

ACTA N.º 381 - A

-- En Santiago de Chile, a seis días del mes de noviembre de mil novecientos setenta y nueve, siendo las 16.30 horas, se reúne en Sesión Secreta Legislativa la Excma. Junta de Gobierno, presidida por S.E. el Presidente de la República y Comandante en Jefe del Ejército, General de Ejército Augusto Pinochet Ugarte, e integrada por el señor Comandante en Jefe de la Armada, Almirante José Toribio Merino Castro, por el señor Director General de Carabineros, General Director César Mendoza Durán y por el señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire Fernando Matthei Aubel. Actúa de Secretario de la Junta el titular, Coronel Jorge Zincke Quiroz.

-- Asisten, en el orden en que se tratan las materias de su competencia, los señores: José Piñera Echeñique, Ministro del Trabajo y Previsión Social; Teniente General César Raúl Benavides Escobar, Ministro de Defensa Nacional; Alfonso Serrano Spoerer, Subsecretario de Previsión Social; Sergio de Castro Spíkula, Ministro de Hacienda; José Luis Federici Rojas, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones; Contraalmirante Pedro Larrondo Jara, Subsecretario de Hacienda; Coronel de Ejército Jorge A. Correa Gatica, Director General de Ferrocarriles del Estado; Miguel Kast Rist, Ministro Director de ODEPLAN; General de Brigada Enrique Valdés Puga, Viceministro de Relaciones Exteriores; General de Brigada Santiago Sinclair Oyander, Ministro Jefe del Estado Mayor Presidencial; General de Brigada Alejandro Medina Lois, Ministro Jefe del COAJ; Contraalmirante Aldo Montagna Bargetto, Auditor General de la Armada; Mayor de Ejército Juan Romero Riquelme, Jefe de la Subjefatura Legislativa del COAJ; Capitán de Navío Mario Duvauchelle Rodríguez, Secretario de Legislación, y los Asesores Jurídicos de los señores Integrantes de la H. Junta de Gobierno: General de Brigada Fernando Lyon Salcedo (General Augusto Pinochet); Capitán de Fragata Hernando Morales Ríos (Almirante José T. Merino); Coronel de Aviación Hernán Chávez Sotomayor (General Fernando Matthei), y Capitán de Carabineros Patricio Moya Bernal (General César Mendoza).

MATERIAS LEGISLATIVAS

SECRETETO

1.- PROYECTO DE DECRETO LEY QUE MODIFICA D.L. Nº 2.466, DE 1979, E INCORPORA A PLANTA DEL PODER JUDICIAL CARGO QUE INDICA

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Quería dar cuenta de que a la tabla de seis puntos, según me comunicó esta mañana el señor Ministro Jefe del COAJ, por orden del señor Presidente, se acordó agregar dos Convenios.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Son dos Convenios que no tienen mayor trascendencia. Los agregamos porque estas materias deben revisarse junto con los antecedentes, y de acuerdo con lo que vimos, son muy fáciles.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- En cuanto al primer punto de la tabla, la señorita Ministra de Justicia tuvo un problema de última hora y pidió ser autorizada para tratar el proyecto en el segundo lugar.

Como es un proyecto de fácil despacho, si le parece, puedo explicarlo de inmediato.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- No hay ningún problema. Es muy sencillo.

El señor GENERAL MENDOZA, MIEMBRO DE LA JUNTA.- No hay inconveniente. Se vio en las Comisiones.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Sí, la iniciativa se refiere a un funcionario que es, a la vez, oficial de sala de la Corte Suprema y chofer del Fiscal. Primitivamente estuvo en el grado 19 y después quedó con el grado 20, y ahora tratan de arreglar la situación del Poder Judicial. Ese es todo el problema.

Tanto Hacienda como Justicia expresaron su conformidad, y después, en el sistema legislativo, las Comisiones también lo aprobaron. Por lo tanto, no veo ningún inconveniente a este proyecto.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Muy bien. No hay ningún problema.

-- Se aprueba el proyecto.

2.- PROYECTO DE DECRETO LEY QUE CONCEDE PLAZO PARA ACOGERSE A LAS DISPOSICIONES DEL ARTICULO 22 DE LA LEY 17.322

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Este proyecto dice relación con una eventual diferencia de trato en cuanto al pago de las imposiciones de previsión, por un lado, y el pago de los impuestos, por el otro. Respecto del pago de las imposiciones, hay un sistema

SECRET

regido por la ley 17.322, según la cual el pago debe hacerse dentro de los primeros diez días del mes respectivo; si no se efectúa en ese plazo, se aplica una multa de 3%, y si al mes siguiente tampoco se realiza, se paga con reajuste más el 1%.

En materia tributaria no ocurre eso. En este campo, cuando el plazo vence en día sábado, domingo o festivo, se prorroga para el día siguiente hábil.

En este contexto, y con el objeto de adecuar el pago de las imposiciones, aportes y dividendos por parte de los imponentes previsionales a la mecánica del sistema del Código Tributario --no dentro del Código naturalmente, sino a la mecánica del mismo--, el Presidente de la República generó el Mensaje correspondiente.

Comisión específica fue la II y también intervinieron la I y la III. Todas ellas formularon observaciones, que al final la Comisión informante acogió, de tal modo que en cuanto al texto mismo aprobado no hay ninguna observación pendiente en este trámite. Por mi parte, como Secretaría de Legislación, no tengo antecedentes en contrario desde el punto de vista del Ministerio del ramo.

En consecuencia, el proyecto está en condiciones de ser despachado.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- El Subsecretario hizo alcances formales. ¿Están incluidos?

El señor SUBSECRETARIO DE PREVISION.- Estamos conformes con la última versión que se produjo después de recibir las observaciones. No tenemos problema con el texto actual.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Está conforme con la redacción actual.

El señor SUBSECRETARIO DE PREVISION.- Exacto.

-- Se aprueba el proyecto.

3.- PROYECTO DE DECRETO LEY QUE FACULTA A LOS FUNCIONARIOS QUE INDICA DEL SERVICIO DE SEGURO SOCIAL DE CONCEPCION PARA ENAJENAR LA PROPIEDAD QUE SE SEÑALA

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Este proyecto es muy puntual, porque incide en una propiedad ubicada en Concepción, en calle Colo Colo con Las Heras, que pertenecía al Servicio de Seguro Social y que en virtud de una ley se facultó a ese Servicio para vender a parte de sus funcionarios, con el objeto de ser usado en construcciones de carácter habitacional en forma de cooperativa. Así fue como se organizó la cooperativa "Zulaica", la que infruc-

SECRETO

tuosamente, dice el Ministro del ramo, intentó obtener créditos de organismos nacionales e internacionales.

A consecuencia de lo anterior, los empleados plantearon la posibilidad de enajenar el predio para, con su venta, incorporarse a los planes habitacionales que desarrollan los organismos de la vivienda. Sin embargo, para ello era menester modificar la ley Nº 17.063, que dio la autorización amarrada a la cláusula correspondiente.

Frente a eso, estimando atendible la sugerencia del Ministerio del Trabajo, el Presidente de la República patrocinó la iniciativa como Mensaje.

Comisión específica fue la II. Las Comisiones III y I acogieron la idea de legislar y formularon al texto propuesto por el Ministerio algunas observaciones que acogió la informante. Por lo tanto, se llega al final del recorrido con un texto en que hay acuerdo en lo fundamental y diría que incluso en el detalle entre las Comisiones Legislativas, por un lado, y el Ejecutivo, por otro.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Ofrezco la palabra. Creo que no hay problema.

-- Se aprueba el proyecto.

4.- PROYECTO DE DECRETO LEY QUE DEROGA ARTICULO 1º DE LEY 17.668, RELATIVO A INVERSION EN CERTIFICADOS "CAR" DEL BANCO CENTRAL DE CHILE POR PARTE DE LA CAJA NACIONAL DE EMPLEADOS PUBLICOS Y PERIODISTAS

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Se trata de modificar un texto legal que está inserto en una legislación especial para las empresas periodísticas.

La ley 10.621 dispuso respecto a las empresas periodísticas la obligación de efectuar un descuento previsional del 8,33% mensual sobre los sueldos, sobresueldos y comisiones, con el objeto de formar el fondo de indemnización por años de servicios de los periodistas, fotograbadores y demás personas a que se refiere esa ley.

Así se procedió, pero con posterioridad la ley 17.168, junto con reconocer los años servidos como imponentes del Departamento de Periodistas, dispuso que las empresas periodísticas debían depositar, en la sección correspondiente de la Caja Nacional de Empleados Públicos, que es donde imponen, los respectivos ingresos en Certificados de Ahorro Reajutable (CAR), y además que la Caja aplicaría reajuste a los imponentes periodistas tanto en los pagos a ellos como en las devoluciones de préstamos por parte de los intere-

SECRET

sados.

Todo esto operó normalmente hasta el inicio de este Gobierno, oportunidad en que con motivo de una revisión general del sistema de inversiones de los fondos de las Cajas, pudo establecerse que el mecanismo de inversión era malo, porque en definitiva los dineros se empleaban en términos tan inadecuados, que en la práctica se desvalorizaban absolutamente para los empleados.

A consecuencia de ello, dentro de los primeros decretos leyes dictados, el D.L. 670 estableció que, en general, los organismos de previsión debían realizar sus inversiones en los instrumentos financieros que el Consejo Monetario determinara, que la autorización para estas inversiones debía darla el Ministerio del Trabajo previo informe de la Superintendencia, y que el monto y oportunidad de la inversión debía fijarla el Ministerio oyendo a Hacienda. Así se llegó a la dictación del decreto ley 1.819, que perfeccionó el sistema de inversión de los fondos de las cajas de previsión.

Frente a esto, la norma mencionada al principio --vuelvo atrás--, la del Departamento de Periodistas de la Caja de Empleados Públicos, resultó totalmente en pugna con todo el sistema de inversión de los fondos previsionales. Esto lo advirtió el Ministerio del Trabajo y se lo planteó al Ejecutivo, con el objeto de adecuar las inversiones que realiza el Departamento de Periodistas de la Caja al mismo andar y al mismo método que se sigue en materia de inversiones respecto de todas las cajas. El Ejecutivo consideró atendible la sugerencia del Ministerio del Trabajo y propuso el Mensaje correspondiente.

