

REPUBLICA DE CHILE



DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

PUBLICACION OFICIAL.

LEGISLATURA ORDINARIA

Sesión 37^a, en jueves 28 de julio de 1966.

Especial.

(De 16.14 a 16.30).

PRESIDENCIA DEL SEÑOR TOMAS REYES VICUÑA.

SECRETARIO, EL SEÑOR PELAGIO FIGUEROA TORO

I N D I C E.

Versión taquigráfica.

	Pág.
I. ASISTENCIA	2409
II. APERTURA DE LA SESION	2409
III. LECTURA DE LA CUENTA	2409
IV. ORDEN DEL DIA:	
Proyecto de ley que establece normas para el fomento de las exportaciones. Veto. (Queda pendiente la votación)	2409

A n e x o s .

Pág.

DOCUMENTOS:

- | | |
|---|------|
| 1.—Proyecto de ley, en cuarto trámite, que modifica el régimen jurídico de los sindicatos agrícolas | 2413 |
| 2.—Proyecto de acuerdo de la Cámara de Diputados, que aprueba el Convenio sobre Transporte Aéreo suscrito con la República Argentina, en Santiago, el 14 de diciembre de 1948 | 2418 |
| 3.—Proyecto de la Cámara de Diputados, que establece normas para el fomento de la industria automotriz | 2430 |

VERSION TAQUIGRAFICA.

I. ASISTENCIA.

Asistieron los señores:

—Aguirre D., Humberto	—Gómez, Jonás
—Barros, Jaime	—González M., Exequiel
—Bulnes S., Francisco	—Gormaz, Raúl
—Campusano, Julieta	—Gumucio, Rafael A.
—Contreras, Carlos	—Noemí, Alejandro
—Corbalán, Salomón	—Prado, Benjamín
—Durán, Julio	—Reyes, Tomás
—Enríquez, Humberto	—Rodríguez, Aniceto
—Ferrando, Ricardo	—Von Mühlenbrock, Julio
—García, José	

Concurrió, además, el Ministro de Justicia.

Actuó de Secretario el señor Pelagio Figueroa Toro, y de Prosecretario, el señor Federico Walker Letelier.

II. APERTURA DE LA SESION.

—Se abrió la sesión a las 16.14, en presencia de 14 señores Senadores.

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

III. LECTURA DE LA CUENTA.

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

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

Oficios.

Cuatro de la Honorable Cámara de Diputados:

Con el primero, comunica que ha tenido a bien aprobar, en los mismos términos en que lo hizo el Senado, el proyecto de ley que concede amnistía a don Jorge Lobos Cassanello.

—Se manda comunicarlo a S. E. el Presidente de la República.

Con el segundo, comunica que ha tenido a bien aprobar, con excepción de las que indica, las modificaciones introducidas por el Senado al proyecto de ley que modifica el régimen jurídico de los sindicatos agrícolas.

—Queda para tabla.

Con los dos últimos, comunica que ha tenido a bien prestar su aprobación a los siguientes asuntos:

1) Proyecto de Acuerdo que aprueba el Convenio sobre Transporte Aéreo suscrito con la República Argentina, en Santiago, el 14 de diciembre de 1948.

—Pasa a la Comisión de Relaciones Exteriores.

2) Proyecto de ley que establece normas para fomentar el desarrollo de la industria automotriz.

—Pasa a la Comisión de Economía y Comercio y a la de Hacienda, para los efectos de lo establecido en el inciso segundo del artículo 38 del Reglamento.

IV. ORDEN DEL DIA.

NORMAS SOBRE FOMENTO DE LAS EXPORTACIONES. VETO.

El señor FIGUEROA (Secretario).—Corresponde continuar discutiendo el informe de las Comisiones de Hacienda y de Economía y Comercio, unidas, recaído en las observaciones del Presidente de la República, en segundo trámite constitucional, al proyecto que establece normas para estimular las exportaciones.

—Las observaciones se insertan en los Anexos de la sesión 12ª, en 21 de junio de 1966, documento N° 2, página 986, y el informe sobre el veto, en los de la sesión 28ª, en 20 de julio de 1966, documento N° 2, página 1942.

El señor FIGUEROA (Secretario).—Quedó pendiente la observación formulada al artículo 27 del proyecto.

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

El señor GOMEZ.—Señor Presidente, deseo que se aclare qué se entiende por “industrias nuevas”: si se trata de industrias que produzcan artículos que no se fabricaban en el mercado, o de aquellas que se establezcan después de la dictación de la ley, aunque los artículos que produzcan ya se estuvieren elaborando en el país.

En el debate de ayer quedó en claro que un grupo de Senadores opina que lo nuevo es el producto, y otro grupo —en él me encuentro— estima que lo nuevo son las industrias, las instalaciones, independientemente del producto.

Deseo que se clarifique este punto para saber cómo debemos votar. Desde luego, declaro que mi pronunciamiento será distinto según el significado que se dé a esa expresión.

El señor REYES (Presidente).—Si me permiten los señores Senadores, quiero expresar por lo menos el criterio de la Mesa sobre el particular.

La expresión “nuevas”, tal como está en el artículo y como fue considerada por el Ejecutivo y por las Comisiones al resolver sobre el veto, se refiere a las industrias, y no al producto que ellas elaboran. Es decir, el término no comprende aquellas industrias que se establezcan para la elaboración o manufactura de elementos que ya se fabriquen en el país y del cual el mercado interno esté suficientemente abastecido o no lo esté.

Vale decir, la expresión “nuevas industrias” se refiere a los nuevos establecimientos, no al producto que elaboran, y, por lo tanto, la palabra “nuevas” no altera el contenido general de esa parte de la frase.

La observación siguiente esclarece y

confirma esta interpretación, pues propone agregar, a continuación de la palabra “establezcan”, la expresión “o que se amplíen”. En efecto, ahí se define la idea, pues se permitiría la ampliación de industrias ya existentes para seguir en la misma línea de producción que actualmente tienen.

En la letra c), cuando se mencionan las industrias existentes que no abastezcan adecuadamente el mercado nacional “en cantidad y calidad”, expresión que se sustituye por “en cantidad o calidad”, se da también una norma en el sentido de que no hay relación entre los términos “industrias nuevas” y el abastecimiento de rubros diferentes de aquellos establecimientos en el país.

No sé si la explicación que acabo de dar sea suficientemente clara para el Honorable Senado.

El señor NOEMI.—Señor Presidente, las modificaciones introducidas por el Ejecutivo al artículo 27 se han prestado, como acaba de decir un señor Senador, a diversas interpretaciones.

Prescindiré del debate de ayer, en que se hicieron cargos totalmente infundados. Quiero referirme, específicamente, a las observaciones signadas con las letras a), b) y c).

En la letra a), el Ejecutivo suprime la palabra “nuevas” por estimarla, como lo dice el informe de las Comisiones, innecesaria y redundante, ya que a continuación se dice: “que se establezcan en el futuro”. En efecto, la disposición, una vez suprimida la palabra “nuevas”, queda como sigue: “De todos modos, será facultad del Presidente de la República otorgar las liberaciones del presente artículo a las industrias que se establezcan en el futuro, . . .”. No cabe duda de que “las industrias que se establezcan en el futuro” no existen; tienen que ser, necesariamente, nuevas.

Se argumentó por los señores Senadores de las bancas del FRAP que, al eliminar la palabra "nuevas", se pierde el espíritu de lo aprobado en esta Corporación, porque, a su juicio, el significado que dicho vocablo da al precepto es el de que no podrían instalarse sino industrias que no existan en el país. Quienes así interpretan la disposición están defendiendo, quiéranlo o no, el monopolio: no quieren que se instalen industrias competitivas con las ya existentes. Y han llegado, en su argumentación, a sostener que, mediante tal precepto, se pretende favorecer sólo a las inversiones extranjeras, no obstante que nada se dice en tal sentido en el artículo 27. Muy por el contrario, queda claramente establecido que pueden instalarse industrias formadas por capitales nacionales.

Pero lo curioso es que se sostenga el criterio de que las industrias que se establezcan en lo futuro pueden ser nuevas o que ya existan en el país, en circunstancias de que el artículo aprobado por esta Corporación, como acaba de señalar el señor Presidente, dice textualmente lo contrario: "De todos modos, será facultad del Presidente de la República otorgar las liberaciones del presente artículo a las nuevas industrias que se establezcan en el futuro, cuando, previo informe de la Dirección de Industria y Comercio, se determine que la o las industrias existentes no abastecen adecuadamente el mercado nacional en cantidad y calidad".

Está claro: se podrán otorgar las liberaciones a las industrias que se establezcan en lo futuro para satisfacer la falta de abastecimiento, por cantidad o calidad, que no hayan podido cubrir las industrias existentes. De manera que el artículo no se refiere a productos nuevos, sino a industrias existentes que, al no cumplir los requisitos de abastecer al país, tendrán que ser suplidas por nuevas industrias,

las cuales recibirán los beneficios propuestos. Esto de que el país pueda disponer de abastecimientos suficientes en cantidad y calidad, cuando la industria instalada no es capaz de satisfacerlos, ¿quién podría objetarlo?

Por tal razón es innecesaria y redundante la palabra "nuevas". Basta la expresión "que se establezcan en el futuro", que no cambia en absoluto lo aprobado por esta Corporación.

El agregado propuesto en la letra b), "o que amplíen", sí que cambia en el espíritu y en la letra la disposición aprobada por el Senado. Su objeto es salvar una omisión que está latente, y de la cual tanto han reclamado los señores Senadores.

¿Qué se ha dicho en la Sala por la mayoría de los señores Senadores? Que se están dando franquicias a nuevas industrias que se instalen, en desmedro de las ya instaladas. Pues bien, estas palabras que agrega el Ejecutivo salvan, simple y categóricamente, esa omisión y satisfacen el sentir expresado por los señores Senadores: no sólo recibirán los beneficios de este artículo las industrias que se instalen en lo futuro, sino también las actuales que se amplíen.

Por último, la observación del Ejecutivo signada con la letra c) sustituye las palabras "en cantidad y calidad" por "en cantidad o calidad". Es útil repetir que el artículo en debate determina que, para poder otorgar las franquicias a las industrias que se instalen en lo futuro, es necesario que las existentes no abastezcan al mercado nacional en cantidad o calidad. El empleo de la conjunción "y" da a entender que se trata de requisitos que deben concurrir copulativamente. Vale decir, no importa que el mercado nacional deba consumir productos de mala calidad cuando la producción es suficiente en cantidad. O, a la inversa, basta que el producto sea bueno y no importa que sea

insuficiente su abastecimiento. A mi juicio, nadie piensa que el abastecimiento inadecuado pueda suplirse con deficiencia en calidad o en cantidad. Por eso, es justa la sustitución de las palabras "en cantidad y calidad" por "en cantidad o calidad".

Eso es lo que quería decir, y por ello votaremos favorablemente la observación.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— Pido la palabra, señor Presidente.

El señor CHADWICK.— Pido la palabra.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— Ayer me empeñé en que el Honorable Senador por Antofagasta hubiera cumplido con lo que me anunció, en cuanto a convencerme de la interpretación que él estaba dando al artículo 27. Además, me ofreció una interrupción, que después olvidó darme.

El señor GOMEZ.—No me di cuenta. Su Señoría sabe la deferencia que le guardo.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— Lo sé, señor Senador, como que tuvo la amabilidad de excusarse.

No sé si mi estimado colega y amigo ha quedado satisfecho con las explicaciones que dio la Mesa.

He oído con mucho interés la argumentación del Honorable Senador por Coquimbo, señor Noemi.

El señor AGUIRRE DOOLAN.— ¡Por Vallenar...!

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— No entraré en detalles de representación, porque es innecesario.

