugerir que con el procedimiento que usted explicó acá se analice esa norma en su mérito y, sin perjuicio de eso, se apruebe la ley estudiada en las comisiones conjuntas, porque eso detendrá el problema a partir de hoy y no en dos, tres o cuatro semanas más porque en realidad es un problema grave.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Ofrezco la palabra.

El señor GENERAL MATTHEI.- A mi juicio, si se ve un problema en cualquier momento se puede negociar. Se daría al Gobierno y al Ejecutivo una capacidad de negociación si después se les dice: "Claro, tiene toda la razón. Estudiaremos una ley para resolver su problema". Eso es mucho mejor que dárselo ahora, pues con ello se quita al Gobierno toda capacidad para negociar.

Por lo tanto, yo también sugiero sacar esta ley como está, sabiendo que tenemos pensada y prevista otra posibilidad para que, si se crea un problema muy grande, el Gobierno pueda graciosamente enviar un proyecto para beneficiarlos. En esta forma se sentirán mucho más felices que si esa posibilidad la ponemos desde un comienzo.

El señor GENERAL MENDOZA.- Este es un proyecto eminentemente técnico y visto en comisión conjunta.

En lo personal no tengo ninguna observación, salvo la proposición del Almirante que, francamente, no ...

El señor GENERAL MATTHEI.- Además, no se ha estudiado.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Hay varias modificaciones de forma que no son importantes.

En mi apreciación, sería inmoral aprobar la ley sin la alternativa de que las personas puedan recibir una indemnización por el hecho de que el Estado les quita su fuente de trabajo, en circunstancias de que a todo el resto se le ha dado la posibilidad de pedir esa indemnización.

El señor GENERAL MATTHEI.- No es la misma cosa.

SECRET

El señor ALMIRANTE MERINO.- Es lo mismo.

El señor GENERAL MATTHEI.- No se puede comparar, por ejemplo, a 4 mil trabajadores que están laborando con un contrato claro de trabajo. Esto es algo muy distinto: aquí hay un grupo de gente que tiene matrícula pero no necesariamente trabajo. Por lo demás, tengo entendido que la mitad de éstos no tienen trabajo.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Conforme, pero tienen el derecho al trabajo.

El señor GENERAL MATTHEI.- Pero no están ganando.

En seguida, si de 10 mil se despide a 4 mil, entiendo que se les indemnice. En el caso en estudio, en tanto, se trata de 1.600 personas y, de éstas, 800 ó 900 están efectivamente trabajando. Las demás no.

Por lo tanto, es distinto si a este segundo grupo de repente se le dice: "Miren, ahora más gente tendrá derecho a trabajar". Tener derecho a trabajar no significará necesariamente que esos 900 perderán sus fuentes de trabajo.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Yo me refiero a los que en este momento están trabajando y tienen su matrícula y que dejarán de hacerlo por el hecho de que se dará matrícula abierta a todo el mundo: éstos tienen derecho a indemnización. No los que están cesantes.

El señor GENERAL MATTHEI.- ¿Y por qué dejarán de trabajar?

El señor MINISTRO DEL TRABAJO Y PREVISION SOCIAL.- El problema puede aparecer si no se dicta la ley. Pero si se dicta ...

El señor GENERAL MENDOZA.- Haya más o haya menos matriculados, el que tiene empleo sigue trabajando.

A mi modo de ver, esto lo podríamos comparar con el caso de los profesionales. Si en una repartición pública hay tantos médicos trabajando, no importa en absoluto que la Escuela de Medicina tenga una promoción de 200 egresados ese año, porque los que están contratados siguen en esa condición.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES.- Considero necesario precisar lo siguiente.

Estos son trabajadores eventuales y laboran con el sistema denominado de redondilla, por nombrada; o sea, un trabajador se contrata para un viaje; al regresar espera su turno para volver a hacer otro viaje. Entonces, en el año estará ocupado 6 ó 7 meses y

SECRETO

el resto no porque debe esperar.