El objeto del Mensaje era derogar el artículo 1º de la ley 17.668, que obliga a invertir en bonos CAR, a fin de que dicho Departamento pudiera someterse al régimen general en materia de inversiones.

Comisión específica fue la I, que junto con las Comisiones II y III estuvo de acuerdo en legislar para dar a la Sección de Periodistas de la Caja de Empleados Públicos el mismo trato que a los demás organismos previsionales. Pero también dijeron ^{éstas} que la forma como el Ministerio había propuesto la modificación correspondiente --suprimir o derogar el artículo 1º-- no servía al propósito de la iniciativa, porque en el artículo 2º de la misma ley se hace una referencia a los valores indicados "en el artículo anterior", artículo que se eliminaba. Este es un problema de mecánica jurídica. En definitiva, la Comisión informante, acogiendo el planteamiento de las Comisiones II y III, redactó un texto en virtud del cual no se deroga el artículo 1º, sino que se lo reemplaza por una dispo-

sición en la cual se establece que la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas, en materia de inversión de fondos, seguirá la misma metodología que los demás organismos previsionales. Ese es el sentido del proyecto presentado por la Comisión específica, que, como digo, tomó las observaciones de la II y de la III, así como el objetivo central del Ejecutivo en la redacción del texto.

En consecuencia, el proceso legislativo termina, a mi juicio, sin dificultades de orden legal.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Esto también le va a solucionar un problema de plata.

El señor MINISTRO DE HACIENDA.- No, Presidente; esto es para permitirles que hagan una inversión rentable.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- La rentabilidad es hasta por ahí no más.

El señor MINISTRO DE HACIENDA.- No; éstos son instrumentos financieros, Presidente.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Se pueden liquidar en cualquier momento.

El señor MINISTRO DE HACIENDA.- Claro.

-- Se formula una observación que no se capta.

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA.- Se mantiene lo mismo del decreto ley 670.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- A todo el mundo se le da el mismo tratamiento. Está bien eso. Estoy de acuerdo.

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA.- Instrumentos financieros, en vez de bonos CAR.

Ahora lo importante es el destino de esos fondos.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Es evitar emisiones.

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA.- El destino que deberían tener es tema de otra ley.

El señor MINISTRO DE HACIENDA.- Es para el bien de las propias Cajas.

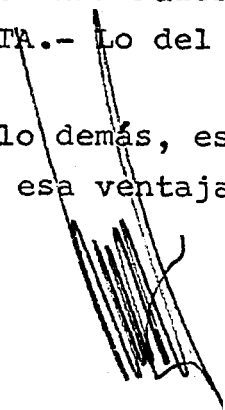
El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA.- No, si....

El señor MINISTRO DE HACIENDA.- Son fondos previsionales.

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA.- Lo del destino es motivo de otra ley, no de ésta.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Por lo demás, esto impide que la Caja se dispare para otros lados. Tiene esa ventaja.

-- Se aprueba el proyecto.



SECRET

5.- PROYECTO DE DECRETO LEY QUE FACULTA A DIRECTOR DE EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO PARA SUPRIMIR Y CREAR CARGOS QUE INDICA

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- El proyecto dice relación con la situación de hecho que hay en Ferrocarriles.

He cuantificado el número de funcionarios que se encontraban en la empresa al 11 de septiembre de 1973, y el de los que existen en la actualidad. La información documental que poseo señala que al 11 de septiembre de 1973 había en la empresa 26.641 funcionarios. Por medio del decreto con fuerza de ley 1.128, de 1978, se suprimieron 9.273 cargos, con lo cual se produce una reducción. Y en este momento existen vacantes, o sea, están los cargos pero no se han llenado, del orden de los 5.400 funcionarios. Por último, los servidores que tiene en este instante la Empresa de Ferrocarriles son 12.179. Al decir "en este instante", me refiero a la fecha del Mensaje: 13 de julio de 1979.

Ahora, el problema de este proyecto se vincula primero con las 5.400 vacantes. El señor Ministro de Transportes expresa al señor Presidente de la República que la existencia de las cinco mil vacantes le crea dos tipos de problemas. Por una parte, problemas de presiones destinadas a producir la corrida de grados, a producir los ascensos regulares dentro de la empresa, y por otra parte, de acuerdo con las necesidades de Ferrocarriles, según sostiene el señor Ministro de Transportes, sólo se requiere la cantidad que hay, y esos cinco mil y tantos no son necesarios. En consecuencia, propone el señor Ministro al Presidente de la República un decreto ley que permita suprimir los cargos que figuran dentro de la cantidad de 5.400, por un lado, y por otro, reestructurar, reordenar las plantas respectivas, con sujeción a las reglas que se señalan en la iniciativa correspondiente. Este es el fondo del asunto.

El Ejecutivo patrocinó el proyecto del Ministerio de Transportes y dio origen al Mensaje respectivo.

Aquí me voy a detener en una cosa que quiero consignar con respecto a la Secretaría de Legislación, mi General. Nosotros no observamos desde el punto de vista constitucional la norma propuesta pese a que, desde ese ángulo, en materia de plantas y de cargos públicos hay dos maneras de producirlos: una, a través de una ley; otra, a través de un decreto con fuerza de ley. Cuando el Poder Legislativo --en este caso la Junta de Gobierno-- produce la ley creando una planta, actúa dentro de las facultades de que dispone. Y cuando el Ejecutivo lo quiere hacer, tendría que proceder en virtud de facultades extraordinarias otorgadas por el organismo legislativo,

SECRET

el que, al dárselas, se las entrega por un año. Al momento de estudiar este proyecto, vimos que la ley vigente, el D.F.L. 94, de 1960, establecía como facultad del Director de la Empresa de Ferrocarriles fijar las plantas del personal y sus obligaciones, modificar unas y otras y distribuir al personal en dichas plantas de acuerdo con la-s exigencias del servicio. De tal modo que, en el fondo, este proyecto intentaba volver a la norma que aparecía en el Nº 8 del artículo correspondiente de la ley de Ferrocarriles. En consecuencia, no había una observación de constitucionalidad que hacer al proyecto.

Pero también es cierto que, desde el punto de vista de la práctica legislativa cuando se trata de funcionarios públicos que no tengan la calidad de empleados particulares u obreros particulares regidos por el Código del Trabajo, la tendencia general del sistema legislativo de la Junta de Gobierno ha sido ejercer esta facultad por sí misma, a través de la fijación de la planta, lo que se hizo por ejemplo con EMPORCHI, o entregársela al Presidente de la República en forma de facultad delegada, como se hizo por ejemplo con ENAMI o con el Banco del Estado.

Pero en la Secretaría de Legislación nos pareció que éste era un problema político, y los problemas políticos no podemos tomarlos, porque inciden en el mérito y eso deben resolverlo los Integran-tes de la Junta de Gobierno.

He deseado hacer esta prevención con el objeto de indicar por qué la Secretaría de Legislación no observó una circunstancia que, a su modo de ver, no era de su competencia, sino de la de los señores Miembros de la Junta de Gobierno; y que resultaba muy claro que, desde el punto de vi-sta del Ejecutivo, el problema lo había apreciado, evaluado y resuelto en el sentido correspondiente al pa-trocinar el proyecto del caso.

Después de esta explicación, que agradezco al señor Presi-dente haberme permitido dar, continúo con la relación.

Comisión específica fue la III, y participaron tanto la I como la II, con observaciones formales que fueron consideradas por la informante. Con todo, la Comisión Legislativa II, junto con formular ese tipo de observaciones, y para el caso de que se resolviera legislar, acordó plantear una pregunta en la oportunidad en que se discutiera el proyecto. La pregunta que hizo, y que incluyó el señor presidente de la Comisión III, informante, es la siguiente: "El se-ñor presidente de la Comisión Legislativa II desea consultar al se-ñor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, en la correspon-diente sesión legislativa de la Excma. Junta de Gobierno, si las pers

SECRET

pectivas de ascenso que se generaran con ocasión de los cargos vacantes y las presiones que se pretende ejercer para llenarlos, se evitarán o no otorgando la facultad de suprimir los cargos vacantes a la misma autoridad que podría autorizar el ascenso".

Entonces, el señor presidente de la Comisión II ha pedido que esta cuestión se plantee en sesión de Junta, con el objeto de que el señor Ministro del ramo dé la explicación que sea pertinente.

También quiero mencionar que en el proyecto aprobado, así como en el Mensaje, no hay plazo para que el Director de la empresa materialice esta función, suprima las plantas de personal, transforme aquellos cuyas vacantes se produzcan y ubique, el mismo Director, en uno o más grados inferiores a los que en el artículo 1º del decreto ley 409 les asignó la Escala Unica, donde se han transformado en cargos de la misma planta o en grado equivalentes o inferiores a los que tengan asignados en dicha Escala si la transformación se dispone en cargos de otra planta.

Esa es, señor, en general y en particular, la relación sobre este proyecto.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES.- Señor Presidente, respecto de la pregunta específica de por qué la misma persona que puede otorgar los ascensos, puede a la vez decidir la supresión del cargo, creo que es una muy buena medida, en términos operacionales de la empresa, dado que en ese caso el Director de la misma puede hacer uso de la posibilidad de suprimir el cargo o no, dependiendo de las condiciones de operación de la propia empresa, como asimismo de en qué medida las presiones del personal hacen necesario o conveniente producir algunos ascensos. Me parece totalmente dúctil la posibilidad de que el propio Director vaya midiendo cuándo conviene, en realidad, ocupar un cargo por la vía del ascenso o suprimirlo si no es necesario.

Por otra parte, la conformación de las plantas de la empresa, que en este momento llegan a alrededor de quinientas, hace necesario e imprescindible empezar a arreglarlas y, obviamente, en un proceso paulatino. Y el hecho de que la empresa, desde el año 1973, como se ha dicho, de 27 mil personas haya bajado a 13 mil en este momento, y todavía probablemente sea menester suprimir más personal por la vía del abandono voluntario, hace que sea difícil en este instante visualizar la constitución definitiva de las plantas.

Por lo tanto, con este sistema creo que se logra precisamente dar al Director atribuciones para proceder en la mejor forma posible.