El señor Senador ha hecho mucho causal en el mismo sentido que nuestro Honorable colega por Antofagasta, para demostrar que la palabrita "nuevas" está de más, que sería innecesaria. Tiene muchos asesores el Gobierno, y muy inteli-

gentes. Si ese término hubiera estado de más, no lo habría suprimido el Ejecutivo. Si lo incluyó en el veto, es porque lo consideraba importante.

Para apreciar este veto hay que conjugarlo con la disposición vigente que se trata de modificar. En ella se establece, de modo preciso y claro, que se otorgan varias liberaciones para la internación de mercaderías o maquinarias con el fin de posibilitar la instalación de industrias que no existan en el país, siempre que ellas consuman al menos 80% de materia prima nacional y que su instalación sea autorizada por decreto supremo. Es decir, tiene por objeto estimular el desarrollo de la industria nacional, lo que es patriótico: este país puede establecer un rubro importante en la actividad de la industria. Y en el Senado se introdujo este agregado, que me parece muy peligroso, si bien no altera la situación que existe según la legislación vigente. Esto hay que meditarlo mucho, para no hacer juegos de dialéctica, como aquí se han estado haciendo con muchísima amplitud.

Dice la frase, manteniendo los conceptos generales: "De todos modos" —frase adverbial—, "será facultad del Presidente de la República otorgar las liberaciones del presente artículo a las nuevas industrias que se establezcan en el futuro".

Esta norma no puede ser más clara. Tanto, que no hay necesidad de interpretarla. Sin duda, se refiere a las nuevas industrias que se instalen.

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

Por haber llegado la hora, se levanta la sesión.

—Se levantó a las 16.30.

Dr. Raúl Valenzuela García,
Subjefe de la Redacción.

A N E X O S

DOCUMENTOS

1

PROYECTO DE LEY, EN CUARTO TRAMITE CONSTITUCIONAL, QUE MODIFICA EL REGIMEN DE SINDICACION AGRICOLA.

Santiago, 27 de julio de 1966.

La Cámara de Diputados ha tenido a bien aprobar las enmiendas introducidas por el Honorable Senado al proyecto de ley que modifica el régimen jurídico de los sindicatos agrícolas, con excepción de las siguientes que ha rechazado:

Artículo 1º

La que consiste en sustituir el inciso primero, por el siguiente:

“Artículo 1º—Los trabajadores y empleadores agrícolas, sin ninguna distinción y sin necesidad de autorización previa, tienen el derecho de asociarse en sindicatos.”

La que tiene por objeto suprimir el inciso segundo.

La que tiene por finalidad consultar un inciso tercero, nuevo:

“Cuando en un sindicato formado por trabajadores de varios fundos, predios o empresa agrícola, formen parte de él, el 51% de los trabajadores de un fundo, predio o empresa agrícola, quedarán automática y obligatoriamente sindicados en el sindicato respectivo todos los trabajadores del fundo, empresa o predio de que se trate. La misma norma se aplicará respecto de los sindicatos formados sólo por trabajadores de un mismo fundo.”

La que consiste en consultar un inciso quinto, nuevo:

“Los sindicatos agrícolas tienen el derecho de asociarse o afiliarse en Federaciones, Confederaciones o en cualesquiera otras agrupaciones nacionales o internacionales.”

Artículo 2º

La que tiene por objeto sustituir la primera parte del Nº 2 de este artículo que comprende hasta la palabra “nazcan” inclusive, por lo siguiente:

“(2) Celebrar contratos colectivos de trabajo, velar por su cumplimiento sin necesidad de requerimiento de los asociados y hacer valer ante toda autoridad o persona cualquier derecho que de ellos nazca en relación al interés colectivo o individual de sus miembros.”

La que tiene por finalidad consultar una frase final al Nº 2 de este artículo sustituyendo el punto y coma por una coma:

“sin perjuicio de los acuerdos que sobre cuotas sindicales se adopten en conformidad a esta ley;”.

La que consiste en sustituir, en el N° 3 de este artículo, la frase “cuando sean requeridos por los asociados” por la siguiente: “salvo expresa voluntad en contrario”.

La que tiene por objeto sustituir el N° 4, por el siguiente:

“4) Plantear conflictos colectivos del trabajo y representar a sus asociados en las instancias de conciliación y arbitraje y en cualesquiera otras gestiones que tengan por objeto obtener la solución de los mismos;”.

Artículo 4°

La que tiene por finalidad suprimir el inciso segundo de este artículo.

Artículo 5°

La que consiste en suprimir el inciso segundo.

Artículo 8°

La que tiene por objeto sustituir el N° 3 por el siguiente:

“4) No haber sido condenado por crimen o simples delitos comunes.”

La que consiste en consultar una frase final en el inciso segundo en los siguientes términos:

“El indulto o la remisión de la pena pondrán término a la inhabilidad.”

La que tiene por finalidad consultar el siguiente inciso nuevo:

“No será causal de inhabilidad la circunstancia de haber sido condenado por alguno de los delitos sancionados en la ley N° 12.927, sobre Seguridad Interior del Estado, que no merezca pena aflictiva.”

Artículo 9°

La que consiste en sustituir, en el inciso primero de este artículo, la palabra “mil” por “quinientos”, las dos veces que figura.

Artículo 12

Las que tienen por objeto sustituir las palabras “sindicatos” y “dicho” por “trabajadores” y “un”, respectivamente.

Artículo 15

La que tiene por finalidad sustituir el inciso primero por el siguiente:

“Artículo 13.—Las cuotas ordinarias de los afiliados serán deter-

minadas por los Estatutos. Las cuotas extraordinarias serán las que acuerde la asamblea respectiva.”

La que consiste en sustituir el inciso cuarto por el siguiente:

“El trabajador dependiente que no esté sindicado, pagará también dicha cuota mínima, la que se destinará al Sindicato y Federación que designe, o en caso contrario, al Sindicato y Federación que cuente con mayor número de afiliados del Departamento respectivo, por partes iguales.”

La que tiene por objeto sustituir, en el inciso quinto, desde donde dice “Dicho aporte” hasta el final, por lo siguiente:

“Dicho aporte deberá ingresarlo el respectivo empleador por partes iguales al Sindicato y a la Federación a que esté afiliado. En caso que no esté afiliado a ninguna Federación, se entregará la parte respectiva a la Dirección General del Trabajo para que lo destine a promover la organización sindical.”

La que tiene por objeto consultar el siguiente inciso nuevo:

“Un 50% de la cuota patronal se destinará a enterar un Fondo Colectivo de Responsabilidad Sindical. Cualquiera que sufiere perjuicios como consecuencia de acuerdos o actos colectivos ilegales en que tomen parte los miembros de un sindicato, podrá recurrir ante el Juez del Trabajo para que se le indemnice con cargo a este Fondo.”

Artículo 16

La que tiene por finalidad consultar un inciso tercero, nuevo, del tenor siguiente:

“Sin embargo, los simples errores en materia de gastos o contabilidad que no importen lucro indebido para persona alguna, no constituirán delito. El Juez apreciará la prueba y fallará en conciencia esta clase de asuntos, sin necesidad de consulta en los casos en que ordinariamente proceda este trámite.”

La que consiste en suprimir, en el inciso cuarto de este artículo, la frase “u otras instituciones no bancarias”.

Artículo 18

La que consiste en sustituir, en el inciso primero, las palabras “tres primeros meses” y “del año anterior” por “meses de enero y julio” y “de los seis meses anteriores”, respectivamente.

La que consiste en rechazar su inciso segundo.

Artículo 20

La que consiste en sustituir, en el inciso primero, el punto y coma (;) que figura después de “pertenecer a él” por la conjunción “y”, precedida de una coma (,).

La que consiste en agregar, en el inciso cuarto, después de “Tribunales”, las palabras “del Trabajo”.

Artículo 21

La que consiste en sustituir su letra c) por la siguiente:

“c) La reducción del número de afiliados durante seis meses consecutivos a menos de 75 ó 20 personas, según el caso, tratándose de sindicatos de trabajadores o de 8, tratándose de sindicatos de empleadores.”

Artículo 23

La que tiene por objeto reemplazarlo por el siguiente:

“Artículo 21.—Los convenios colectivos celebrados por trabajadores agrícolas o sus organizaciones y por empresarios agrícolas o sus organizaciones y que comprendan al 50% a lo menos de los trabajadores ocupados en la respectiva comuna, departamento o provincia, podrán hacerse extensivos total o parcialmente por decreto supremo y a solicitud de tales organizaciones a todos los trabajadores agrícolas de la respectiva división administrativa, o a todo el país si la declaración de obligatoriedad fuera de interés público.

Los trabajadores o empleadores o sus organizaciones afectadas por la extensión podrán, dentro del plazo de quince días de publicada la solicitud en el Diario Oficial por el Ministerio del Trabajo, hacer valer sus objeciones. El Ministerio convocará a su comparecencia a los trabajadores y empleadores o a sus organizaciones interesadas, a fin de procurar el acuerdo y determinar la procedencia de la extensión solicitada.

No obstante la extensión de los convenios colectivos a que se alude en el inciso primero, los trabajadores y organizaciones agrícolas afectadas podrán pactar con sus empleadores convenios colectivos ordinarios que contengan mejores condiciones de trabajo.”

Artículo 25

La que consiste en intercalar los siguientes incisos segundo y tercero, nuevos:

“La Junta estará integrada por tres representantes de los trabajadores y tres de los empleadores, elegidos directamente por las organizaciones respectivas en la forma que determine el Reglamento, y será presidida por el Inspector del Trabajo de superior categoría del departamento, que no tendrá derecho a voto, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 25.

No obstante, el Director del Trabajo podrá designar con carácter definitivo o transitorio a otro funcionario del ramo para que la presida.”

Artículo 27

La que tiene por objeto suprimir este artículo.

Artículo 28

Las que consisten en introducir las siguientes enmiendas a este artículo:

En el inciso primero, suprimir la frase "sin ulterior recurso" y agregar, al final, en punto (.) seguido, lo siguiente: "De esta resolución se podrá apelar ante el Juez del Trabajo respectivo dentro del plazo de 5 días. El recurso se concederá en el sólo efecto devolutivo y deberá fallarse dentro del término de diez días."

Agregar el siguiente inciso segundo, nuevo:

"Si la Junta o su Presidente declarare ilegal el pliego o el conflicto, deberá indicar la resolución las infracciones en que se ha incurrido y fijar un plazo razonable, no mayor de diez días para que sean subsanadas, indicando concretamente las medidas que deberán adoptarse para legalizarlo."

Rechazar el inciso segundo.

La que tiene por finalidad consultar el siguiente artículo nuevo, signado con el N° 28:

"*Artículo 28.*—La Junta de Conciliación se pronunciará en la primera audiencia de las objeciones de ilegalidad que se formulen al pliego de peticiones, las que sólo podrán fundarse en las siguientes causales:

a) No estar aprobado por el 15% a lo menos de los trabajadores agrícolas a que se refiere;

b) Contener peticiones contrarias al orden público, ajenas a las relaciones laborales entre empresa y trabajadores, o de aquellas que deben conocer los Tribunales del Trabajo, y

c) Referirse a materias expresamente solucionadas por convenios vigentes, a menos que se trate de obtener el cumplimiento de derechos reconocidos en dichos convenios o que circunstancias especiales hagan necesaria la modificación de lo pactado.

La declaración de ilegalidad respecto de uno o más puntos del pliego no afectará a los demás."

Artículo 30

La que consiste en suprimir desde donde dice: "Para estos efectos..." hasta el final del artículo.

Las que tienen por objeto consultar los siguientes artículos nuevos:

"*Artículo 38.*—Los trabajadores de los fundos o predios expropiados o adquiridos por la Corporación de la Reforma Agraria no pierden su derecho a sindicarse y pueden continuar en su organización sindical."