Por eso, la proposición del Almirante al contemplar la posibilidad de desahucio a este personal sería siempre que este personal no sea llamado o no sea contratado durante por lo menos un año después de la vigencia de la ley, porque ahí se sabrá que ésta los afectó.

El señor GENERAL MENDOZA.- ¿Sobre qué base sería el desahucio?

El señor AUDITOR GENERAL DE LA ARMADA.- Sería indemnización.

El señor GENERAL MENDOZA.- También podría suceder que una persona no trabajara durante todo el año.

El señor AUDITOR GENERAL DE LA ARMADA.- En realidad, entre otras cosas y fundamentalmente en este tema, esta ley en proyecto implica suprimir una práctica monopólica como es la matrícula, que actualmente existe.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Y la daba el Estado. Era él el que tenía el monopolio.

El señor AUDITOR GENERAL DE LA ARMADA.- El Estado, las leyes o el sistema anterior determinaron que había una cantidad específica de matrículas y nada más, y que solamente esta gente tenía derecho exclusivo y excluyente a trabajar respecto de todos los demás chilenos.

Conforme. Esas eran las reglas del juego.

Ahora bien, se cambia esta práctica monopólica y obviamente todos estamos de acuerdo en eso, también el Ministro del Trabajo, que lo propone. Pero evidentemente esta gente tenía una fuente de trabajo que, dadas las condiciones particulares de éste, era eventual.

Como estos trabajadores eran eventuales no tenían un patrón; es decir, no tenían la condición normal de trabajadores del decreto ley 2.200 de estar en funciones permanentes con sus contratos de trabajo, o de ser empleados públicos, sector respecto del cual se dijo: "Se suprimen 4 mil, quedan 6 mil y a éstos les pagaremos tal indemnización". No. Lo que tenía esta gente era un derecho reconocido a tener la posibilidad de acceso a un trabajo en un tiempo más, y en esa condición se iba dando vuelta en una redondilla.

SECRETO

Lo cierto es que ahora, al ampliarse la matrícula en términos que significan suprimir la práctica monopólica, concepto en el cual todos estamos de acuerdo, evidentemente este personal perderá ese derecho que la ley antes le reconocía. Es decir, siendo éstos trabajadores eventuales, tienen una diferencia fundamental con los demás. De ahí que incluso fueron dejados fuera del Plan Laboral, por tener una condición distinta; es decir, no poseer patrón. Su patrón es la matrícula, es la ley que les dio derecho a una matrícula exclusiva. Esa es la seguridad del trabajo que ellos tienen.

El señor GENERAL MENDOZA.- Si desaparece esta condición de la matrícula, ¿qué les impide que puedan trabajar?

El señor ALMIRANTE MERINO.- Nada.

El señor GENERAL MENDOZA.- ¿Por qué entonces se les trata de indemnizar?

El señor AUDITOR GENERAL DE LA ARMADA.- Con la diferencia de que pierden la exclusividad.

El señor GENERAL MATTHEI.- Estimo que se trata de una situación especial que no se puede comparar con otras. Solamente hice un parangón con los trabajadores del carbón porque el señor Almirante trajo a colación ese ejemplo.

Personalmente estoy de acuerdo en que éste es un caso especial que debe analizarse, y estoy dispuesto a hacerlo, pero, reitero, a mi juicio no es comparable con otros casos por tratarse de un sistema absolutamente distinto a los obreros del carbón. Es tan diferente que no debe hacerse una comparación entre ellos.

Por lo tanto, si analizado este caso en su propio mérito resulta ser justo --no lo he examinado--, estoy dispuesto a estudiarlo. Repito: estoy dispuesto a estudiar esta proposición como cualquiera otra. No me puedo pronunciar en este momento porque no lo he analizado. Opino que se trata de una situación absolutamente única.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Se trata de un trabajador eventual diferente del de la construcción, del artista, distinto del tiritero y de todos los demás. Pero es gente que se gana la vida en esto y que necesita seguir haciéndolo y nosotros no podemos quitárselo. Desde luego, podemos hacerlo por ley y procederemos así por necesitarlo para tener capacidad de competencia en el transporte marítimo del mundo. Si no nunca abarataremos los costos.