Aquí me acompaña el Director de la Empresa de Ferrocarriles, y sería bueno que quizás pudiera responder alguna pregunta di-

SECRETO

rectamente.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Ofrezco la palabra.

El señor GENERAL MATTHEI, MIEMBRO DE LA JUNTA.- En verdad, normalmente el Estado no da este tipo de facultades en forma de carta blanca a una empresa. Creo que verdaderamente es una excepción. No sé si es la única.

El señor ASESOR JURIDICO DE LA ARMADA.- Creo que no es realmente lo normal, pero tampoco es novedoso. El mismo decreto ley 200, de 1973, dio al Director de la empresa una facultad similar, manteniendo lo que venía del decreto ley 94, con la diferencia de que debía, después del decreto ley 273, ejercer estas facultades con aprobación de los Ministerios de Transportes y de Hacienda.

En segundo lugar, hay que tener en consideración, a mi juicio, que se trata de una empresa del Estado de las características tan particulares que ha señalado el Ministro. En realidad, con 500 plantas es bien difícil trasladar este problema al Poder Ejecutivo, desde el punto de vista práctico.

Me parece útil que esos antecedentes los tenga también en cuenta la H. Junta para resolver sobre este punto, siendo muy interesante la observación del Secretario de Legislación, que realmente no se planteó durante el proceso legislativo.

El señor GENERAL MATTHEI, MIEMBRO DE LA JUNTA.- Aquí nos hemos preocupado recientemente del problema de un funcionario que se desempeñaba como chofer de un juzgado. Sin embargo, ahora damos carta blanca a una empresa por período ilimitado y por una cantidad bastante grande de cargos. No creo que somos consecuentes en un caso y en otro. Es cierto que hay precedentes, los conozco y están todos claros, pero aun así, no me parece congruente el sistema.

El señor GENERAL MENDOZA, MIEMBRO DE LA JUNTA.- Respeto la idea de que no sería congruente ni es lo usual, pero estimo que ante la necesidad que ha planteado el Ministro, hay que hacer algo; y creo que ésta es una de las maneras de hacerlo luego, porque si nos seguimos dando vueltas, van a seguir las cinco mil plazas y los problemas pendientes.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES.- Ahora, por otro lado, son cargos vacantes, en general. Muchas veces no se ha dado esta atribución, porque en realidad se reorganizan plantas y se suprimen cargos ocupados. En este caso, se trata de cargos nada más que vacíos. Por otro lado, en el mismo decreto ley se contempla el poder ~~tra~~ pasar algunos cargos de una planta a otra, con lo que, a mi modo de ver, se va a mejorar a mucho personal de la Empresa de Ferrocarriles, ya que se podrá arreglar las plantas y, en algunos casos en que hoy

SECRET

es muy necesario, dar ascensos.

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA.- Yo quería hacer una pregunta. ¿Cuál es el total de gente por kilómetro? Me agradecería que respondiera el propio Director.

El señor GENERAL MATTHEI, MIEMBRO DE LA JUNTA.- Antes, tengo otra pregunta.

Por ejemplo, en el Ministerio de Salud, ¿se está siguiendo el mismo sistema de carta blanca para reencasillar?

El señor MINISTRO JEFE DEL COAJ.- No, mi General. Se estableció una planta y se está modificando.

El señor DIRECTOR DE FERROCARRILES.- En las empresas de otros países hay, en general, tres funcionarios en total por kilómetro de ferrocarril. Nosotros tenemos 8.000 kilómetros de línea y en este momento estamos trabajando con 12.983 personas en total. Creemos que incluso esta cantidad puede variar, por cuanto estamos tratando de pasar algunos servicios de mantención al sector privado, con lo sería posible una reducción.

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA.- O sea, para usted un número ideal en Chile, ¿sería de 12 mil?, ¿de 14 mil?

El señor DIRECTOR DE FERROCARRILES.- Sería del orden de las 14 mil personas, siempre y cuando se haga todo en la empresa, cosa que estamos tratando de no hacer. Ya vamos a entregar al sector privado algunos tramos de aseo general, en cuanto a lo que es pasajero, y de la vía.

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA.- Eso daría una idea aproximada respecto de la gente que va a quedar, porque aquí no hay ninguna indicación, de manera que no se sabe si serán 30 mil, 10 mil ó 15 mil. Solamente dice que "se faculta para". Por lo tanto, es interesante la información.

Por lo demás, cuando el caos es tan grande, creo que hay que tomar medidas excepcionales para resolver. Estamos desde 1973 tratando de solucionar esto.

El señor GENERAL MENDOZA, MIEMBRO DE LA JUNTA.- No sé si se podrían conciliar las ideas y fijar un plazo para dejar definitivamente establecida la planta; y de ahí para adelante, bueno, se acabaría el problema.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Creo que aquí hay dos problemas. El primero es decir: "Señor, lo que usted dio de baja, se ratifica", es decir, "Facúltase al Director de la Empresa de Ferrocarriles del Estado para suprimir de las plantas los cargos que han quedado vacantes". La segunda cosa es que, aprovechando lo que propuso el General Mendoza, se fije un plazo de noventa o ciento

SECRETO

veinte días para traer una buena comisión de un país extranjero, como Japón, que tiene gran experiencia en ferrocarriles, que estudie la situación y establezca si nuestro transporte ferroviario anda bien con este ordenamiento, porque hasta ahora todo lo hemos hecho por nosotros mismos; entonces se realiza un encasillamiento, el Director tiene facultad para ir colocando los nombres que quiera y se hace una planta de acuerdo a la racionalización que haría la empresa. Porque en este momento usted me dice que son 14 mil, pero el problema es determinar si se necesitan esos 14 mil, o 12 mil, u 8 mil, o 20 mil, o tal vez ahora, electrónicamente, puede funcionar con 5 mil; en consecuencia, no podríamos tener aquella cantidad.

Y lo último, señores, es que Ferrocarriles resulta primordial para nosotros; estamos con problemas de energía. Día a día es más grave el problema energético. Pensando en cinco años más, si no tomamos medidas ahora con respecto a la energía, vamos a estar con problemazos. Entonces, esto hay que hacerlo; vamos a tener que usar estos ferrocarriles.

En consecuencia, creo que debemos aprobar la ley con dos partes. La primera está. La segunda consistiría en dar un plazo de 180 días para que se contraten los servicios de cualquier empresa con el objeto de que estudie en forma racional la planta y el funcionamiento de nuestros ferrocarriles, al cabo de los cuales se pondrá la ley correspondiente para la planta. Mientras tanto, le completamos lo consignado, para que no lo molesten a usted.

-- Se formula una observación que no se capta.

El señor GENERAL MATTHEI, MIEMBRO DE LA JUNTA.- Creo que sí.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES.- Le pediría un poco más de plazo, Presidente.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- La cosa es que no se alargue mucho. Podrían ser diez meses.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES.- El problema es, un poco, precisamente el dinamismo de la empresa.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Démosle un año.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES.- Me parece bien.

El señor GENERAL MATTHEI, MIEMBRO DE LA JUNTA.- No tengo ningún problema en cuanto al año de plazo, pero dejar una carta blanca....

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Me hago yo mismo el harakiri, porque envié este Mensaje, pero después vi que el problema era....

El señor GENERAL MATTHEI, MIEMBRO DE LA JUNTA.- Perfecto.

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA.- El otro

SECRETADO

problema extraordinariamente importante es determinar con quién, pues las famosas locomotoras Mikado llegaron a Chile en 1918 y 1920, después que vinieron los japoneses a mirar los ferrocarriles chilenos. Creo que todavía quedan locomotoras Mikado.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Da pena, cuando uno pasa por San Bernardo, ver la cantidad de material abandonado que hay ahí. Si no sirve, véndanlo. Es chatarra.

El señor DIRECTOR DE FERROCARRILES.- En San Bernardo está el museo.

-- Se intercambian opiniones.

El señor MINISTRO DE HACIENDA.- Habría que ponerle un letrero.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Entonces, hay que ver la solución.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- ¿El proyecto se lo devuelvo a la Comisión informante, que tendría que oír a Ferrocarriles?

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Devuélvaselo al Ministerio, de acuerdo con las ideas que se han expresado aquí.

-- Se producen diálogos.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Es más corto que lo redacte la Comisión del COAJ, y de aquí a cuarenta y ocho horas lo presenta.

Son dos cosas, y se prepara esto aquí. "Facúltase al Director de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para suprimir de las plantas de personal los cargos que hayan quedado vacantes", punto Dos: "Se dará el plazo de un año para que una comisión especializada en materia de ferrocarriles, estudie el funcionamiento de los Ferrocarriles del Estado". Y tres: al cabo de este año, se fija definitivamente la planta.

El señor DIRECTOR DE FERROCARRILES.- Pero podría quedar la facultad de que algunos cargos, en vez de suprimirlos, se traspasen a otra planta.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Pero eso está reglamentado, lo puede hacer.

El señor DIRECTOR DE FERROCARRILES.- Está dentro del proyecto. Faculta para traspasar un cargo de una planta a otra. Y ésta es la parte más positiva.

El señor ASESOR JURIDICO PRESIDENCIAL.- Esa parte está considerada dentro de las futuras vacantes. La primera parte del proyecto suprime todo, y para las futuras vacantes existe la facultad que usted menciona.

SECRETO

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Ahora, en forma transitoria, los Ferrocarriles son problema del Ministro de Defensa. Lo va a ver.

Bien.

-- Se aprueba el proyecto, con modificaciones que se redactarán en forma definitiva dentro de cuarenta y ocho horas por el COAJ, de acuerdo con las bases señaladas por el señor Presidente de la República.

6.- (FUERA DE TABLA) PROYECTO DE DECRETO LEY QUE APRUEBA ACUERDO SOBRE COOPERACION EN EL CAMPO DE LOS USOS PACIFICOS DE LA ENERGIA NUCLEAR, SUSCRITO ENTRE CHILE Y URUGUAY, EN SANTIAGO DE CHILE, EL 19 DE JULIO DE 1979

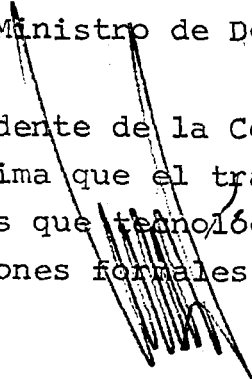
El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- El 19 de julio de este año, se suscribió en Santiago un convenio con la República Oriental del Uruguay respecto al fomento, investigación científica y desarrollo tecnológico en materia de energía nuclear con propósitos pacíficos.