“*Artículo 39.*—Será obligación del empleador entregar al trabajador en el mismo día en que se ponga término al contrato de trabajo, la libreta del Servicio de Seguro Social con sus imposiciones al día y todos los documentos que, a su requerimiento, hubiere debido entregarle el trabajador.

La demora en el cumplimiento de la obligación señalada en el inciso anterior, hará responsable al empleador del pago en favor del trabajador del salario íntegro por cada día de atraso en que incurra.”

“*Artículo 40.*—Derógase el inciso segundo del artículo 9º del D.F.L. N° 244, de 1953.”

“*Artículo 41.*—Los trabajadores agrícolas de los fundos expropiados por la Corporación de la Reforma Agraria y en que existan asentamientos, efectuarán una imposición al Servicio de Seguro Social de un 12% sobre el monto del salario mínimo para acogerse a los beneficios de la asignación familiar establecidos en el D.F.L. N° 245, de 1953, y de la ley N° 10.383.

La Corporación de la Reforma Agraria efectuará un aporte del 22% sobre el monto del salario mínimo para acogerse a los beneficios de la asignación familiar establecidos en el D.F.L. N° 245, de 1953, y de la ley N° 10.383.

La Corporación de la Reforma Agraria efectuará un aporte del 22% de dicho salario mínimo por cada trabajador a que se refiere el inciso anterior, para el financiamiento de este beneficio, en condiciones análogas al actual sistema de asignación familiar para los obreros agrícolas.”

“*Artículo 44.*—Las imposiciones al Servicio de Seguro Social de los trabajadores agrícolas serán calculados sobre el monto total de los salarios percibidos.”

Artículo 36

La que tiene por objeto suprimir la frase final de este artículo, que dice: “, y para reglamentar sus disposiciones”.

Lo que tengo a honra decir a V. E., en respuesta a vuestro oficio N° 1049, de fecha 25 de julio del año en curso.

Acompaño los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V. E.

(Fdo.): *Eugenio Ballesteros Reyes.*— *Eduardo Cañas Ibáñez.*

2

PROYECTO DE ACUERDO DE LA CAMARA DE DIPUTADOS QUE APRUEBA EL CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AEREO SUSCRITO CON LA REPUBLICA ARGENTINA, EN SANTIAGO, EL 14 DE DICIEMBRE DE

1948.

Santiago, 20 de julio de 1966.

Con motivo del Mensaje, informe, copia autenticada del respectivo Convenio y demás antecedentes que tengo a honra pasar a manos de

V. E., la Cámara de Diputados ha tenido a bien prestar su aprobación al siguiente

Proyecto de acuerdo:

“*Artículo único.*—Apruébase el Convenio sobre Transporte Aéreo suscrito con la República Argentina, en Santiago, el 14 de diciembre de 1948.”

Dios guarde a V. E.

(Fdo.): *Eugenio Ballasteros.*— *Eduardo Cañas.*

Texto del Mensaje del Ejecutivo:

Conciudadanos del Senado y de la Cámara de Diputados:

El día 14 de diciembre de 1948 fue firmado el Convenio sobre Transporte Aéreo entre nuestro país y Argentina por el cual cada una de las Partes otorga a la otra los derechos que permitan establecer rutas y servicios aéreos comerciales internacionales “regulares, permanentes y de temporada”. Especifica en su articulado, además, las regulaciones bajo las que se podrán usar los aeropuertos y sus servicios anexos, las retribuciones máximas que podrán cobrarse, la internación en el otro país de combustible, aceite, piezas de repuesto, su exención de derechos de aduana y las condiciones que regirán esta liberación como, asimismo, la reglamentación que se aplicará para reconocer en el territorio de la otra Parte los certificados, licencias, etc., expedidos o validados por la otra y revocación eventual de los mismos. Define, también, las diversas expresiones y voces técnicas usadas comúnmente en los menesteres de aviación a fin de evitar mal entendidos en lo futuro. En los Anexos se regulan: en el A) las relaciones entre Empresas y sus capacidades de carga, transporte, etc., designación de las rutas y principios que se aplicarán para determinar las tarifas a cobrarse e intercambio de informaciones útiles y exigencias para internación transitoria del personal de servicio de las aeronaves. En el Anexo B) enumera taxativamente las diversas rutas que podrán habilitarse entre ambos países.

Hasta el presente los vuelos de las Compañías que operan entre ambos países se han regido por permisos renovables cada seis meses. Se ha visto en la práctica que ello ha originado, en algunos casos, entorpecimiento o demoras que, justamente, el Convenio en referencia viene a salvar y prevé situaciones que pueden presentarse en lo futuro. Es por esta razón que se ha considerado la conveniencia de solicitar a Vuestas Señorías su perfeccionamiento mediante la aprobación legislativa para, en esta forma, evitar cualquiera contingencia que pudiera perturbar el tránsito aéreo con la República Argentina.

Por ello vengo en someter a Vuestra elevada consideración el siguiente

Proyecto de acuerdo:

“Artículo único.— Apruébase el Convenio sobre Transporte Aéreo suscrito con la República Argentina, en Santiago el 14 de diciembre de 1948”.

Santiago, 27 de enero de 1960.

(Fdo.): *Jorge Alessandri R.— Germán Vergara D.*

Convenio sobre transporte aéreo entre el Gobierno de Chile y el Gobierno de la República Argentina.

El Presidente de la República de Chile y el Presidente de la República Argentina, considerando:

La creciente importancia y desarrollo que ha adquirido la aeronavegación comercial;

Que este medio de transporte tiene características propias y permite rápidas comunicaciones entre los pueblos;

Que es el deseo de ambos Gobiernos organizar ordenadamente los servicios aéreos internacionales, teniendo en vista el desarrollo de la cooperación internacional en el campo del transporte aéreo;

Que ambos Gobiernos aspiran a participar en un Convenio Multilateral, en materia de aeronavegación comercial;

Que mientras quede concertado este Convenio Multilateral, están conformes en celebrar desde luego un Convenio Bilateral sobre dicha materia;

Para lo cual han designado a sus Plenipotenciarios, a saber:

El Presidente de la República de Chile al Excelentísimo señor Ministro de Relaciones Exteriores don Germán Riesco Errázuriz, y

El Presidente de la República Argentina al Excelentísimo señor Embajador Extraordinario de la República Argentina en Chile, Coronel (R) don Julio A. López Muñiz y al doctor don Enrique Alberto Ferreira.

Los cuales, después de exhibir sus Plenos Poderes y de encontrarlos en buena y debida forma, convienen en las siguientes disposiciones:

Artículo I

Cada una de las Partes Contratantes otorga a la otra los derechos que se especifican en el presente Convenio y sus Anexos, con el objeto de establecer las rutas y servicios aéreos comerciales internacionales regulares, permanentes y de temporada, que se indican en el Anexo B.

Artículo II

Cada uno de los servicios aéreos indicados podrá comenzar sus operaciones tan pronto como cada Parte Contratante designe una o más líneas aéreas de su nacionalidad para servir una o más rutas de las especificadas en el Anexo B.

La otra Parte Contratante estará obligada a otorgar a la línea o líneas aéreas designadas el permiso de funcionamiento correspondiente, siempre que la empresa o empresas designadas por la otra Parte Contratante cumpla las condiciones prescritas en las leyes y reglamentos de aquella, que regulan normalmente la petición y funcionamiento de los servicios de transporte aéreo internacional.

Artículo III

A fin de impedir prácticas discriminatorias y de asegurar la igualdad de tratamiento, ambas Partes Contratantes convienen en que:

a) Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitirá que se impongan cargas justas y razonables por el uso de aeropuertos públicos y otras instalaciones bajo su control. Ambas Partes Contratantes convienen, sin embargo, en que todas estas cargas no serán superiores a las que paguen por el uso de tales aeropuertos e instalaciones sus aeronaves nacionales que se dediquen a servicios internacionales similares;

b) El combustible, aceites lubricantes y piezas de repuesto introducidos en el territorio de una de las Partes Contratantes por las empresas de la otra Parte Contratante o por cuenta de ellas, para el uso exclusivo de sus aeronaves recibirán, en lo que se refiere a derechos de aduana, derechos de inspección y otros impuestos nacionales o cargas, por la Parte Contratante en cuyo territorio hayan entrado el mismo tratamiento que el aplicado a sus líneas aéreas de transporte internacional y a las de la nación más favorecida;

c) Las aeronaves utilizadas en la explotación de los servicios convenidos, el combustible, aceites lubricantes y piezas de repuesto, equipo regular y materiales de aviación retenidos a bordo de las aeronaves civiles de las líneas aéreas de una de las Partes Contratantes, autorizadas para explotar las rutas y servicios a que se refieren los Anexos, estarán a la llegada y salida del territorio de la otra Parte Contratante, exentos de derechos de aduana, derechos de inspección u otros gravámenes o derechos similares, aun cuando tales abastecimientos sean empleados o consumidos por las aeronaves durante el vuelo sobre dicho territorio;

d) Las cosas enumeradas en el párrafo precedente y que gocen de la exención allí establecida, no podrán ser depositadas en tierra sin la aprobación de las Autoridades Aduaneras de la otra Parte Contratante. Hasta su reexportación o uso, esas cosas quedarán sometidas al control aduanero de la otra Parte Contratante, pero sin afectar su disponibilidad.

Artículo IV

Los certificados de navegación, certificados de competencia y licencias expedidos o validados por una de las Partes Contratantes y que estén vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante, para los fines de mantener las rutas y servicios que se des-

criben en los Anexos. Cada una de las Partes Contratantes se reserva, sin embargo, el derecho de no reconocer, cuando se trate de vuelo sobre su propio territorio, los certificados de competencia y licencias otorgados a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante o por un tercer Estado.

Artículo V

Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante, relativos a la entrada, permanencia y salida de su territorio de las aeronaves utilizadas en la navegación aérea internacional o relativas a la explotación y navegación de dichas aeronaves, dentro de los límites del mismo territorio, se aplicarán a las aeronaves de la empresa o empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante.

Las leyes y reglamentos de cada una de las Partes Contratantes, relativas a la entrada, permanencia y salida de su territorio, de pasajeros, tripulaciones o carga de aeronaves, tales como los concernientes a la entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduana y sanidad, se aplicarán a los pasajeros, tripulaciones y carga de las aeronaves utilizadas en los servicios convenidos.

Artículo VI

Ambas Partes Contratantes se reservan el derecho de negar o revocar el certificado o permiso de una línea aérea autorizada por la otra Parte Contratante:

a) En el caso de que la propiedad substancial y el control efectivo de tal línea aérea no esté en manos de nacionales de la otra Parte Contratante;

b) Cuando la línea aérea autorizada por la otra Parte Contratante no cumpla con las leyes o reglamentos de la Parte Contratante sobre cuyo territorio opere, en la forma establecida en los Artículos II y V de este Convenio; y

c) Cuando en cualquiera otra forma dicha línea no cumpla las condiciones bajo las cuales se han concedido los derechos, de acuerdo con el presente Convenio y sus Anexos.

Artículo VII

Las infracciones a las disposiciones legales o reglamentarias relativas al tránsito aéreo que no constituyan delito y hayan sido cometidas en el territorio de una de las Partes Contratantes por el personal de empresas designadas por la otra Parte Contratante, serán comunicadas a las Autoridades Aeronáuticas de esta última, por la Parte en cuyo territorio se cometió la infracción. Si ésta fuera de carácter grave, se podrá solicitar la aplicación de medidas disciplinarias proporcionadas a la infracción cometida. En caso de reincidencia calificada, podrá pedirse la revocación de la designación de la empresa responsable, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo VI.