SECRETO

Por consiguiente, lo que nos costará dar un subsidio de cesantía a 100 ó 150 personas es menos de lo que perderemos. No es nada en comparación con el efecto social que tiene dejar a 100 ó 150 personas alegando contra el Gobierno.

El señor GENERAL MATTHEI.- Estoy dispuesto a estudiarlo.

El señor GENERAL MENDOZA.- Considero buena la proposición del General Matthei: que se estudie aparte, y todo lo demás se daría por aprobado.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Entonces, estaría de acuerdo el Ministerio en introducir todo el resto de las modificaciones.

El señor AUDITOR GENERAL DE LA ARMADA.- Existe una minuta. Según entiendo, fue conversada con los Asesores Jurídicos y prácticamente contiene correcciones técnicas y de redacción.

El señor GENERAL MATTHEI.- Estamos de acuerdo.

El señor AUDITOR GENERAL DE LA ARMADA.- Me atrevería a decir que hay un punto que es de fondo: el relativo a la jornada de trabajo. Se trata de lo siguiente.

El Ministerio del Trabajo discurrió que la jornada de trabajo, dada la naturaleza de éste, es de 56 horas, constituidas por 48 más 8 horas extraordinarias. El punto de vista del señor Almirante es que debe volverse al sistema que tenían; es decir, que la jornada de trabajo de este personal es de 56 horas semanales dada la naturaleza de sus labores.

El señor ALMIRANTE MERINO.- No tenemos por qué cambiarla. Ellos están de acuerdo.

El señor MINISTRO DEL TRABAJO Y PREVISION SOCIAL.- Estamos todos de acuerdo.

--Se producen varios diálogos.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Deben estar en el mar siete días por lo menos, incluyendo sábado y domingo, y cada día son 8 horas de guardia, lo que da 56. Eso no se puede evitar.

El señor GENERAL MATTHEI.- De acuerdo.

El señor AUDITOR GENERAL DE LA ARMADA.- En resumen y por lo que he sabido, es la única observación de fondo.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES.- Deseo referirme a un punto muy breve.

SECRET O

Del articulado de este proyecto parecería desprenderse que es posible que negocien colectivamente tanto trabajadores que tienen contrato permanente como los con contratos de eventuales.

Por ello, en la minuta también se incluye una modificación para tal efecto. Sin embargo, es necesario dejar bien en claro que en este caso es aplicable el artículo 5° del decreto ley 2.758, según el cual los trabajadores transitorios o eventuales no pueden negociar.

El señor AUDITOR GENERAL DE LA ARMADA.- Entiendo que está aclarado en la redacción.

El señor ALMIRANTE MERINO.- El texto enviado por el Ministerio no estaba suficientemente claro y aparecía como que los dos juntos podían negociar con el armador. No es así porque el eventual estará por un viaje.

Por otra parte, creo que en el futuro, con esta ley prácticamente no habrá trabajadores eventuales. El porcentaje de éstos será tan bajo que todos los armadores tendrán su propio sindicato porque les convendrá tener un sindicato con el cual tratar.

En consecuencia, la ley quedaría lista con el informe que enviará el Ministerio del Trabajo.

El señor GENERAL MATTHEI.- Sobre la indemnización.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Sobre indemnización y nada más.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- ¿El proyecto se firmaría ahora o en la próxima sesión?

El señor ALMIRANTE MERINO.- En la próxima sesión, cuando recibamos el informe del Ministro del Trabajo.

El señor GENERAL MATTHEI.- Al recibir el informe deberé estudiarlo previamente, porque podría estar en desacuerdo.

Hay dos alternativas: lo vemos una vez que llegue la proposición otra vez del Ejecutivo y pasa nuevamente a Junta a ser estudiado en comisión conjunta, ...

El señor ALMIRANTE MERINO.- Ya está estudiado.

El señor GENERAL MATTHEI.- Este es un nuevo articulado.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Es muy simple. Faltaría una norma.

El señor GENERAL MATTHEI.- Pero esa disposición es importante.