¿Qué objetivos se persiguieron en el acuerdo mencionado? El desarrollo tecnológico en materia de energía nuclear con fines pacíficos, para lo cual ambos países contratantes se obligan a tener programas comunes, brindar información recíproca e intercambiar expertos en cuanto a materiales y equipos, centralizándose la labor de estos programas y la ejecución de los mismos, en forma casi absoluta, en la Comisión Nacional de Energía Nuclear de cada país.

Dentro del convenio con Uruguay, se señala que en todo caso las operaciones que se realicen para materializar el convenio deben estar sujetas a las normas legales vigentes en el país respectivo y a los tratado de que cada Estado sea parte. Todo esto para evitar que a través del manejo del convenio puedan establecerse normas que atenten contra la legislación interna de cada país.

De la documentación que me hizo llegar el Comité Asesor hoy día, surge un informe favorable a este convenio, de parte de la Comisión Chilena de Energía Nuclear y del señor Ministro de Defensa Nacional.

El 10 de septiembre de 1979, dice el presidente de la Comisión Chilena de Energía Nuclear: "Esta Comisión estima que el tratado en referencia sirve más a los intereses políticos que tecnológicos de nuestra nación, accediendo a las recomendaciones formales de



SECRETO

OIEA y OEA, que dan al principio de cooperación horizontal una alta prioridad".

Por oficio de 6 de septiembre de 1979, el Ministro de Defensa Nacional le dice al de Relaciones Exteriores que, en general, el acuerdo en cuestión es beneficioso para los intereses nacionales y propia una colaboración interesante en el campo del uso pacífico de la energía nuclear.

Estos son, mi General, los antecedentes que me han sido proporcionados para el proyecto sometido a la aprobación de la Junta.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Ofrezco la palabra.

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA.- En una de las letras del artículo 3º se habla de la "extracción de minerales de interés nuclear, beneficio y utilización con fines pacíficos". ¿Qué puede hacer el Uruguay con respecto a eso?

El señor VICEMINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- Realmente, Almirante, el flujo de asistencia técnica y de los beneficios, digamos, del convenio, va desde Chile hacia Uruguay.

-- Se produce intercambio de opiniones.

El señor VICEMINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- En el fondo, el acuerdo es de beneficio político.

-- Se intercambian ideas.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Es una cuestión política más bien de carácter internacional.

Bien:

-- Se aprueba el proyecto.

7.- (FUERA DE TABLA) PROYECTO DE DECRETO LEY QUE APRUEBA PROTOCOLO SOBRE PRIVILEGIOS, EXENCIONES E INMUNIDADES DE INTELSAT

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Los antecedentes de este segundo proyecto agregado a la tabla, son los que paso a exponer.

El 20 de agosto de 1971, Chile suscribió el acuerdo internacional que creó la Organización Internacional de Telecomunicaciones por Satélite, cuya sigla es INTELSAT. Y este convenio fue ratificado y publicado, dice el Director del Departamento Jurídico del Ministerio de Relaciones Exteriores --según la información que me entregó el Comité Asesor--, el 25 de mayo de 1973 en el Diario Oficial. En consecuencia, el convenio que creó la INTELSAT tiene vigencia en Chile desde 1973.

S E C R E T O

Ahora, el 19 de mayo de 1978 Chile suscribió en Washington un protocolo adicional a ese convenio. Este protocolo --y utilizo como elementos de juicio las copias que me proporcionaron de la documentación del Ministerio de Relaciones Exteriores-- tiene el siguiente antecedente jurídico. En el artículo 15 del acuerdo constitutivo del INTELSAT, las partes que lo suscribieron, se comprometieron a otorgar al organismo que se creaba, como a sus altos funcionarios y a las categorías de empleados que se especifiquen, los privilegios, exenciones e inmunidades apropiados. Es decir, se anunció en el convenio que se iba a otorgar a los funcionarios que correspondiere, determinados privilegios e inmunidades.

El protocolo en análisis tiene por objeto aplicar el artículo 15 del convenio de INTELSAT, o sea, da cumplimiento a la cláusula 15 del convenio de 1973 en el sentido de que todos los Estados partes reconozcan a la organización INTELSAT, a su personal, a sus bienes, fondos, archivos, los privilegios, exenciones e inmunidades apropiados para el desempeño de sus funciones en cualquier parte que se encuentren.

Haciendo un resumen de las normas que contiene el acuerdo, puedo señalar por ejemplo el artículo 3º, en que se establece que la inmunidad de jurisdicción y de ejecución que se reconoce al organismo, será dentro del marco de las actividades autorizadas por el convenio. Los artículos 3º y 4º dicen que las garantías con que se protegen las propiedades del INTELSAT y las franquicias fiscales y aduaneras otorgadas al organismo, son las que se dan usualmente a los organismos de este tipo. El artículo 9º deja en claro que estas franquicias no se conceden para beneficio de los funcionarios, de tal modo que si ellos llegan a obstaculizar el curso de la justicia, no se otorgarán.

El artículo 10 señala que las partes contratantes se reservan el derecho de tomar todas las medidas que sean necesarias por razones de seguridad, con lo que se salvan los problemas de soberanía nacional que hubiere de por medio. El artículo 11 establece la obligación de INTELSAT y de su personal de cooperar con los gobiernos locales para el respeto de la ley y los reglamentos del respectivo país, para impedir todo abuso derivado de las franquicias. El artículo 13 dispone que cualquier controversia que se produzca con ocasión de la aplicación del protocolo será resuelta por arbitraje, cláusula que es normal en este tipo de protocolo.

Luego, la entrada en vigencia es al tercer día después del depósito de dos instrumentos de ratificación o adhesión. ~~Con a~~ mencionar algunos de los países que suscribieron el protocolo: Australia, Austria, Barbados, Bolivia, Brasil, Camerún, Imperio Centroafricano,

SECRET

Colombia, India, Dinamarca, Chipre, Ecuador, República Arabe Unida, El Salvador, Etiopía, Finlandia, República Francesa, Grecia, Alemania, Guatemala, Irán, Irak, Irlanda, Indonesia, Kenya, Japón, Jamaica, Italia, Líbano, Kuwait, Luxemburgo, Países Bajos, Mónaco, México, Omán, Noruega, Nigeria, Paraguay, Panamá, Pakistán, Perú y otros países.

La asesoría jurídica del Ministerio de Relaciones Exteriores concluye en el informe técnico de 2 de abril de 1979, cuya copia tengo acá, que "hecho el análisis del texto y del articulado, así como de los antecedentes que dieron origen al protocolo en cuestión, esta Dirección opina que no hay impedimento legal para proceder a la ratificación en la forma prescrita por la ley".

Junto a esta documentación, hay otra relativa a las opiniones de dos organismos. En primer lugar, la Empresa Nacional de Telecomunicaciones (ENTEL) manifiesta su total acuerdo con que Chile ratifique el protocolo, agregando que a través de esa ratificación podrá internarse en Chile distinto material necesario para operar todos estos sistemas. Después, la Subsecretaría de Comunicaciones también señala su conformidad con la adhesión de Chile y agrega que la aplicación del convenio en nuestro país "hará las operaciones de INTELSAT más expeditas, al mismo tiempo que favorecerá a Chile para poder postular en igualdad de condiciones con otros países".

En consecuencia, desde el punto de vista del Ministerio de Transportes, de la Empresa Nacional de Telecomunicaciones y del Ministerio de Relaciones Exteriores, no hay obstáculo político ni jurídico --dice el Departamento Jurídico de ese Ministerio-- para acoger y ratificar el convenio.

El Jefe del Estado Mayor de la Defensa Nacional dice también al Ministro de Relaciones Exteriores que ha tomado nota de la materia relacionada con el proyecto; y el Ministro de Hacienda expresa al de Relaciones Exteriores que "esta Secretaría de Estado no tiene observaciones que formular respecto a los beneficios y franquicias que se otorgan por el Protocolo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones por Satélite, en atención a que se encuentran dentro de los normales que se han otorgado a otros organismos internacionales a los cuales ha adherido este Gobierno".

Esa es, en síntesis, la información que se me ha proporcionado en materia de antecedentes.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Muy bien.

Ofrezco la palabra.

Aprobado.

-- Se aprueba el proyecto.

8.- IDEA DE LEGISLAR: LEY DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Señor Presidente, quiero formular dos observaciones previas a la relación misma del proyecto, porque estimo que son pertinentes.

La primera observación previa tiene por objeto aclarar por qué está conociendo ahora la Junta el proyecto, en circunstancias de que se había acordado designar una Comisión Mixta, presidida por el señor Ministro Jefe del Comité Asesor e integrada por representantes de las Comisiones Legislativas, para estudiar el mismo.

La situación es la siguiente. En mayo de este año, en Junta privada, se acordó crear dicha Comisión. Esta empezó a funcionar y en determinado momento se produjeron discrepancias que hicieron conveniente que el Ministro Jefe del Comité Asesor llevara los antecedentes a la Junta de Gobierno para resolver sobre el particular. En la sesión respectiva, que se celebró el 13 de junio, se acordó acoger una proposición del señor Comandante en Jefe de la Armada en el sentido de que el Gabinete Naval con ODEPLAN buscaran los elementos de coincidencia que pudiera haber frente a las diferencias de criterio que se habían producido, y una vez que se llegara a un acuerdo entre el Gabinete Naval y ODEPLAN los antecedentes volvieran a la Comisión Mixta presidida por el Ministro Jefe del Comité Asesor, con el objeto de continuar la tramitación del proyecto. Es el caso que, en cumplimiento del acuerdo mencionado, se realizaron las conversaciones correspondientes entre la Armada y ODEPLAN y no se llegó a coincidencia. Por lo tanto, no había ninguna posibilidad de devolver los antecedentes a la Comisión Mixta, ya que no había acuerdo.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Estamos en cero entonces.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- En consecuencia, correspondía a la Junta de Gobierno resolver sobre la materia.

Esta es la primera aclaración que he estimado necesario hacer, con el fin de que quede contenida en el acta, para los efectos de la historia de la ley.