Artículo VIII

Las Partes Contratantes se reservan la facultad de substituir, con otras empresas aéreas nacionales, a la o las empresas aéreas originariamente designadas, dando previo aviso a la otra Parte Contratante. A la nueva empresa designada le serán aplicadas todas las disposiciones del presente Convenio y sus Anexos.

Artículo IX

El presente Convenio y todos los acuerdos que lo complementen o modifiquen, serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).

Artículo X

Cada una de las Partes Contratantes podrá, en cualquier tiempo, notificar a la otra su intención de denunciar este Convenio iniciándose, en tal caso, consultas entre ambas Partes Contratantes. Transcurridos sesenta días desde la fecha de notificación respectiva, sin que se hubiere llegado a un entendimiento, la Parte Contratante confirmará su denuncia, mediante la correspondiente comunicación, que será hecha simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional.

Este Convenio cesará en su vigencia seis meses después del recibo de la comunicación de denuncia por la otra Parte Contratante, a menos que la misma hubiere sido retirada por acuerdo antes de la expiración de dicho plazo. Si no se acusare recibo de la notificación por la Parte Contratante a quien fue dirigida, se entenderá que ha sido recibida catorce días después de su recepción por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo XI

Al entrar en vigencia un Convenio Multilateral sobre Aeronavegación Comercial que hubiere sido ratificado por las dos Partes Contratantes, el presente Convenio y sus Anexos quedarán sujetos a las modificaciones emergentes de dicho Convenio Multilateral.

Si sólo una de las Partes Contratantes ratificase un Convenio Multilateral propiciado por la Organización de Aviación Civil Internacional o el organismo que le suceda, dicha Parte podrá requerir de la otra las modificaciones de este Convenio para conformarlo con las disposiciones de aquél. En el caso de que la Parte Contratante que no ratificase el Convenio Multilateral no se aviniere a efectuar las modificaciones dentro del plazo de sesenta días posteriores a aquel requerimiento, este Convenio podrá ser denunciado, con aviso previo de seis meses.

Artículo XII

En el caso de que cualquiera de las Partes Contratantes considere conveniente modificar las rutas o condiciones establecidas en el pre-

sente Convenio, podrá pedir consulta entre las autoridades competentes de ambas Partes Contratantes, la que deberá iniciarse dentro del plazo de sesenta días a contar de la fecha de esta petición. Cuando estas autoridades lleguen a acuerdo mutuo sobre modificaciones o nuevas condiciones que afecten a este Convenio, sus recomendaciones sobre materias relacionadas con el Anexo B entrarán en vigencia después de haber sido confirmadas por un cambio de notas diplomáticas y las que versen sobre materias relacionadas con el resto del Convenio, una vez aprobadas de conformidad con las disposiciones constitucionales de la respectiva Parte Contratante.

Artículo XIII

Ambas Partes Contratantes resolverán, de común acuerdo y en base de reciprocidad, todas las cuestiones referentes a la ejecución de este Convenio y sus Anexos, consultándose, de tiempo en tiempo, a fin de asegurar la aplicación y ejecución satisfactoria de sus principios y finalidades. Para ello, deberán considerar las estadísticas correspondientes al tráfico que se comprometen a llevar e intercambiar periódicamente.

Las divergencias entre las Partes Contratantes, relativas a la interpretación o aplicación del presente Convenio y sus Anexos, que no pudieren ser resueltas por medio de consultas, serán sometidas, previo acuerdo entre las Partes Contratantes, a informe consultivo o decisión arbitral del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional o de un tribunal arbitral designado por este Consejo, a menos que ambas Partes Contratantes designen otro tribunal arbitral especial.

Artículo XIV

Los derechos y privilegios ya otorgados a cualquier título por una de las Partes Contratantes en favor de empresas aéreas de la otra Parte Contratante, caducarán al entrar en vigencia el presente Convenio.

Artículo XV

Para los fines de la aplicación del presente Convenio y sus Anexos:

1.—Por “Autoridades Aeronáuticas” se entiende, en el caso de la República Argentina, las Secretarías de Aeronáuticas y de Transportes, y en lo que concierne a la República de Chile, la Junta de Aeronáutica Civil, o en ambos casos, toda persona u organismo que esté habilitado para desempeñar las funciones atribuidas a los mismos.

2.—La expresión “empresa aérea designada”, significará cualquiera empresa que una de las Partes Contratantes hubiera elegido para explotar los servicios convenidos en una o más de las rutas especificadas, y a cuyo respecto hubiera sido formulada una comunicación por escrito a la otra Parte Contratante, según lo dispuesto en el artículo II del presente Convenio.

3.—La expresión “necesidades del tráfico”, significará la demanda de transporte en pasajeros, carga y/o correo, entre los puntos ex-

tremos de una ruta entre los territorios de ambas Partes Contratantes, calculada en un tiempo dado.

4.—La expresión “capacidad de una aeronave”, significará la carga comercial expresada en número de asientos para pasajeros y en medidas de peso para el correo y mercaderías, ofrecida sobre un servicio acordado durante un período determinado, por todas las aeronaves utilizadas en la explotación de dicho servicio.

5.—Para los efectos de la determinación de las frecuencias, la expresión “capacidad de transporte ofrecido”, significará el total de las capacidades de las aeronaves utilizadas en cada uno de los servicios convenidos, a un factor de carga razonable, multiplicado por la frecuencia con que operen en un período dado.

6.—La expresión “ruta aérea”, significará el recorrido preestablecido seguido por una aeronave que realice un servicio regular para el transporte público de pasajeros, carga y/o correo.

7.—Se considera tráfico regional argentino-chileno el que proviene originariamente del territorio argentino y sea cargado con destino final al territorio chileno, así como el que proviene originariamente del territorio chileno y sea cargado con destino final al territorio argentino, sea que fuere transportado por empresas nacionales de uno u otro país o por empresas extranjeras.

8.—La expresión “servicio aéreo comercial internacional regular”, significará el servicio internacional ejecutado por empresas aéreas designadas, con frecuencia uniforme, según horarios y rutas preestablecidas, aprobadas por las autoridades competentes de ambas Partes Contratantes.

9.—Se entenderá como “servicio regional o local”, el servicio aéreo internacional que une dos o más puntos entre países vecinos y contiguos.

10.—La expresión “cambio de capacidad del avión”, significará que a partir de una determinada escala de la ruta, el tráfico es servido por la misma empresa aérea con una aeronave diferente de aquella que ha sido utilizada sobre la misma ruta, antes de dicha escala.

Artículo XVI

El presente Convenio y su Anexo A serán ratificados de acuerdo con las disposiciones constitucionales de cada Parte Contratante; sus ratificaciones serán canjeados en Buenos Aires a la mayor brevedad posible y entrará en vigencia treinta días después de efectuado este acto.

Ambas Partes Contratantes harán efectivas las disposiciones de este Convenio, dentro de sus respectivas facultades constitucionales y administrativas, desde la fecha de su firma.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios suscritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Convenio en doble ejemplar en lengua castellana, cada uno de los cuales será de igual autenticidad en Santiago de Chile, a los catorce días del mes de diciembre de mil novecientos cuarenta y ocho.

(Fdo.): *Germán Riesco.*— *Julio A. López Muñiz.*— *Enrique A. Ferreira.*

ANEXO "A"

Las Altas Partes Contratantes acuerdan lo siguiente:

Sección 1

Las empresas de transporte aéreo de ambas Partes Contratantes que operen en las rutas a que se refiere el Anexo "B" del presente Convenio, disfrutarán de justas e iguales oportunidades para la prestación de los servicios convenidos.

Sección 2

Otorgar a las mismas empresas el derecho a embarcar o desembarcar pasajeros, carga y correspondencia destinados a o provenientes del territorio de la otra Parte Contratante o de terceros países, sin hacer cabotaje.

Sección 3

La capacidad de transporte aéreo ofrecida por las empresas de transporte aéreo de ambos países estará estrechamente relacionada con las necesidades del tráfico. Ambos Gobiernos aceptan que dicha capacidad de tráfico estará relacionada y será regulada:

a) En el caso de los tráficos regionales de Chile y Argentina, con las necesidades de esos tráficos, los que serán atendidos en forma primordial, por la provisión de servicios de empresas nacionales de los países entre los cuales operen;

b) En los casos de tráfico entre el territorio de una de las Partes Contratantes y terceros países, el privilegio de tomar o dejar pasajeros, correo y carga entre dichos terceros países y la otra Parte Contratante, tendrá carácter complementario de los servicios nacionales de ésta y del respectivo país; y

c) De acuerdo con las necesidades inherentes a líneas que operen a través de los territorios de las Partes Contratantes, respetados previamente los intereses de los servicios que atiendan tráficos locales y regionales.

Sección 4

Las empresas aéreas designadas por las Partes Contratantes deberán tener en consideración sus intereses mutuos, cuando exploten rutas o secciones comunes de una ruta, a fin de no afectar indebidamente a los respectivos servicios.

Sección 5

Ambos países tendrán iguales oportunidades en el tráfico regional. Durante un plazo inicial de seis meses, a contar desde la firma del pre-

sente Convenio, las empresas que designen ambas Partes Contratantes operarán con las frecuencias que establezcan las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

La o las empresas de una de las Partes Contratantes podrán solicitar autorización para aumentar sus frecuencias cuando acrediten ante las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, que su factor de carga y las necesidades de tráfico de uno o más de sus servicios regionales así lo requiere.

Autorizado este aumento de frecuencias en favor de la o las empresas de una de las Partes Contratantes, se reconocerá, recíprocamente, a la o las empresas de la otra Parte Contratante que operen también dichos servicios, el derecho a equiparar la capacidad de tráfico.

Las frecuencias que, teniendo en cuenta las disposiciones de la Sección 3 del presente Anexo, sean fijadas por las Partes Contratantes para la operación de los servicios acordados, serán computados separadamente para cada una de las rutas especificadas en el Anexo "B".

Sección 6

Sujeto a las disposiciones del presente Convenio, cada una de las Partes Contratantes podrá designar la ruta que seguirán en su territorio la línea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante y los aeropuertos de entrada y salida de su territorio.

Las aeronaves de ambas Partes Contratantes utilizarán en los servicios recíprocos indicados en el Anexo "B", los mismos aeropuertos y rutas.

Sección 7

a) Las tarifas se fijarán a niveles razonables, tomando en consideración todos los factores pertinentes, y en particular, el costo de explotación, kilometraje, utilidades equitativas, tarifas cobradas por otras empresas y las características de cada servicio, tales como velocidad y confort.

b) Las tarifas a cobrar por las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes, entre puntos del territorio argentino y puntos del territorio chileno mencionados en el Anexo "B", deberán ser equivalentes. Esas tarifas así como los descuentos y liberaciones que se otorguen, deberán someterse a la aprobación previa de las Autoridades Aeronáuticas para que entren en vigencia. La tarifa propuesta deberá ser presentada treinta días, como mínimo, antes de la fecha prevista para su vigencia pudiendo este período ser reducido, en casos especiales, si así fuera acordado por las referidas Autoridades Aeronáuticas.

c) Sujeto a las previsiones generales del inciso a) de esta Sección, las tarifas que cobrarán las empresas aéreas designadas por una de las Partes Contratantes, que sirvan puntos comprendidos sobre rutas comunes, entre el territorio de la otra Parte Contratante y terceros paí-

ses, no serán inferiores a las cobradas en esos sectores de la ruta por las empresas de la otra Parte Contratante.