SECRETO

El señor MINISTRO DEL TRABAJO Y PREVISION SOCIAL.- Para apurar el despacho de ese único artículo, tal vez sería más práctico ver esto y aprobarlo dado que ya está estudiado. Y ese artículo estudiarlo en su mérito y aprobarlo en su mérito, porque si se va a ligar lo uno con lo otro ...

El señor ALMIRANTE MERINO.- Pero es toda una sola ley.

Yo no firmo el proyecto si no se trata de una sola ley.

El señor MINISTRO DEL TRABAJO.- El problema se agravará.

El señor ALMIRANTE MERINO.- No. Depende de la velocidad que le dé ahora el Ministerio del Trabajo.

El señor MINISTRO DEL TRABAJO Y PREVISION SOCIAL.- Le estamos dando la máxima celeridad.

El señor TENIENTE GENERAL BENAVIDES.- ¿Físicamente, cuándo se podría ver esto?

El señor ALMIRANTE MERINO.- El próximo martes.

El señor MINISTRO DEL TRABAJO.- Yo debo seguir un trámite, una rutina. ¿Cómo lo ingreso? ¿Pido trámite extraordinario o extrema urgencia?

El señor ALMIRANTE MERINO.- Usted envía el artículo que hayan estudiado a través del Ejecutivo y el martes lo vemos en Junta.

El señor GENERAL MATTHEI.- Antes de eso debe ir a comisión conjunta. Personalmente debo estudiarlo. Recién el próximo miércoles hay reunión de mi Comisión.

El señor AUDITOR GENERAL DE LA ARMADA.- De todas maneras, considero conveniente que los asesores técnicos vean las observaciones en comisión conjunta, por haber algunos detalles que tal vez haya que conversarlos.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Señor, si no se firma ahora el proyecto, sugeriría convocar a una sesión cuando esté determinada la decisión respecto de este artículo.

El señor GENERAL MATTHEI.- Conforme.

El señor GENERAL MENDOZA.- De acuerdo.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Oportunamente se citaría a sesión extraordinaria.

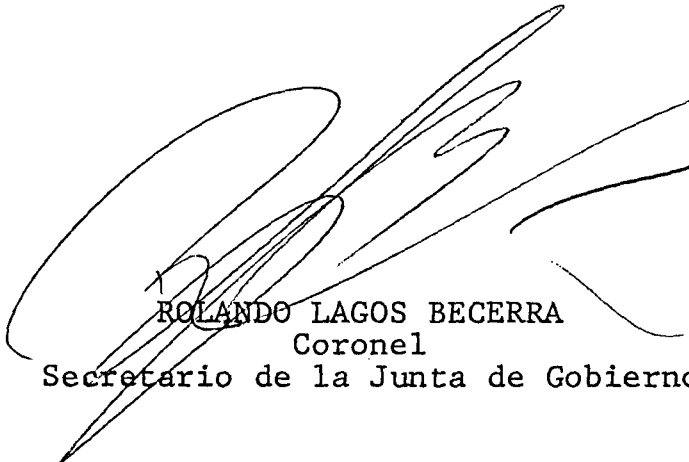
El señor GENERAL MATTHEI.- Totalmente de acuerdo.

SECRET

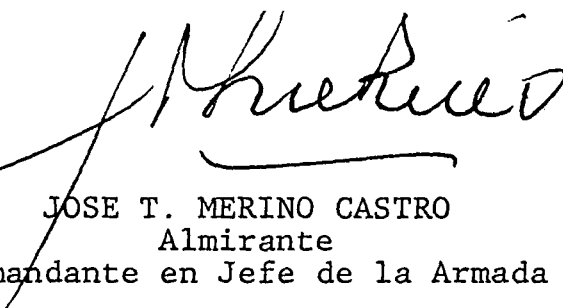
El señor ALMIRANTE MERINO.- Gracias.

--Queda pendiente el proyecto.

--Se levanta la sesión a las 17.45 horas.



ROLANDO LAGOS BECERRA
Coronel
Secretario de la Junta de Gobierno



JOSE T. MERINO CASTRO
Almirante
Comandante en Jefe de la Armada