La segunda observación que quiero hacer presente es que este proyecto no tiene por objeto crear una nueva ley, sino reemplazar la que existe sobre la materia, manteniendo algunas normas y modificando otras. Por consiguiente, de no aprobarse el texto que se está proponiendo o cualquier otro, continuaría rigiendo la actual Ley de la Marina Mercante, mientras no haya una derogación aprobada por el organismo legislativo correspondiente.

Para estos efectos, he preparado un documento que he dis-

SECRETARIO

tribuido a los señores Integrantes de la Junta de Gobierno y a los señores Ministros y asesores, hasta donde me alcanzó la documentación que traje, que a un lado tiene la ley vigente sobre marina mercante, fijada por el decreto supremo 33, de 1978, y al otro, lo que propicia el proyecto de reemplazo de ella.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.-¿Esto lo conoció ODEPLAN, por ejemplo?

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Este documento no, señor, porque lo preparé para esta sesión. Es el texto comparado, y lo distribuí todo, incluso el ejemplar mío.

-- Se produce intercambio de ideas.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Dentro de la actual Ley de Marina Mercante, hay disposiciones de carácter general. ¿Cómo van estas disposiciones de carácter general en relación con el texto actual?

Hoy día, en materia de inspección y supervigilancia de la marina mercante hay una norma de carácter general que entrega la parte técnica a la Dirección General del Territorio Marítimo, aunque no con esa denominación, toda vez que hoy día tiene ese nombre, en virtud del decreto ley vigente; y la parte comercial, al Ministerio de Transportes. De manera que, en lo grueso, esta norma se mantiene, pero se aclara que se aplica a todas las empresas navieras y astilleros y maestranzas que efectúen construcciones y reparaciones del material a flote. Esto es lo que dicen los artículos 1º y 2º del proyecto.

La siguiente norma general dice relación con las inhabilidades para ser directores o para desempeñar funciones en las empresas navieras que tienen determinados funcionarios públicos. En la actual Ley de Marina Mercante no pueden ser directores o desempeñar funciones en las empresas navieras, los funcionarios de los Ministerios de Defensa Nacional y de Transportes y de la Superintendencia de Aduanas. El proyecto tiene por objeto ampliar estas inhabilidades a todos los funcionarios públicos, salvo respecto de aquellas empresas en que el Estado tenga participación en su propiedad. Ahí hay entonces una modificación gruesa, consistente en la ampliación de la inhabilidad.

El señor MINISTRO DE HACIENDA.- O sea, todas las importantes: Sudamericana, Interoceánica, EMPREMAR. Porque otras tienen barquitos.

El señor GENERAL MATTHEI, MIEMBRO DE LA JUNTA.- La del petróleo también.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Todas.

SECRET

El señor GENERAL MATTHEI, MIEMBRO DE LA JUNTA.- Del Estado.

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA.- Son del Estado, así que los funcionarios públicos pueden entrar en el directorio.

El señor GENERAL MATTHEI, MIEMBRO DE LA JUNTA.- Salvo en aquellas.

El señor MINISTRO DE HACIENDA.- Creo que no debieran serlo.

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA.- En ninguna de todas las del Estado, desde la minería hasta..... (no se captan las observaciones siguientes).

El señor MINISTRO DE HACIENDA.- Creo que algunos funcionarios sí y otros no. Las incompatibilidades existen porque normalmente hay ciertos intereses que se defienden en virtud del cargo. El Director de Impuestos Internos no puede ser director de una empresa. Ese tipo de incompatibilidad debe establecerse, no una cosa así a la bandada, con una excepción tan grande que hace que no rija en la práctica.

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA.- No es a la bandada.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Perdón, señor, pero la verdad es que hoy día, en materia de inhabilidades, sólo tres grupos de funcionarios --de Defensa, de Transportes y de Aduanas-- las tienen. Aquí se propone extender la inhabilidad a todos los funcionarios. De manera que en la metodología del avance, sin duda éste es un avance.

El señor MINISTRO DE HACIENDA.- Cómo va a ser un avance.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Podría darse una norma mucho más amplia, pero exorbitaría el campo de aplicación de la ley.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- La Sudamericana la vamos a vender en los primeros meses del próximo año.

El señor MINISTRO DIRECTOR DE ODEPLAN.- Además, la norma vigente no se cumple.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Primero hay que vender EMPREMAR y después la otra.

El señor GENERAL MATTHEI, MIEMBRO DE LA JUNTA.- Presidente, perdón. Creo que no viene al caso discutir el articulado.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Es idea de legislar.

El señor GENERAL MATTHEI, MIEMBRO DE LA JUNTA.- Estamos sólo en la idea de legislar.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Estoy intentando hacer un paralelo.

El señor GENERAL MATTHEI, MIEMBRO DE LA JUNTA.- Claro, pero no está en discusión esto.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- No hay ninguna discusión. Sólo estamos conociendo los prolegómenos antes de la ley, porque esta ley es distinta a la que yo conocí.

SECRET

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- En seguida, en materia de reserva de carga --fojas 4, 5, 6 y 7--, hay dos aspectos fundamentales que hacer presente y algunos subaspectos dentro del segundo.

Primero, lo relativo a cabotaje. ¿Cuál es la situación que legalmente rige hoy día en la Ley de la Marina Mercante?

Actualmente, la reserva de carga y cabotaje está destinada sólo a la Marina Mercante Nacional, y excepcionalmente, en caso de deficiencia, el Presidente de la República puede autorizar a na - ves de la Armada o a naves mercantes extranjeras que hagan cabotaje.

En el texto actualmente vigente no hay ninguna norma que permita determinar si los costos o los valores de los fletes, o los valores del transporte aumenten o disminuyan. Simplemente, el cabotaje está reservado integralmente a la Marina Mercante Nacional, con la doble excepción que he indicado en caso de inefi - ciencia; es decir, para los buques de la Armada o para naves mer - cantes extranjeras.

En el proyecto, en cambio, siempre hablando del cabotaje, esta regla general de reserva de carga y cabotaje a naves chilenas se mantiene, pero se introduce una novedad, que es el elemento cos - tos. Y así, los propios usuarios, previa autorización del Ministe - rio de Transportes, pueden llamar a licitación con participación de navieros extranjeros para la realización del transporte de car - ga. Y en este caso, habiendo discrepancia de valores y de tarifas o de precios --de precios, no de tarifas porque lo de las tarifas también desaparece--, la licitación se la lleva el buque extranje - ro que hubiere licitado ofreciendo una condición más ventajosa. Si hubiere igualdad de precios, en ese caso se prefiere a la nave mer - cante nacional.

Eso en materia de cabotaje.

En lo concerniente a comercio exterior, foja 5, hay varios aspectos. Lo que tengo diseñado en la foja 5 es el concepto del actual sistema de reserva.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA.- Un mo - mento. "Los usuarios, previa autorización, pueden llamar a licita - ción con participación de navieros extranjeros para la realización del transporte de cabotaje..."

El señor MINISTRO DIRECTOR DE ODEPLAN.- En la actualidad, Presidente, está totalmente prohibido en principio que participen naves extranjeras en el cabotaje nacional. La única excepción es

que el Presidente de la República autorice determinado asunto.

La idea que se había barajado en algún momento del tiempo es que esa autorización fuera permanente y que el usuario siempre pudiera cotizar entre chilenos y extranjeros para hacer el cabotaje, y en caso de que el extranjero cobrara más barato éste podía llevarlo. Si el valor era igual al del chileno, tenía que darle preferencia a este último. Además, por razones de seguridad nacional o por el motivo que fuera, incluyendo la falta de reciprocidad, se daba a una comisión la facultad de excluir a los extranjeros de determinado país.

En cambio, en el proyecto expuesto de nuevo se permite a los particulares licitar, siempre que previamente hayan obtenido permiso en el Ministerio de Transportes; o sea, se coloca la situación al revés: primero, debe pedir permiso para licitar, y después, hacer la licitación. Si el chileno está igual que el extranjero debe darle preferencia al chileno.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Normas relativas a comercio exterior.

En cuanto al transporte internacional de carga, el artículo 22 de la actual Ley de la Marina Mercante Nacional establece un sistema de reserva de carga en favor de las naves mercantes chilenas, del 50%, agregando la norma indicada que es sin perjuicio de las reservas que se contengan en los tratados o convenios internacionales.

Es bueno recordar esto --creo que no lo incluí en el documento respectivo--, porque cuando en la iniciativa se hace también referencia a los tratados o convenios, no se innova en la materia, sino que se mantiene una idea del mismo tenor. De tal manera que, en materia de reserva de carga, hoy día hay una norma rígida: el 50 por ciento.

El proyecto parte de dos supuestos. Primer supuesto: el convenio llamado Transporte de Agua, de la ALALC, ratificado por Chile, en el cual, en materia de reserva de carga, se acogió este temperamento.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- ¿Cuarenta por ciento?

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Cincuenta por ciento, Presidente.

Y el segundo elemento que destaca el documento del señor Almirante es uno nuevo que se ha presentado ahora, en agosto de este año, que es la Conferencia de la UNCTAD, celebrada en Manila, en la

SECRET

cual también hubo un acuerdo en esta materia entre los países miembros de la UNCTAD.

Ahora bien, por esta situación internacional se mantiene en el proyecto la reserva de carga, pero se le agrega un elemento nuevo que es siempre el problema de los costos que significa el transporte respectivo. Y, entonces, tratándose primero de un esquema de reserva del 50%, sobre el que se reconoce derecho preferente a las naves chilenas, esta reserva queda limitada a las reglas de libre concurrencia del mercado.

De tal manera que no hay reserva dentro del proyecto --en la legislación actual siempre hay reserva; en el proyecto no hay reserva-- cuando las tarifas que se cobren sean superiores a las del mercado internacional por servicios similares.

Este es un aspecto: la relatividad del concepto de reserva de carga, que es característica distinta del proyecto nuevo que se está viendo ahora en Junta.

Otro elemento nuevo que no está en la ley antigua sino que en forma muy limitada, pero que está muy explicitado sí en la iniciativa nueva, es una facultad que se entrega al Ministerio de Transportes para aumentar la reserva en favor de las naves mercantes en el comercio con países que impongan restricciones de cualquier clase al transporte de naves chilenas, como asimismo para excluir total o parcialmente a las naves de esos países cuando haya de por medio razones de seguridad nacional.