Para los sectores de las rutas especificadas en el Anexo "B" que comprendan puntos ubicados dentro de los territorios de cada una de las Partes Contratantes y terceros países, puntos que no estén ubicados sobre rutas comunes, las tarifas a aplicar deberán ser sometidas a la aprobación previa de las Autoridades Aeronáuticas de la Parte Contratante en cuyo territorio se encuentran ubicados esos puntos, siguiendo el mismo procedimiento establecido en el inciso b) precedente.

d) Con conocimiento de las respectivas Autoridades Aeronáuticas, las empresas aéreas designadas por las Partes Contratantes tratarán de acordar entre ellas las tarifas para pasajeros y carga a aplicarse en las secciones comunes de sus líneas.

e) En caso de que las empresas no pudieran llegar a un acuerdo sobre las tarifas a fijar, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se esforzarán por llegar a una solución satisfactoria. En último caso se procederá de conformidad con lo dispuesto en el Artículo XIII del Convenio.

Sección 8

Todo cambio en los horarios o que afecte la capacidad del servicio deberá ser aprobado por las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes y será admitido en cualquier escala de las rutas establecidas, cuando se establezcan por razones de economía y no perjudiquen los intereses de la otra Parte Contratante.

No obstante, ningún cambio de capacidad del servicio podrá efectuarse en los territorios de una u otra de las Partes Contratantes cuando él modifique las características de explotación de un servicio de largo recorrido o sea incompatible con los principios enunciados en el presente Convenio y sus Anexos.

Sección 9

Los cambios efectuados por cualquiera de las Partes Contratantes en las rutas designadas en el Anexo "B", excepto aquellos que alteren los puntos servidos por sus líneas aéreas en el territorio de la otra Parte Contratante, no serán considerados como modificaciones al citado Anexo.

Sin embargo, se dará aviso previamente de cualquier cambio a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

Si las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante consideran que, en vista de los principios establecidos en este Anexo, los intereses de la línea o líneas aéreas de su nacionalidad se perjudicarán con las modificaciones efectuadas en conformidad al primer párrafo de esta Sección, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se consultarán a fin de llegar a un acuerdo satisfactorio.

Sección 10

A partir de la entrada en vigencia del Convenio, las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes deberán comunicarse tan rápidamente como sea posible las informaciones relativas a las autorizaciones dadas a sus propias empresas designadas para explotar los servicios acordados o fracciones de estos servicios. Estas informaciones deberán incluir, especialmente, copia de las autorizaciones acordadas, de sus modificaciones eventuales y demás documentos conexos.

Las empresas designadas de cada Parte Contratante presentarán a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, no menos de quince días antes de la efectiva puesta en explotación de sus servicios y a los fines de su aprobación, los horarios, frecuencias y tipos de aeronaves a utilizar. A los mismos fines deberán igualmente presentar toda eventual modificación ulterior.

Sección 11

Mientras subsistan las exigencias vigentes para la admisión de extranjeras en los territorios de ambas Partes Contratantes, los tripulantes, nacionales de terceros países, empleados en los servicios concedidos e inscritos en las lista de a bordo de la aeronaves de ambos países, deberán estar en posesión de un pasaporte visado por la autoridad competente y de un documento de identidad expedido por la empresa de transporte aéreo en la cual prestan sus servicios.

Sección 12

Cada empresa de transporte aéreo designada, salvo disposición contraria de la Autoridad Aeronáutica competente, podrá mantener en los aeropuertos de la otra Parte Contratante su propio personal técnico y administrativo. El ochenta por ciento, por lo menos, del personal, debe ser de la nacionalidad del país en cuyo territorio se encuentran ubicados los aeropuertos. Cualquier duda o divergencia que se suscite sobre este punto será resuelta por las Autoridades Aeronáuticas del país al que pertenezcan los aeropuertos.

(Fdo.): *Germán Riesco. — Julio A. López Muñiz. — Enrique A. Ferreira.*

ANEXO "B"

1.—Se acuerda a la o a las líneas aéreas de Chile, que sean autorizadas según el presente Convenio, los derechos de tránsito y aterrizaje comercial indicados en el Anexo "A", en el territorio de la República Argentina y en las siguientes rutas, en ambas direcciones:

- a) Antofagasta - Salta.
- b) Santiago - Mendoza.
- c) Punta Arenas - Río Gallegos.
- d) Santiago - Buenos Aires, con o sin escalas, con opción de prolon-

gar los servicios y tomar tráfico complementario en Buenos Aires con destino a puntos más allá de Argentina.

e) Santiago hacia puntos a determinar en Paraguay y/o Brasil y/o más allá, con escala comercial en Córdoba.

f) Temuco y/o Osorno y/o Puerto Montt hacia Bariloche y/o Esquel y/o Lago Buenos Aires; en tráfico de temporada, sujeto a aprobación anual.

2.—Se acuerda a la o a las líneas aéreas de la República Argentina, que sean autorizadas según el presente Convenio, los derechos de tránsito y aterrizaje comercial indicados en el Anexo "A" en el territorio de Chile y en las siguientes rutas, en ambas direcciones:

a) Salta - Antofagasta.

b) Mendoza - Santiago.

c) Río Gallegos - Punta Arenas.

d) Buenos Aires - Santiago, con o sin escalas, con facultad de embarcar tráfico complementario en Santiago con destino a puntos más allá de Argentina.

e) Buenos Aires hacia puntos a determinar en Perú y/o más allá, con escala comercial en Antofagasta.

f) Bariloche y/o Esquel y/o Lago Buenos Aires hacia Temuco y/o Puerto Montt; en tráfico de temporada, sujeto a aprobación anual.

3.—Ambas Partes Contratantes convienen en reconocer el derecho a la o las empresas designadas de cada Parte Contratante, para sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante con el objeto de unir dos o más puntos de su territorio, por las rutas y con las frecuencias que autoricen las respectivas Autoridades Aeronáuticas.

(Fdo.): *Germán Riesco.*— *Julio A. López Muñiz.*— *Enrique A. Ferreira.*

Es copia fiel del original.

(Fdo.): *Oscar Pinochet de la Barra*, Subsecretario.

3

PROYECTO DE LEY DE LA H. CAMARA DE DIPUTADOS QUE ESTABLECE NORMAS PARA FOMENTAR EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

Con motivo del Mensaje, informes y demás antecedentes que tengo a honra pasar a manos de V. E., la Cámara de Diputados ha tenido a bien prestar su aprobación al siguiente

Proyecto de ley:

"TITULO I

De la aplicación de la ley.

Artículo 1º—La presente ley se aplicará a la fabricación, montaje, importación y exportación de vehículos motorizados. Igualmente, se some-

terán a las disposiciones de esta ley la fabricación, elaboración, semielaboración o montaje, importación y exportación de conjuntos, subconjuntos, piezas, repuestos, accesorios, maquinarias y herramientas utilizados en la industria automotriz.

Artículo 2º—Las industrias de fabricación o montaje de vehículos motorizados, como asimismo de fabricación, elaboración, semielaboración o montaje de conjuntos, subconjuntos, piezas, repuestos, accesorios, maquinarias y herramientas utilizados en la industria automotriz, podrán ser consideradas industrias de “complementación regional” en los términos y para los efectos de la presente ley.

Podrán solicitar se las declare industrias de “complementación regional” las siguientes:

a) Aquéllas en cuya producción de vehículos motorizados se incorporen piezas, conjuntos, subconjuntos originarios de los países de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, junto con piezas, conjuntos y subconjuntos de producción nacional y de terceros países, según los casos, de acuerdo con los procedimientos que en la presente ley se señalan:

b) Aquéllas cuya producción de piezas, conjuntos o subconjuntos se destina, total o parcialmente, a incorporarse a vehículos motorizados montados en el país;

c) Aquéllas cuya producción de piezas, conjuntos, subconjuntos, repuestos o accesorios para vehículos motorizados, se destina, total o parcialmente, a ser exportada a países integrantes de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, independientemente de la persona o empresa que efectúe la exportación.

TITULO II

Régimen Aduanero.

Artículo 3º—Los vehículos motorizados que se importen al país estarán afectos en su internación a un gravamen único de 400% de su valor CIF, sin perjuicio de la aplicación a su respecto de las disposiciones generales, legales y administrativas vigentes en materia de importaciones.

La fabricación o montaje de vehículos motorizados estará afectada a un impuesto especial de 400% sobre el valor de fabricación del respectivo vehículo. Este valor será determinado en la forma que señale el Reglamento.

No obstante lo dispuesto en los incisos anteriores, el Presidente de la República, con informe favorable de la Comisión Automotriz, podrá suspender o rebajar los impuestos que en ellos se establecen, tratándose de vehículos de características especiales para usos específicos y que no se produzcan en el país, pudiendo además restablecer, en cualquier momento, los impuestos así suspendidos o rebajados. Análoga facultad podrá ejercer el Presidente de la República respecto de la internación de chasis para vehículos destinados a la movilización colectiva y para la fabricación o montaje de los mismos vehículos, cuando sean carrozados en el país, siempre que dichos chasis no sean producidos por la industria nacional.

Establécese un gravamen único de 150% sobre el valor CIF de las piezas, conjuntos o subconjuntos para vehículos motorizados que se importen al país.

Artículo 4º—No obstante lo señalado en el artículo anterior, el Presidente de la República, a solicitud de la Comisión Automotriz, podrá modificar, rebajar, suspender, aumentar dentro del margen señalado o restablecer el gravamen de 150% establecido en el artículo anterior, cuando las necesidades del país lo aconsejen.

Asimismo, el Presidente de la República podrá establecer tasas diferentes o suspender o eliminar dicho gravamen, para todas o algunas piezas, conjuntos o subconjuntos que importen las industrias declaradas de "complementación regional" desde los países de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, en conformidad a lo dispuesto en los artículos 10, 11 y 12, sea en atención a la naturaleza de esas especies o a la naturaleza de los vehículos a los cuales serán incorporados.

El Presidente de la República podrá, además, establecer tasas diferentes o suspender o eliminar el gravamen a que se refiere este artículo, para todas o algunas de las piezas, conjuntos o subconjuntos que importen las industrias declaradas de "complementación regional" desde países que no formen parte de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, siempre que ellas exporten a dichos países piezas, conjuntos o subconjuntos para vehículos motorizados por valores equivalentes a las importaciones que efectúen. Estas operaciones se regirán por las disposiciones de esta ley relativas al intercambio con los países de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, en cuanto les sean aplicables.

Las piezas, conjuntos y subconjuntos que se importen conforme al inciso anterior, no se considerarán como regionales para los efectos de los porcentajes de integración.

Artículo 5º—Los gravámenes establecidos en los artículos 3º y 4º, serán los únicos impuestos que afecten la importación de las mercaderías que en ellos se indican; en consecuencia, quedan derogados todos los demás impuestos, derechos y gravámenes que se perciban por intermedio de las Aduanas que afecten la internación de las especies señaladas en ambas disposiciones.

La fiscalización, aplicación y recaudación de los impuestos establecidos en los artículos 3º y 4º, estarán a cargo del Servicio de Aduanas o del Servicio de Impuestos Internos, según corresponda.

TITULO III

De las exigencias de integración.

Artículo 6º—Para gozar de las franquicias de esta ley, los vehículos motorizados, fabricados o montados por industrias establecidas en el país, deberán estar integrados con piezas, conjuntos o subconjuntos de origen regional, en la forma, porcentaje y condiciones a que se refiere la presente ley.

Para los efectos indicados en el inciso precedente, se considerarán como de origen regional las piezas, conjuntos o subconjuntos producidos

por industrias establecidas en Chile, como, asimismo, las que sean originarias de los países de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, cuya importación se efectúe ajustándose a lo dispuesto en los artículos 10, 11 y 12.

Artículo 7º—La Comisión Automotriz establecerá programas que tendrán una duración mínima de 4 años, que fijarán los porcentajes mínimos de integración regional por vehículo que anualmente deberán ser cumplidos en la fabricación o montaje de los vehículos motorizados a que se refiere esta ley y las bases sobre las cuales serán aplicados; dichos porcentajes podrán ser diferentes, según la naturaleza de los vehículos.

Los programas a que se refiere el inciso precedente deberán ser publicados en el Diario Oficial con una anticipación mínima de un año a la fecha en que deban entrar en vigencia, plazo durante el cual no podrán ser modificados.

Artículo 8º—Los porcentajes de integración regional, vigentes en conformidad al artículo anterior para un período determinado, no podrán ser alterados. No obstante, cuando circunstancias graves y de efectos generales en la industria así lo aconsejen, el Presidente de la República, con informe favorable de la Comisión Automotriz, podrá rebajar los referidos porcentajes o variar las bases para su aplicación.

Artículo 9º—La Comisión Automotriz fijará en los programas señalados en el artículo 7º, porcentajes mínimos por vehículos, de piezas, conjuntos o subconjuntos que, dentro de los porcentajes totales de integración regional, deberán ser de producción chilena no pudiendo ser inferiores al 35%. Al cabo de siete años este porcentaje no será inferior al 50%.

Los porcentajes que dentro de la integración regional deban ser de producción chilena, en conformidad a este artículo, no podrán ser disminuidos ni aun en los casos a que se refiere el artículo 8º.

Artículo 10.—Sólo se considerarán regionales las piezas, conjuntos o subconjuntos para vehículos motorizados originarios de los países integrantes de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio si dichos países adquirieren en Chile y por un valor equivalente piezas, conjuntos o subconjuntos para vehículos motorizados producidos en el país.

La Comisión Automotriz señalará las condiciones o requisitos que deberán cumplir las piezas, conjuntos o subconjuntos a que se refiere este artículo para ser considerados originarios de los países integrantes de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio.

Igualmente, la Comisión Automotriz podrá dictar y modificar normas para determinar la equivalencia a que se refiere el inciso primero de este artículo y, en general, para reglamentar este intercambio.

Artículo 11.—Para los efectos señalados en el artículo anterior, las industrias de fabricación o montaje de vehículos motorizados deberán exportar a los países integrantes de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, piezas, conjuntos o subconjuntos para vehículos motorizados que figuren en un Registro abierto por la Comisión Automotriz, en el cual se consignarán las piezas, conjuntos o subconjuntos aprobados por ella como susceptibles de exportación.

Asimismo, la Comisión podrá abrir otro Registro en el cual se incluirán las piezas, conjuntos o subconjuntos de fabricación chilena, que apruebe como susceptibles de incorporación en vehículos fabricados o armados en el país.

Artículo 12.—Las empresas podrán cumplir con las normas previstas en los artículos 10 y 11, en alguna de las siguientes formas:

a) Efectuando previamente la exportación de piezas, conjuntos o subconjuntos de producción chilena para vehículos motorizados, por un valor equivalente al de la importación que proyectan; en este caso, las empresas deberán acreditar ante la Comisión Automotriz la realización de la exportación, mediante el correspondiente documento aduanero; o

b) En los casos en que la exportación no se efectúe previamente, las empresas podrán realizar importaciones de piezas, conjuntos o subconjuntos, pero en este caso, la Resolución del Banco Central de Chile, previo informe de la Comisión Automotriz que autorice la importación, deberá fijar los plazos dentro de los cuales el industrial deberá realizar las exportaciones que establecen los artículos 10 y 11 de esta ley.

Sólo en casos debidamente calificados, el Banco Central de Chile, previo informe de la Comisión Automotriz, podrá prorrogar los plazos indicados precedentemente.

TITULO IV

De la declaración de industria de "complementación regional".

Artículo 13.—Las industrias a que se refiere el Título I de esta ley, instaladas o que se instalen, podrán solicitar al Presidente de la República que previo informe favorable de la Comisión Automotriz, las declare "industrias de complementación regional".

Artículo 14.—Los interesados en obtener la declaración a que se refiere el artículo anterior, presentarán su solicitud a la Comisión Automotriz con los antecedentes que ésta determine.

Las empresas, en todo caso, deberán presentar, como mínimo, un plan que incluya:

a) El volumen de la producción anual proyectada, análisis aproximado de costos y precios, y en el caso de industrias de fabricación o armadura de vehículos motorizados, la forma de cumplir las exigencias mínimas de integración regional, tanto de piezas, conjuntos o subconjuntos de producción chilena, conforme al artículo 9º, como originarias de los países de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio;

b) Las importaciones de piezas, conjuntos o subconjuntos por vehículo que proyecta realizar anualmente, como asimismo, de materias primas, equipos y maquinarias, según el caso, indicando el país de procedencia; y

c) El plan anual de exportaciones, cuando proceda, indicando el tipo de piezas, conjuntos o subconjuntos que exportará, como, asimismo, su cantidad, precios estimativos y país de destino.

Igualmente, los interesados deberán indicar en su solicitud los nom-

bres de tres personas para los efectos de las notificaciones a que se refiere el artículo 34 de esta ley.

Artículo 15.—La Comisión Automotriz analizará las solicitudes de los interesados, tanto desde el punto de vista de la conveniencia del desarrollo de la industria automotriz, como de las ventajas generales que para el país suponga la ejecución del proyecto.

En caso de que, a juicio de la Comisión, el análisis aludido demuestre la conveniencia del proyecto, ella exigirá de los interesados, compromisos específicos sobre las siguientes materias:

- 1.—Volúmenes mínimos de producción anual y sus tipos;
- 2.—Forma, plazo y condiciones en que se realizará el intercambio con los países de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio conforme a los artículos 10, 11 y 12 cuando ello proceda;
- 3.—Monto de las inversiones y plazos mínimos para realizarlas y para la iniciación de la producción;
- 4.—La participación chilena en el capital de la empresa, que no podrá ser inferior al 25%, y el plazo dentro del cual deberá ser completado;
- 5.—La presencia en el Directorio de las empresas interesadas de, por lo menos, un 50% de integrantes de nacionalidad chilena; la exigencia de que dicho Directorio tenga su domicilio en Chile y de que sus contabilidades sean llevadas también en Chile, y
- 6.—Otros aspectos específicos contenidos en cada plan, que la Comisión Automotriz estime del caso incluir.

Artículo 16.—El Decreto del Presidente de la República que declare a una industria como de “complementación regional”, se dictará a través del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción y contendrá los compromisos fundamentales que deberá cumplir la industria, los que sólo podrán modificarse en la misma forma, a petición de la propia industria y previo informe favorable de la Comisión Automotriz.

El Decreto referido en el inciso anterior deberá dictarse dentro del término de 6 meses, contado desde la fecha de la presentación de la solicitud de declaración de “Industria de Complementación Regional”.

El plazo indicado en el inciso anterior será de tres meses para las industrias instaladas que presenten su solicitud para que se las declare de “complementación regional”.

El rechazo de una solicitud de declaración de Complementación Regional sólo podrá hacerse por Decreto Supremo fundado para cuya dictación regirán los mismos plazos señalados en los incisos anteriores.

Sin embargo, transcurridos los plazos señalados en los incisos anteriores, sin que la Comisión se hubiere pronunciado sobre la solicitud de declaración de Complementación Regional, la industria respectiva quedará declarada como tal y deberá dictarse el Decreto Supremo correspondiente.

Artículo 17.—Las industrias cuya actividad está destinada parcialmente a la producción o armadura de vehículos motorizados y/o a la producción de piezas, conjuntos o subconjuntos para los mismos, sólo podrán ser declaradas de Complementación Regional, respecto de esa producción o armadura. Para estos efectos, podrá exigirse que lleven contabilidad separada, que reúnan las condiciones materiales de independencia

respecto de la empresa total, que exija la Comisión Automotriz, u otras exigencias que permitan asegurar la importancia de la actividad automotriz con relación a la producción total de la empresa.

TITULO V

De las franquicias.

Artículo 18.—Las industrias declaradas de “complementación regional” gozarán de las siguientes franquicias:

a) Las industrias de fabricación o armadura de vehículos motorizados estarán exentas del gravamen de 400% sobre el valor de fabricación del respectivo vehículo, establecido en el inciso segundo del artículo 3º;

b) Las industrias indicadas en la letra anterior tendrán derecho a acogerse a los tratamientos especiales a que se refieren los incisos segundo y tercero del artículo 4º, en la importación de piezas, conjuntos o subconjuntos para vehículos motorizados, en los casos en que se establezcan dichos tratamientos especiales y siempre que den cumplimiento a las obligaciones consignadas en los artículos 10, 11 y 12 de esta ley;

c) Las industrias a que se refieren las letras anteriores y las demás que hayan sido declaradas de “complementación regional”, podrán importar, libres de impuestos y derechos y, en general, de todo los gravámenes que se perciban por intermedio de las Aduanas, las maquinarias y equipos y sus repuestos que se destinen directa y exclusivamente a la instalación, ampliación o renovación de la industria respectiva o a la producción respecto de la cual ha sido declarada de “complementación regional” de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 17.

d) En las mismas condiciones establecidas en la letra anterior, las industrias podrán internar con autorización especial del Banco Central de Chile, previo informe de la Comisión Automotriz, prototipos para emprender la fabricación de modelos nuevos, sean vehículos o sus piezas, conjuntos y subconjuntos, instrumentos y equipos de control y documentación técnica, en la cantidad y con las exigencias que la Comisión establezca en cada caso.

Las especies indicadas, como asimismo, las que se importen de acuerdo a la letra c), no podrán ser enajenadas, arrendadas o materia de ningún otro tipo de contrato, sin previa autorización de la Comisión Automotriz. La infracción a esta norma constituirá fraude aduanero y podrá ser sancionada, además, de acuerdo con lo dispuesto en el Título VIII;

e) A requerimiento de la Comisión Automotriz, el Superintendente de Aduanas autorizarán la internación, en admisión temporal, de las maquinarias y matrices que sean necesarias para la atención de las necesidades industriales de las empresas a que se refiere este artículo, en la forma, plazo y condiciones que aquella fije en cada caso;

f) La adquisición de piezas, conjuntos o subconjuntos y materiales de terminación que efectúen las industrias de producción o montaje de vehículos motorizados de “complementación regional” estará exenta de

impuesto de compraventa, sea que los destine a su propio uso o a la exportación;

g) Las industrias de la forja de estampa, destinadas a la producción de piezas para vehículos motorizados, como industrias de "complementación regional", gozarán de todas las liberaciones y franquicias estatuidas en la presente ley.

La exención del impuesto a la renta no alcanzará al impuesto global complementario o adicional que pueda afectar individualmente al respectivo industrial o a los socios, en el caso de personas jurídicas.

La franquicia establecida en esta letra tendrá una duración de 15 años contados desde la fecha en que la industria respectiva sea declarada de "complementación regional".

TITULO VI

De las importaciones y exportaciones.

Artículo 19.—Todas las importaciones de vehículos motorizados, sean de transporte, de carga o de pasajeros, de piezas, conjuntos o subconjuntos para los mismos vehículos, como asimismo, de maquinarias, equipos, materias primas y elementos destinados a las industrias comprendidas en el Título I y artículo 37 no podrán ser autorizadas por el Banco Central de Chile sin previa aprobación de la Comisión Automotriz.

La Comisión aprobará las importaciones de piezas, conjuntos o subconjuntos para vehículos motorizados, siempre que dichas importaciones estén contempladas en los planes aprobados para cada industria, conforme al artículo 14 de esta ley. Sin embargo, aún en estos casos, la Comisión podrá alterar o limitar dichos planes cuando circunstancias graves y de carácter nacional así lo requieran. En todo caso, esas alteraciones o limitaciones deberán efectuarse en forma general, no discriminatorias.

Artículo 20.—El Comité Ejecutivo del Banco Central de Chile dictará normas destinadas a asegurar la estabilidad en el régimen de las importaciones necesarias para el desarrollo de las industrias declaradas de "complementación regional". Con el mismo propósito, el Comité Ejecutivo, previa consulta a la Comisión Automotriz, aprobará anualmente los planes de importaciones de las industrias referidas.