Por lo tanto, dentro del concepto del proyecto hay reserva, la reserva relativa. Depende de la concurrencia en el mercado; pero esta regla desaparece cuando hay problemas de seguridad nacional, porque en ese caso la reserva puede ser hasta el 100%.

En seguida viene otro aspecto, que es el concepto de nave chilena.

Al respecto, en la actual Ley de la Marina Mercante Nacional y hasta el 11 de junio de este año, para el efecto de la reserva de carga no sólo eran chilenas las naves que estaban matriculadas en el Registro de Naves de la Marina Mercante Nacional, sino también las empresas de naves extranjeras fletadas y operadas por empresas navieras chilenas, en seis modalidades de fletamento.

La iniciativa propone restablecer esa norma, pero sólo en una forma: se plantea que sean naves matriculadas como chilenas y extranjeras fletadas y operadas por empresas navieras chilenas hasta un 50% de su tonelaje propio, advirtiéndose, para fijar dicho

SECRET

tonelaje, sólo una modalidad que es la del arriendo con promesa de compra.

A continuación figura lo relativo a conferencias de fletes.

Dentro del documento del señor Almirante se menciona la circunstancia de que el mundo está organizado sobre la base de conferencias de fletes. Tan organizado está que se ha suscrito el Código de Conductas precisamente sobre esta materia. Chile aún no lo ha ratificado; está pendiente. Hubo un acuerdo de Junta respecto de subordinar la ratificación de ese convenio a lo que se decidiera en este asunto, pero la mayoría de los países ya lo han hecho.

Como señalé, se confirmó esto en la Conferencia de la UNCTAD y, partiendo del supuesto de que el mundo ha estado viviendo sobre la base de conferencias de fletes, se dan en el proyecto, al igual que en el texto actual, normas en materia de conferencias de fletes.

Por eso se mantienen las reglas de conferencias de fletes, pero dados los hechos nuevos producidos en el mundo en cuanto a códigos de conducta, conferencias internacionales sobre la materia, se hace una remisión a los convenios internacionales que se acuerden con el objeto de evitar que el país quede de espaldas a la realidad en el ámbito internacional.

Estas son en general las normas sobre reservas.

Después hay un grupo de disposiciones sobre seguros. En esto no hay variaciones fundamentales entre la legislación actual y las modificaciones que se proponen. Son sólo formales.

En seguida tenemos un grupo distinto de normas, grueso, que son las disposiciones tributarias, de subsidios y de franquicias. Lo he dividido en varios aspectos.

Primero, un eventual tratamiento de las empresas navieras como exportadores. En la actualidad, determinadas actividades tienen tratamiento de exportadoras. Para ello existen algunos preceptos en la Ley del IVA, y fundamentalmente las normas de la ley N° 16.528, sobre fomento a las exportaciones, cuerpo legal éste que, con diversas modificaciones que se le han efectuado durante el curso de este Gobierno, contiene un cuadro de actividades que están exentas de impuestos, contribuciones, gravámenes y derechos a los productos que se exportan.

La idea contenida en el proyecto consiste en que, en aten-

SECRET

ción a que las actividades de la Marina Mercante son similares a las actividades de exportación que se producen en otro campo, es conveniente darle también a la Marina Mercante un tratamiento similar como exportadores. Y esto se propone específicamente en los artículos 10 y 14 de la iniciativa.

Por otra parte, el proyecto plantea normas sobre fomento de los astilleros y maestranzas. Debo destacar que, en este aspecto, las normas que se sugieren no son disposiciones específicas que apunten a astilleros y maestranzas de la Armada, sino que, en general, a cualquier astillero o maestranza, sin perjuicio de que ASMAR tiene algunas normas propias, similares a las de FAMAE, mediante el artículo 19 del decreto ley 1.244.

En materia de astilleros y maestranzas existe una discriminación en los hechos que el proyecto trata de evitar. ¿Cuál es la discriminación? Los buques extranjeros que llegan a un astillero chileno no pagan IVA, y esto porque lo dispone así el N° 16 de la letra e) del artículo 12 del decreto ley sobre el IVA. Pero como no se hace una exención de ese tipo respecto de las naves chilenas, los buques de nuestro país que llegan a los astilleros pagan dicho impuesto. En cambio, como indiqué, los extranjeros no lo pagan.

La iniciativa que expongo intenta destruir ese distinto tratamiento, esa discriminación en cuanto a las naves chilenas.

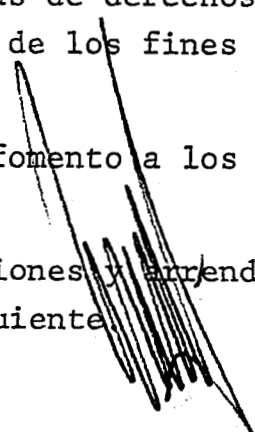
El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA.- Y, por lo tanto, además a las naves chilenas les resulta más barato ir a un astillero extranjero que repararse en Chile.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- A eso apunta esta proposición de darles igual trato: a superar el problema de buques chilenos que van a astilleros extranjeros.

El proyecto también contiene una norma relativa a las adquisiciones e importaciones destinadas al cumplimiento de los fines de los astilleros. Se establece que tales adquisiciones e importaciones estarán afectas solamente a la tasa de 1% y exentas de derechos de aduana, siempre que sean dedicadas al cumplimiento de los fines de los astilleros.

Esa es la legislación propuesta respecto del fomento a los astilleros.

La foja 10 se refiere a normas sobre importaciones y arrendamientos, y aquí la situación que se plantea es la siguiente.



SECRETO

En términos generales, la legislación chilena dispone que las importaciones y arrendamientos deben pagar IVA; pero específicamente, tratándose de aeronaves, de camiones de más de 5 mil kilos, de chasis de movilización que permitan transportar más de 21 pasajeros, las importaciones y los arrendamientos, en virtud del artículo 8° de la Ley de Aeronavegación, están sometidos a un régimen especial del IVA que opera sobre la base de una letra contra la cual se puede disputar posteriormente la descarga correspondiente.

Estas normas existentes en cuanto a las aeronaves, a los camiones y a los otros medios de movilización, se propone que también beneficien a la Marina Mercante Nacional.

En seguida, hasta el 31 de diciembre de 1978 hubo una norma que permitió que no pagaran impuesto los contratos que las empresas navieras chilenas celebraran por asesorías técnicas o por cualquier servicio destinado a la producción de la empresa naviera respectiva. El precepto aludido se extinguió en la fecha señalada, y este proyecto propone renovarlo en forma permanente.

En la foja 11 se trata lo concerniente al Fondo Especial de Adquisiciones. Esta disposición figura en el extenso artículo 8° de la actual Ley de la Marina Mercante Nacional.

En lo fundamental, el proyecto actual es similar en este aspecto a la norma que rige en este momento. Tiene sólo una diferencia: no es permanente, sino sólo por diez años.

También en la foja 11 anoto una disposición respecto de cabotaje, que no hay actualmente en Chile. En materia de impuesto a la renta, la actual Ley de la Marina Mercante no contempla norma alguna para aquellas personas que realizan cabotaje en nuestro país sin tener residencia en Chile.

Como eso es irregular, se sugiere dar una norma al respecto, y aclara el proyecto que el cabotaje es una actividad realizada en el país incluso a esta circunstancia, y en consecuencia debe pagar impuesto.

Después el proyecto trata de tráficos o buques especiales que interesen al Estado. Esta materia es novedosa porque la actual ley determina que las tarifas deben existir, y sanciona a quienes apliquen tarifas distintas de las dispuestas por el Estado. En el nuevo proyecto desaparece el régimen tarifario.

Y en cuanto a tráficos especiales que interesen al Estado, hay una norma en el artículo 15, me parece, que permite al Presidente de la República ordenar determinados tráficos, pero por perío

dos no superiores a un mes y, en ese caso, este deseo del Estado de que la empresa naviera realice el itinerario especial debe pagarlo a través de una indemnización. Pero, reitero, no hay ninguna disposición más allá de un mes, ni tampoco la hay respecto de buques mercantes que le interese al Estado que tengan alguna estructura determinada.

Si se concibe a la Marina Mercante Nacional como una suerte de reserva de la Marina de Guerra, eventualmente pudiera --teóricamente pudiera-- interesar que los buques mercantes tuvieran alguna armadura, alguna voladura determinada que precisara el Estado, o, si no fuera un problema de la Marina de Guerra, para tráfico especiales, buques especiales.

Esto no existe y se propone su existencia mediante normas contenidas específicamente en el artículo 17, también bajo un sistema de licitación, si fuera posible emplearlo, o, si no, por medio de un sistema de pago de indemnizaciones cuando es sólo una la empresa afectada.

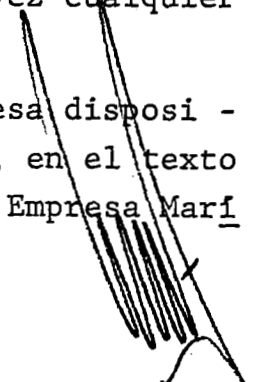
En seguida, en lo atinente a enajenaciones de las naves nacionales, se mantiene la disposición actual con un remozamiento tributario de la Ley de Navegación. Entre la dictación de la Ley de la Marina Mercante y el momento actual, se dictó al medio la Ley de Navegación, y entonces se adecúa la Ley de la Marina Mercante a esta norma.

Y luego tenemos lo que señalé, sobre sanciones respecto de las tarifas. Como se suprime la obligación de las tarifas, desaparecen las sanciones para ellas, pero sí se mantienen sanciones en otro orden de infracciones.

A continuación se plantea el siguiente problema muy específico.

Por un lado, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante --foja 13-- tiene derecho a cobrar por los servicios que presta a todos los usuarios. Pero, por otra parte, la Empresa Marítima del Estado goza de una norma especial, el decreto con fuerza de ley 327, de 1960, que le da a su vez cualquier tipo de liberación.

Con el objeto de hacer cumplir integralmente esa disposición respecto de la Dirección del Territorio Marítimo, en el texto se propone en el fondo derogar la norma relativa a la Empresa Marítima del Estado.



En la foja 14 he esbozado tres problemas. Uno es muy puntual.

Los artículos 6° y 7°, transitorios, de la actual Ley de la Marina Mercante, que vencieron el 31 de diciembre, establecían determinadas exenciones del impuesto a las compraventas y a los servicios. Frente a este hecho se sugiere una norma destinada a solucionar el problema presentado a los proveedores de la Marina Mercante, quienes, por haber caducado esas exenciones el 31 de diciembre de 1978, no han podido recuperar el IVA por las ventas realizadas a empresas navieras.

Y el texto propuesto es un texto orgánico que reemplaza enteramente la actual Ley de Navegación. Por ello el artículo 22 del proyecto plantea el reemplazo orgánico de la actual Ley de Navegación y derogar toda otra norma incompatible que pueda haber en la legislación general.

En cuanto a la entrada en vigencia de la ley, se propone que sea dentro de 60 días con el fin de que pueda confeccionarse el reglamento. Determinadas normas sí que se sugiere que tengan vigencia de inmediato o a contar del 11 de junio, como las de reservas de carga y conferencias de fletes y las disposiciones tributarias.

Lo del reglamento de la nueva ley ya lo he señalado.

Esta es en general la legislación orgánica que se propone en reemplazo de la actual Ley de la Marina Mercante Nacional.

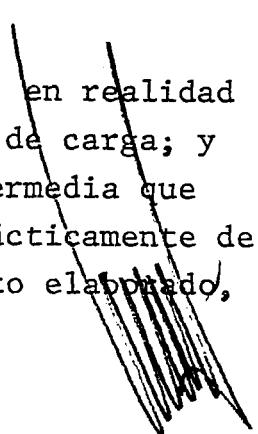
El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- La petición se refiere solamente a la idea de legislar.

El señor ALMIRANTE MERINO, INTEGRANTE DE LA JUNTA.- Sólo la idea.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Ofrezco la palabra, en especial a los señores Ministros a quienes compete esta materia.

El señor MINISTRO DIRECTOR DE ODEPLAN.- ¿Me permite, Presidente?

Haciendo un análisis del proyecto presentado, en realidad el problema más de fondo se relaciona con la reserva de carga; y en el análisis me voy a referir a una iniciativa intermedia que existió y sobre la cual en principio hubo acuerdo prácticamente de todos los sectores involucrados. Se trata del proyecto elaborado, por encargo de la Junta, durante el mes de enero.



Como indiqué, el problema de fondo en cuanto a la diferencia tiene relación con la reserva de carga.

De hecho, la reserva de carga propuesta en la iniciativa recién expuesta en realidad no es efectivo que esté limitada a la libre concurrencia. Aunque aparentemente sí tendría esa limitación, en la práctica no la tiene.

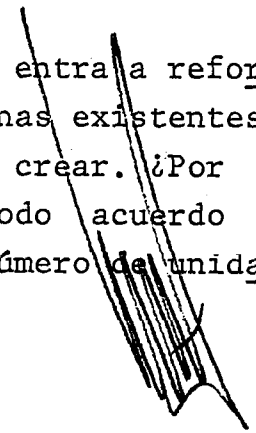
Lo que señala este proyecto en materia de libre competencia es que la reserva de carga otorgada a naves chilenas operará siempre que las tarifas que cobren no sean superiores a las de mercado --hasta ahí es perfecto--, para servicios similares. Ahora, lo de "servicios similares" en realidad implica todo el mecanismo de las conferencias, que son acuerdos monopólicos que existen a nivel mundial realizados por rutas.

De hecho, en la iniciativa elaborada originalmente y en la cual se había concordado, se decía que esta reserva de carga operará siempre que las tarifas que cobren las naves chilenas, o reputadas como chilenas, sean iguales o inferiores a la mejor oferta que tenga el exportador o importador chileno; criterio que por lo demás es el mismo que se aplica en materia de seguros en el proyecto de decreto ley presentado cuando se trata de aplicarlo a la Marina Mercante.

Es una diferencia muy importante, porque de allí se derivan todas las demás consecuencias de esta reserva de carga en la forma como viene planteada, que en la práctica consigue más que todo reforzar la posición y las utilidades monopólicas de las líneas existentes actualmente en Chile, en lugar de abrirles un mercado en el comercio mundial.

Ese es el primer elemento que habría que analizar, porque realmente toda reserva de carga, cualquiera que ella sea, debiera estar siempre encuadrada en esa limitación de precio efectiva, real, y no referida al de la conferencia, que es un acuerdo monopólico en que la unanimidad de los miembros o de los socios tiene que fijar y aceptar el precio y, por lo tanto, los usuarios quedarían absolutamente indefensos.

De allí que en realidad esta ley en proyecto entra a reforzar substancialmente la posición de las líneas chilenas existentes, en desmedro de futuras líneas chilenas que se puedan crear. ¿Por qué? Porque en definitiva toda conferencia, como todo acuerdo monopólico, puede funcionar a cambio de limitar el número de unidades que operan y así sostener precios más altos.



SECRETO

Al existir esta reserva de carga con la facultad del proyecto expuesto de que se revendan o se transen estos cupos reservados a líneas chilenas existentes, la verdad es que se excluye a futuras nuevas líneas chilenas que puedan aparecer. Me explico.

Se dice que la mitad de la carga de importación y exportación queda reservada a naves chilenas, pero, a renglón seguido, se consigna que se aceptan convenios o acuerdos de intercambio entre naves chilenas y naves extranjeras, con lo cual estas últimas, por un acto particular y un contrato particular, obtienen categoría de chilenas. Al llevarse esa carga a cambio de un pago en dinero que se autoriza en la iniciativa, o una carga otorgada en otros puertos del mundo, obviamente una nueva línea que pueda querer entrar si es chilena ya no encontrará carga porque ésta estará transada.

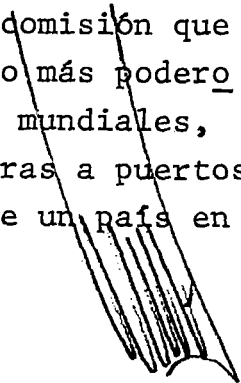
En ese sentido, perjudica a la aparición de líneas nuevas, obviamente lesiona a los usuarios de importaciones y exportaciones porque les encarece el flete, y todos estos pagos que se les hacen a líneas chilenas en definitiva redundarán en una tarifa más alta.

Al perjudicar a los usuarios del comercio exterior, evidentemente daña no sólo el crecimiento económico del país, sino que a la propia Marina Mercante mirada en su conjunto y no como líneas individuales ya existentes. Y ello en definitiva redunda también en una menor disponibilidad global de naves, porque el énfasis se coloca en aumentar los precios más que en el número de buques.

El mecanismo que se había acordado en enero o febrero en realidad contempla todas las herramientas que el país necesita para abrirse paso en el mundo, en un mundo proteccionista, sin permitir este tipo de acuerdos monopólicos.

En otras palabras, siempre la protección se daba dentro del marco de que no cobraran precios superiores a la mejor oferta que tuviera el exportador o importador. Eso era lo primero.

Lo segundo: daba libertad absoluta al usuario para contratar buques chilenos o extranjeros hasta el minuto en el cual en algún país del mundo nos pusieran alguna traba a las naves chilenas para levantar carga allá. En ese momento existía una comisión que podía imponer reserva de carga, y una herramienta mucho más poderosa para los efectos de abrir los pasos en los mercados mundiales, que consiste en restringir el acceso de naves extranjeras a puertos chilenos, con lo cual se puede centrar la presión sobre un país en



SECRETO

Ahora, estos dos mecanismos nuevos que se habían acordado aparecen en este proyecto sumados al antiguo de reserva de carga automática y sin la defensa al usuario y al consumidor en cuanto a precios, y sin la limitación que se imponía a esa comisión del Estado, muy necesaria para evitar futuros abusos, consistente en que no se podía ir más allá, no se podía ser más proteccionista que lo que el adversario nos impusiera a nosotros; o sea, se le daba la seguridad al exportador e importador de que podía operar en un ambiente de libertad mientras no fuera necesario, por razones de reciprocidad, imponer restricciones.

De modo que la idea de la reserva de carga fue en principio aceptada como una de las posibles herramientas para obtener reciprocidad, siempre que no perjudique a los usuarios y siempre que sea necesaria, y no como una norma automática, absolutamente difícil de aceptar y que nos parece el sistema de revender la bandera en materia de la reserva de carga a naves extranjeras.

Por otra parte, hay varios problemas puntuales adicionales. Uno se refiere al Fondo de Adquisiciones.

Originalmente se había planteado por parte del Ministerio de Hacienda y del de Transportes que este Fondo de Adquisiciones expirara en un período de tres años; después se concordó en cinco años, y finalmente, por efecto año calendario, se llegó a seis años, pero respecto de los compromisos ya adquiridos; es decir, con el dinero que ya estaba acumulado en el Fondo y con los buques que estaban comprados a crédito, etcétera.

Este proyecto en realidad extiende ese lapso a diez años, y además lo hace con respecto a todos los futuros dineros que se obtengan como utilidad y se reinviertan en el futuro. Esto, aparte del problema de que se produce una menor recaudación fiscal y una discriminación entre sectores, puede perjudicar seriamente a la Marina Mercante como tal en dos sentidos: uno, que funciona sólo en beneficio de líneas ya existentes, porque obviamente una nueva línea mercante que no tiene utilidades por estar comenzando sus actividades no puede aprovechar esto y, por lo tanto, habría una discriminación en favor de líneas ya existentes en Chile y que actualmente todavía son propiedad del Estado. Y lo segundo es un fenómeno que se dio en Noruega y que también puede suceder en Chile, y consiste en que estimula una sobreinversión en el número de buques. En un período de expansión del comercio no hay problema con esto, pero puede ser un lastre muy difícil de soportar para las líneas chilenas en períodos de baja del comercio.

SECRET

En seguida hay un punto que no se mencionó mucho pero que puede complicar la puesta en práctica de la ley propuesta, relacionado con el reglamento.

Se da un plazo de sesenta días para dictarlo, y se limita al Presidente de la República a dictarlo sobre la base de lo que elabore una comisión integrada por un representante del Ministerio de Transportes y uno del Ministerio de Defensa. A su vez, al Ministerio de Defensa lo limita a designar a alguien propuesto por la Dirección del Litoral.