Artículo 21.—Todas las importaciones de las industrias declaradas de "complementación regional" deberán ser efectuadas directamente por ellas y en su propio nombre.

Artículo 22.—El Banco Central de Chile, previo informe de la Comisión Automotriz, podrá autorizar a las empresas armadoras de vehículos motorizados para importar piezas, conjuntos o subconjuntos, de los mismos que importan para el cumplimiento de las exigencias de integración regional, o en conformidad con el inciso tercero del artículo 4º, como repuestos o accesorios, debiéndose cumplir, en todo caso, con las exigencias de compensación establecidas en esta última disposición, y en los artículos 10, 11 y 12, según corresponda. A este intercambio le serán aplicables las franquicias que otorga la presente ley.

Artículo 23.—El establecimiento de depósitos y de prohibiciones pa-

ra importar vehículos motorizados, cualquiera que sea su naturaleza, requerirá informe de la Comisión Automotriz. La misma norma se aplicará para el establecimiento de prohibiciones, depósitos e impuestos adicionales que afecten a la importación de repuestos y accesorios para los referidos vehículos.

Igualmente, se requerirá informe de la Comisión Automotriz para cualquiera modificación o supresión de las medidas a que se refiere el inciso anterior.

Artículo 24.—El Banco Central de Chile, con informe favorable de la Comisión Automotriz y como excepción a las normas generales sobre retornos de exportación, podrá autorizar a cada empresa armadora de vehículos motorizados que se ajusten a las disposiciones de los artículos 10, 11 y 12, a compensar periódicamente el valor de las importaciones y exportaciones que efectúen de acuerdo con esas normas.

TITULO VII

De la instalación, ampliación y traslado de industrias.

Artículo 25.—La autorización para la instalación o ampliación de industrias de fabricación o montaje de vehículos motorizados, como asimismo, de industrias de fabricación o montaje de piezas, conjuntos o subconjuntos para dichos vehículos, se otorgará a través del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, el que sólo la concederá cuando cuente con informe previo favorable de la Comisión Automotriz.

Artículo 26.—El Decreto Supremo que autorice la instalación o ampliación de las industrias en los casos a que se refiere el artículo anterior, deberá además declarar a la industria respectiva como de “complementación regional”, cuando ello fuere procedente, ajustándose a lo dispuesto en el Título IV de esta ley.

Artículo 27.—Todo traslado de industrias de las indicadas en el artículo 25 deberá ser autorizado o rechazado por resolución de la Comisión Automotriz.

En el caso de industrias a que se refiere este artículo, instaladas en zonas sujetas a regímenes aduaneros especiales, que se trasladen al resto del territorio nacional, podrán internar sus maquinarias, equipos, instalaciones y útiles actualmente en uso, liberados de todos los impuestos, gravámenes o derechos que se perciban por intermedio de las Aduanas, como asimismo, de los depósitos fijados por el Banco Central de Chile, prohibiciones y demás restricciones aplicables a las importaciones. Para gozar de las franquicias señaladas, será necesario que las industrias correspondientes hubieren estado en actividad en la respectiva zona, a lo menos con tres años de anticipación a la fecha de la solicitud de traslado.

TITULO VIII

De la fiscalización.

Artículo 28.—El Servicio de Aduanas aplicará los tratamientos a que se refieren los incisos segundo y tercero del artículo 4º, con el solo mérito

del certificado estampado por la Comisión Automotriz, en los registros de importación respectivos, que acrediten que la operación se ajusta a lo dispuesto en los artículos 10, 11 y 12 de esta ley.

Artículo 29.—Para los efectos de lo dispuesto en la letra a) del artículo 18, la Comisión Automotriz certificará al Servicio de Aduanas la circunstancia de haberse dado cumplimiento a las exigencias de integración regional a que se refiere el artículo 6º.

Artículo 30.—La Comisión Automotriz podrá requerir de los Servicios de Aduanas, de Impuestos Internos y otros que estime necesario, el concurso de funcionarios de esas reparticiones, para que, en comisión de servicio, colaboren en las funciones de fiscalización que a ella corresponden.

Artículo 31.—La Comisión Automotriz en cumplimiento de sus labores de fiscalización, podrá requerir de las empresas a que se refiere esta ley, todos los antecedentes que estime necesarios, inclusive libros de contabilidad, pudiendo inspeccionar sus establecimientos industriales y comerciales.

La negativa a permitir la fiscalización a que se refiere el inciso anterior o a proporcionar los antecedentes que la Comisión requiera, será sancionada como infracción a las normas de la presente ley en conformidad a las disposiciones contenidas en el Título IX.

Igualmente, la Comisión Automotriz a requerimiento de la Cámara de Diputados o de una de sus Comisiones, deberá poner en conocimiento de ellas los antecedentes e informaciones referidos en esta disposición. Estos antecedentes e informaciones deberán ser mantenidos en secreto.

TITULO IX

De las sanciones

Artículo 32.—En los casos de infracción o incumplimiento de las normas de la presente ley o de las obligaciones que establezcan los respectivos decretos o resoluciones de declaración de industrias de “complementación regional” o de instalación, ampliación o traslado de las respectivas industrias, como asimismo, de las normas, instrucciones y resoluciones de carácter general, emanadas de la Comisión Automotriz en uso de sus atribuciones, ésta sancionará al infractor con una o más de las siguientes medidas, que aplicará administrativamente:

a) Multa a beneficio fiscal de hasta 200 sueldos vitales anuales del departamento de Santiago; el acuerdo de la Comisión Automotriz que aplique la multa tendrá mérito ejecutivo y en el juicio correspondiente sólo podrá oponerse la excepción de pago; las demandas ejecutivas correspondientes serán interpuestas por el Consejo de Defensa del Estado, en representación del Fisco;

b) Suspensión total o parcial, temporal o definitiva, de las franquicias que se establecen en la presente ley, y

c) Derogación de la autorización de instalación de la industria respectiva. Para estos efectos, el Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, a petición de la Comisión Automotriz, dictará el correspondiente decreto derogatorio.

De las resoluciones de la Comisión Automotriz que establezcan sanciones en conformidad a este artículo, podrá recurrirse, por la vía de la reposición, ante la propia Comisión Automotriz, dentro del plazo de cinco días hábiles, contado desde la respectiva notificación.

La resolución de la Comisión Automotriz, que recaiga en el recurso de reposición, será apelable ante la Corte de Apelaciones de Santiago, dentro de 15 días hábiles, contado desde su notificación; la sentencia de la Corte no será suceptible de recurso alguno.

Para la interposición del recurso de apelación a que se refiere el inciso anterior, en el caso de multas inferiores a 20 sueldos vitales anuales, del departamento de Santiago, será requisito previo el pago de la multa.

Para los efectos previstos en este artículo, se considerará que la infracción de las resoluciones que sobre compensación dicte la Comisión Automotriz, conforme al artículo 12, constituye una infracción a las normas de la presente ley.

Artículo 33.—Sin perjuicio de las sanciones a que se refiere el artículo anterior, en los casos en que la infracción consista en el incumplimiento de los requisitos mínimos de integración regional, se harán exigibles los gravámenes de que el infractor se ha eximido, en conformidad al artículo 18, letra a) de esta ley, con respecto a la parte de su producción que no cumplió con esas exigencias.

En el caso de ser necesario, procederá al cobro judicial de los tributos el Consejo de Defensa del Estado sirviendo de título ejecutivo suficiente en contra de la industria la resolución de la Comisión Automotriz que dé por establecida la infracción y la correspondiente liquidación efectuada por el Servicio de Aduanas.

Artículo 34.—Las resoluciones de la Comisión Automotriz que apliquen sanciones deberán ser notificadas a la empresa respectiva, entendiéndose cumplido dicho trámite mediante notificación a cualquiera de las tres personas designadas por ella conforme al inciso final del artículo 14.

La notificación deberá ser practicada por el Secretario Ejecutivo de la Comisión Automotriz o por un receptor judicial de mayor cuantía, quienes tendrán la calidad de Ministro de Fe para estos efectos, siendo lugares hábiles para la diligencia la oficina del Secretario Ejecutivo, la habitación del notificado y el lugar donde ordinariamente ejerce su industria, profesión o empleo, y el domicilio de la empresa.

La notificación a que se refiere este artículo deberá efectuarse personalmente, entregándose copia íntegra de la resolución al notificado.

No obstante, si buscada en dos días distintos en lugares hábiles para la notificación, no es habida la persona a quien se trata de notificar, el Secretario Ejecutivo practicará la notificación entregando la copia de la resolución a cualquiera persona adulta que se encuentre en la morada del que se va a notificar; y si nadie hay allí, o si por cualquier causa no es posible entregar la copia a las personas que en ella se encuentren, dicha copia se fijará en la puerta, entendiéndose en esta forma cumplida la diligencia.

El Secretario Ejecutivo levantará un Acta en la cual dejará testimonio de la forma en que se procedió a la notificación; con expresión de las diligencias efectuadas para llevarlas a cabo, y con la firma de las personas

que han intervenido o indicación de haberse negado a firmar, si ello hubiere ocurrido. Cuando la notificación se efectúe en la forma prevista en el inciso cuarto de este artículo, el Secretario Ejecutivo deberá dar aviso de ella el mismo día al notificado, dirigiéndole con tal objeto carta certificada, dejándose constancia del envío en el acta respectiva; sin embargo, la omisión del envío de la carta certificada o de la constancia de él en el acta, no invalidará la notificación.

TITULO X

Del departamento de Arica

Artículo 35.—Las industrias de vehículos motorizados, así como las de piezas, conjuntos o subconjuntos para dichos vehículos instaladas en el departamento de Arica, se registrarán por las disposiciones de la presente ley una vez transcurrido el plazo de 180 días, contado desde su publicación en el Diario Oficial, desde ese mismo momento dejarán de serles aplicables las disposiciones contenidas en la ley N° 13.039 y sus modificaciones, y en los D.F.L. 303 y 375, de 1953, y en el Decreto Reglamentario N° 556, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción de 1953, según los casos.

No obstante lo dispuesto en el inciso precedente, las industrias que en él se indican, que obtengan su declaración de “industria de complementación regional” con anterioridad a la expiración del plazo señalado, se registrarán por las normas de esta ley desde la fecha de la respectiva declaración, dejando de serles aplicables las disposiciones legales y reglamentarias recién citadas.

Artículo 36.—Las industrias a que se refiere el artículo anterior, instaladas o que se instalen en el departamento de Arica y que sean declaradas de “complementación regional”, gozarán, además, de las franquicias generales que esta ley otorga, del siguiente tratamiento especial, según corresponda:

a) Pagarán con una rebaja del 90% los impuestos a la renta que afecten sus utilidades generadas sólo por su actividad en el departamento de Arica. Esta franquicia no incluye el impuesto global complementario o adicional que pueda afectar personalmente a cada industrial;

b) Exención de las contribuciones de bienes raíces que afecten a los inmuebles ubicados en el departamento de Arica de propiedad de las mismas industrias, destinados al giro de sus negocios.

Las franquicias indicadas en las letras a) y b) durarán treinta años contados desde la publicación de la presente ley:

c) Exención de toda clase de impuestos, tributos y demás gravámenes fiscales a las construcciones destinadas a las faenas de dichas industrias. Esta exención se aplicará a las construcciones que se inicien y dentro del plazo de treinta años, contado desde la publicación de esta ley, y

d) La primera transferencia de los vehículos fabricados o montados por las industrias a que se refiere este artículo, sólo estará afectada al impuesto de compraventa en la parte en que exceda de 6%.

Artículo 37.—Transcurrido el plazo que se señala en el artículo 35,

las industrias que en esa disposición se mencionan, que no hubieren obtenido su declaración de industria de "complementación regional", no gozarán de las franquicias contempladas en esta ley.

No obstante, estas industrias podrán gozar de todas las franquicias que esta ley concede cuando cumplan el 80% del porcentaje de integración regional que corresponda conforme al Título III, exclusivamente con piezas, conjuntos o subconjuntos de producción chilena.

TITULO XI

De la Comisión Automotriz

Artículo 38.—Créase un organismo autónomo de derecho público denominado "Comisión Automotriz", que tendrá personalidad jurídica propia y que estará encargado de formular, aplicar y fiscalizar la política automotriz nacional

La Comisión Automotriz estará integrada por el Vicepresidente Ejecutivo de la Corporación de Fomento de la Producción, que la presidirá; por un miembro designado libremente por el Presidente de la República; y por tres miembros también designados por el Presidente de la República, en representación del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, del Banco Central de Chile y de la Secretaría Ejecutiva para los asuntos de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, respectivamente, los que durarán en sus funciones mientras cuenten con la confianza del Presidente de la República.

En el plazo de un año, a contar de la publicación de la presente ley, la Comisión Automotriz deberá quedar integrada, además, por: dos representantes del sector laboral de la industria automotriz, designados por el Presidente de la República de una terna presentada por los sindicatos de obreros y empleados de la industria automotriz, respectivamente; y por un representante del sector empresarial de la misma industria, igualmente designado por el Presidente de la República, los que durarán en sus funciones mientras cuenten con la confianza de los organismos que representan.

Artículo 39.—La Comisión Automotriz designará a un Secretario Ejecutivo que asistirá a sus sesiones con derecho a voz, que actuará como Ministro de Fe en todos los actos y resoluciones de la Comisión.

El Reglamento determinará la forma de sesionar y la subrogación de los miembros de la Comisión.

Artículo 40.—La Corporación de Fomento de la Producción consultará anualmente en su presupuesto las cantidades que sean necesarias para el adecuado funcionamiento de la Comisión Automotriz, la que podrá disponer de ellas libremente en el cumplimiento de las funciones que le encomiende esta ley.

Igualmente, la Corporación de Fomento de la Producción deberá proporcionar a la Comisión el personal técnico y administrativo y elementos materiales y de secretaría que requiera para el desempeño de sus labores.

Las remuneraciones de los miembros de la Comisión Automotriz serán fijadas por el Presidente de la República.

Artículo 41.—Tendrán la representación judicial y extrajudicial de la Comisión el Presidente y el Secretario Ejecutivo de ella, actuando conjuntamente.

Artículo 42.—Los acuerdos o resoluciones que adopte la Comisión Automotriz serán publicados y se notificarán en la forma que determine la Comisión, salvo los casos de notificación o publicación especial que se establecen en esta ley.

Artículo 43.—Serán funciones de la Comisión:

a) Formular y aplicar la política a seguir respecto de la fabricación o armadura de vehículos motorizados, y de piezas, conjuntos o subconjuntos, repuestos o accesorios para los mismos vehículos, como asimismo, con relación a la importancia y exportación de dichas especies y a la instalación, ampliación o traslado de las industrias respectivas;

b) Recomendar al Supremo Gobierno la política a seguir en las materias indicadas en la letra anterior, frente a la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio o a terceros países;

c) Sugerir al Supremo Gobierno las medidas concretas que a su juicio sea necesario adoptar para dar cumplimiento a las políticas a que se refieren las letras anteriores;

d) Emitir, por resolución, dictámenes oficiales de carácter obligatorio respecto de la interpretación y aplicación de la presente ley, sin perjuicio de lo que establezcan las resoluciones judiciales, en los casos particulares de que conozcan los Tribunales Ordinarios de Justicia.

Estas resoluciones serán notificadas al público y a los industriales mediante su publicación en el Diario Oficial los días 1º ó 15 de cada mes o al día siguiente hábil si dichas fechas coincidieran con las de días festivos y empezarán a regir desde la fecha de su publicación.

e) Fiscalizar la aplicación de las normas contenidas en esta ley y en los decretos y resoluciones que en ella se indican y sancionar a los infractores en la forma prescrita en el título IX;

f) Impartir a las empresas instrucciones obligatorias, de carácter general, destinadas a obtener la más adecuada aplicación de la ley; estas instrucciones podrán incluir la fijación de mínimos de producción por vehículo que cada empresa deberá obligatoriamente cumplir;

g) Informar al Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción las solicitudes de instalación o ampliación de industrias regidas por las normas de esta ley, y las de declaración de industria de "complementación regional", pudiendo señalar las condiciones, limitaciones y obligaciones que deberán cumplirse en cada caso;

h) Fijar los porcentajes, requisitos y condiciones de integración regional, incluso los contemplados en el artículo 9º, que deberán cumplir las industrias en los casos previstos por esta ley;

j) Aprobar o rechazar, a petición de parte y para los efectos del artículo 16, cualquiera modificación en los planes de producción o de integración o en las inversiones y demás obligaciones fijadas para cada empresa en el respectivo decreto de declaración de industria de "complementación regional";

k) Pronunciarse sobre las importaciones o exportaciones de vehículos motorizados, como asimismo, de piezas, conjuntos o subconjuntos, repuestos y accesorios para dichos vehículos, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 19;

l) Pronunciarse sobre la importación de maquinarias y equipos y sus repuestos destinados a la fabricación o montaje de vehículos motorizados, cualquiera que sea su naturaleza;

m) Pronunciarse sobre la importación de maquinarias y equipos, materias primas, piezas, conjuntos o subconjuntos, destinados a la fabricación y montaje de piezas, conjuntos o subconjuntos para vehículos motorizados, cualquiera que sea su naturaleza;

n) Colaborar con el Servicio de Aduanas sugiriendo las normas que a su juicio sean convenientes para la fiscalización de las importaciones y exportaciones a que se refiere esta ley, como asimismo, de la internación en admisión temporal de maquinarias, matrices y otros elementos para la industria, y

o) Cumplir las demás funciones que la presente ley le encomienda.

Artículo 44.—De las resoluciones de la Comisión Automotriz que se estimen ilegales, podrá reclamarse ante la Corte de Apelaciones de Santiago dentro del plazo de 15 días contado desde su notificación.

El reclamante hará una exposición clara de los hechos y fundamentos de derechos en que basa su reclamación y las razones por las cuales la resolución lo perjudica.

Si la Corte de Apelaciones declara admisible la reclamación, dará traslado de ella por diez días a la Comisión Automotriz. Evacuado el traslado por la Comisión o teniéndosele por evacuado en rebeldía, la Corte oírà el dictamen de su Fiscal y dictará sentencia en el término de treinta días.

Las reclamaciones de que trata este artículo tendrán en la Corte de Apelaciones preferencia para su vista y fallo.

El procedimiento establecido en los incisos 3º y 4º de este artículo, será también aplicable al recurso de apelación que contempla el artículo 32 de esta ley.

Artículo 45.—La Junta General de Aduanas, previo informe favorable de la Comisión Automotriz, podrá habilitar como almacenes particulares de aduana los recintos de las industrias a que se refiere la presente ley, cuando cumplan con las exigencias contempladas en el Reglamento. Esta autorización no requerirá Decreto Supremo y sólo se otorgará por medio de una resolución de la Junta General de Aduanas.

TITULO XII

Disposiciones Generales

Artículo 46.—Una vez transcurridos 180 días contados desde la publicación de esta ley en el Diario Oficial quedarán derogados el artículo 11 de la ley N° 12.084, modificado por las leyes N°s. 12.434, 12.462 y 14.824 y los artículos 6º y 7º de la ley N° 12.919 y el artículo 29 de la ley N° 14.171; artículos 13, 14 y 15 de la ley N° 14.824 y artículo 10 de la

ley N° 15.077 y el artículo 11 de la ley 16.426; igualmente quedarán derogados los decretos N°s. 835 y 574 y sus modificaciones, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, de fechas 19 de mayo de 1962 y 8 de mayo de 1963, respectivamente, y los decretos del Ministerio de Hacienda N°s. 1.165 y 2.100, de fechas 13 de abril y 20 de junio de 1964, respectivamente, como asimismo, todas las disposiciones legales y reglamentarias que sean contrarias a las normas de la presente ley.

No obstante lo dispuesto en el inciso anterior, la disposiciones legales y reglamentarias que en él se citan dejarán de ser aplicables a las industrias de fabricación o montaje de vehículos motorizados y de piezas, conjuntos o subconjuntos para dichos vehículos, antes de la expiración del plazo indicado en este artículo, cuando obtengan su declaración de industrias de "complementación regional".

Artículo 47.—Los choferes de taxis, no propietarios de vehículos, podrán acogerse a lo dispuesto en el artículo 3º, transitorio, de la ley N° 16.426. El Presidente de la República dictará para tal efecto un Reglamento en un plazo no superior a 180 días, en el que se establecerán las condiciones que deberán cumplir para gozar de este derecho.

Artículo 48.—Autorízase la internación, liberada de derechos y de cualquier gravamen que se perciba por intermedio del Servicio de Aduanas, a los vehículos de características especiales, adecuados para el manejo de personas lisiadas y que se importen para su uso personal y exclusivo, y con el fin de ejercer su trabajo habitual o para completar estudios o enseñanzas que propendan a su integral rehabilitación.

Quedan comprendidas en esta disposición las personas que presenten incapacidad permanente para la marcha normal en virtud de lesiones orgánicas o funcionales que afecten uno o los dos miembros inferiores.

El Servicio Nacional de Salud deberá certificar si el peticionario se encuentra comprendido entre los casos que señala el presente artículo. El certificado indicado deberá ser acompañado por el peticionario como requisito previo para que se autorice la importación.

El examen médico correspondiente deberá practicarlo una Comisión Especial que el Servicio constituya o un médico autorizado y designado por el Servicio Nacional de Salud.

Los vehículos que se importen de acuerdo con la presente ley no podrán ser transferidos hasta un plazo de cinco años desde la fecha de su internación y no podrán sufrir modificaciones en sus características, sin el pago total de los derechos de importación liberados.

Las importaciones correspondientes deberán contar en cada caso con informe favorable de la Comisión Automotriz.

Artículos transitorios

Artículo 1º.—Durante el año 1966, los porcentajes de integración regional y las bases para su aplicación que deberán cumplir los vehículos motorizados fabricados o montados en el país, serán los previstos para la integración nacional en el decreto N° 240, de 1965, en el decreto N° 835, de 1962, y en el decreto 507, de 1966, según corresponda, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

Las mismas normas del inciso precedente y las contenidas en el decreto N° 144 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción de 1966, se aplicarán durante el lapso que medie entre el 1° de enero de 1967 y la fecha en que entre en vigencia el primer programa que fije la Comisión Automotriz, conforme al artículo 6° de esta ley, sin perjuicio de que la Comisión Automotriz pueda convenir con los industriales porcentajes de integración regional mayores.

Las infracciones a las obligaciones que imponen las normas indicadas en los incisos anteriores se considerarán como infracciones de esta ley, para los efectos de su sanción.

En el primer programa que fije la Comisión Automotriz, en virtud de lo dispuesto en el artículo 6° deberán contemplarse, para la fabricación o montaje de chasis de camiones y buses, y como porcentaje de integración regional, los que se indican para la integración nacional, en el artículo 1° del decreto del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción N° 507, de 29 de abril de 1966.

Artículo 2°—Lo dispuesto en el artículo 9° de esta ley será aplicable a la fabricación o armaduría de chasis de camiones y buses sólo a contar del 1° de julio de 1968”.

Dios guarde a V. E.,

(Fdo.): *Eugenio Ballesteros Reyes.—Eduardo Cañas Ibáñez.*