Si en el reglamento se presenta cualquiera de los dos problemas: que no haya acuerdo, o que en definitiva al Presidente de la República no le parezca aconsejable su redacción, puede producirse un entorpecimiento en la puesta en práctica de la ley, que no funcionaría.

Finalmente, hay un aspecto relativo a la retroactividad de la ley en materia de franquicias tributarias.

Parece un mal precedente, además de hacer bastante engorrosa la operación práctica del sistema, el hacer retroactivas las devoluciones del IVA, incluso de los insumos que hayan comprado las naves hacia atrás en el tiempo.

Después hay aspectos menores, como las enajenaciones de barcos, que sólo se podrán hacer con permiso previo del Primer Mandatario en caso de que los adquiera un extranjero.

En realidad, como toda norma restrictiva y negativa, lo que conseguirá en definitiva es que los barcos ya existentes tendrán dificultades para operar, pero obviamente nuevos barcos que se compran se van a hacer de un elemento adicional de precaución y de cautela en contra de su adquisición.

Lo mismo en lo referente al cabotaje. Se había elaborado un artículo que conseguía el mismo objetivo planteado en el proyecto que se ha explicado, pero con una gran ventaja. En otras palabras, se permitía a todos los usuarios de todos los puntos del territorio nacional llamar a licitación de buques nacionales y extranjeros y elegir el más barato, dándole preferencia al chileno a igualdad de precios. Y el Ministerio de Transportes, con la comisión, podía excluir en cualquier momento a naves de determinado país, por cualquier motivo, incluida la falta de reciprocidad, razones de seguridad nacional, etcétera, con lo que se conseguía evitar un tratamiento burocrático en especial a gente que está muy apartada del centro del país para pedir las autorizaciones previas, y se obtenían

SECRETO

una serie de beneficios regionales para la Marina Mercante y para el país, sin perjuicio de los resguardos necesarios de la seguridad nacional.

Sin embargo, mediante la norma leída, sólo si el Ministerio de Transportes operara con extrema expedición, incluido el futuro lejano, conseguiríamos el mismo resultado. De hecho, creemos que es un tratamiento bastante engorroso para el común de las personas, en especial cuando se trate de cargas nuevas de puntos alejados del territorio.

En suma, lo más importante y grave se refiere al elemento de la reserva de carga que, más que abrir mercados, restringirá el desarrollo del país.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES.- Presidente, además de estar de acuerdo con lo planteado por ODEPLAN, quisiera agregar un punto importante por lo menos para el Ministerio de Transportes, relativo a que las condiciones de operación de los diversos medios de transporte serían iguales para cada uno de esos medios.

La verdad es que a nuestro juicio, tanto la operación de la reserva como las exenciones tributarias o beneficios tributarios que pueda haber para un medio deberían ser generales, ya sea para el transporte aéreo, para el transporte terrestre de camiones y buses o de ferrocarriles, porque si no se producen gravísimas distorsiones entre los componentes del sector transporte, al mismo tiempo que significaría iniciar una nueva pedida por parte de todos los otros medios en cuanto a ventajas tributarias, lo que en mi opinión obviamente lleva a distorsionar todo el sistema tributario del país mismo.

En consecuencia, considero importantísimo que tanto la parte de reserva como la parte tributaria sean homogéneas para los distintos medios de transporte, por ser la única manera de que puedan competir en igual pie y sin la intervención por lo demás de funcionarios en forma directa.

El señor MINISTRO DE HACIENDA.- Presidente, quisiera hacer algunas acotaciones al margen de lo dicho por el Ministro de ODEPLAN y por el de Transportes, con los cuales estoy ciento por ciento de acuerdo, y referirme más bien a la política general.

A mi juicio, si uno analiza por qué en el pasado nacieron en Chile los subsidios y las franquicias, llega a la conclusión de que nacieron como producto de los errores cometidos en política económica.

Con una economía extraordinariamente protegida, con un tipo de cambio absolutamente subvaluado, con aranceles enormes, la mayoría de las actividades productivas no era capaz de mantenerse, mucho menos de progresar. Entonces, se decía: "Démosles esto, démosles lo otro; perdonémosles esto, incentivémoslos por acá", etcétera.

Pero a partir del año 1973 Chile terminó con todo ese tipo de sistemas. El tipo de cambio se elevó a un nivel razonable y realista, se han rebajado las trabas para todas las actividades a niveles muy bajos, ha imperado la competencia y, contrariamente a todo lo que afirmaban los, entre comillas, "expertos", la economía chilena no sólo no quebró, sino que está creciendo como nunca jamás antes creció. En la actualidad las diversas actividades ya no necesitan las muletas del pasado, porque tienen posibilidades de andar por sus propios pies y con su propio vigor. Y eso lo está demostrando la actividad económica nacional en general.

Ahora, yo no entiendo por qué la política económica llega solamente hasta ciertas actividades, y no pasa para todas.

Francamente, no comparto la preocupación del Gabinete de la Armada en cuanto a que la Marina Mercante tiene que ser la única actividad del país que queda absolutamente fuera de la operación de la política económica general.

Cuando hace dos años, un poquito más, se trató la derogación de las franquicias pesqueras, hubo también todo tipo de predicciones: "Las empresas pesqueras van a quebrar; la actividad pesquera desaparecerá; ustedes no saben lo que están haciendo". Y nuestra posición fue de que en realidad la gente que estaba en esa actividad se estaba aprovechando del relativo desconocimiento generalizado que hay sobre ella, y diciendo efectivamente: "Si nos quitan esto nosotros no podremos subsistir".

La experiencia ha demostrado que eran una manga --no diré de qué cosa, pero cada uno de ustedes ponga la palabra--..., pero no eran gente seria la que estaba diciendo eso, sino que querían apoyo para seguir gozando de franquicias que no necesitaban. En los últimos dos años las actividades pesqueras han tenido utilidades absolutamente record, y habría sido una vergüenza nacional que no hubieran pagado impuestos.

Ahora, este proyecto es de lo peor que he leído porque, en primer lugar, mantiene todas las franquicias que ya tienen, y en seguida trata de darles todas las cosas buenas del esquema general.

SECRET

Si queremos ir al esquema general, vamos a él en todo, pero no podemos decir "mantenemos todo lo bueno de lo que no es el programa general, y les damos todo lo bueno que es del programa general". Considero que eso sería vergonzoso, y creo que no hay ninguna razón para que la actividad marítima no se someta a las reglas generales. No les v-a a pasar absolutamente nada. Lo que sí va a suceder es que tendrán que trabajar, y yo comprendo que eso no les guste porque siempre uno prefiere ganar plata sin trabajar tanto. Pero las que efectivamente pagan estas utilidades de la Marina Mercante son las actividades importadoras y exportadoras, y el crecimiento del país en este momento se está afianzando en el crecimiento fortísimo de las actividades exportadoras.

Si nosotros insistimos en que los fletes deben ser caros para que pueda subsistir la Marina Mercante, tendremos menos crecimiento del país, menos empleo; tendremos en general un Chile mucho peor de lo que podría ser sin eso.

No me explico cómo se hace aparecer la actividad de la Marina Mercante como una actividad buena per sé. No es buena per sé. Lo es si es conveniente para importar y exportar. Eso es lo bueno. Y, si es eficiente, no necesita muletas y podrá cobrar fletes bajos para las importaciones y también para las exportaciones, y podrá competir. Y si no puede competir, no le veo ningún interés al país para tener esa Marina Mercante.

Cuando salió la Ley de Aeronavegación, también mucha gente dijo: "¡Ah! Aquí se va a producir la "debacle"! Sin embargo, no sucedió así. Están apareciendo nuevas líneas de transporte, se están importando aviones, se está expandiendo la carga y, si sigue la Marina Mercante, a lo mejor todo saldrá de Chile por el aire, lo que obviamente sería un absurdo.

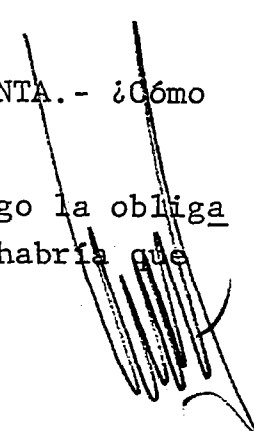
Así es que, en general y ...

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA.- Pido la palabra.

El señor MINISTRO DE HACIENDA.- ...enfocado ahora desde el punto de vista de la política económica, francamente que no puedo comulgar con este proyecto.

El señor ALMIRANTE MERINO, INTEGRANTE DE LA JUNTA.- ¿Cómo puede decir eso?

El señor MINISTRO DE HACIENDA.- Almirante, tengo la obligación de decir lo que opino. Se puede discrepar, pero habría que probar por qué. No puedo decir algo que no pienso.



SECRET O

El señor ALMIRANTE MERINO, INTEGRANTE DE LA JUNTA.- Chile necesita Marina Mercante, no para que sea exportador e importador. Necesita Marina Mercante com-o una actividad indispensable para la seguridad nacional, para la defensa nacional, y tiene que desarrollarse y tiene que crecer. Y aún Chile, a pesar de toda su sabiduría, no ha logrado equilibrar la balanza de pagos de transporte con la Marina Mercante. Se les está pagando más a los extranjeros que a los chilenos.

Me interesa saber si hay interés en legislar o si no lo hay.

--Se intercambian opiniones relativas a materias de defensa y seguridad nacional.

El señor GENERAL MENDOZA, MIEMBRO DE LA JUNTA.- La opinión de los Ministros es negativa en cuanto al proyecto y han dado razones para pensar en esa forma. Y la verdad es que, al parecer, no existe una razón que sea capaz de superar esas opiniones contrarias.

No sé si el Gabinete de la Armada tiene argumentos como para rebatir y superar la opinión de los Ministros que recién hemos oído.

El señor AUDITOR GRAL. ARMADA .- Mi General, respecto de la opinión de los señores Ministros, debo decirle que en realidad, dentro de la brevedad de la exposición, evidentemente hemos escuchado en mi concepto nada más que una apretada síntesis de los criterios de los Ministros. Pero evidentemente, para entrar en algún detalle, que lo considero indispensable para ilustrar el debate, estimo que habría que profundizar un poco más en un aspecto.

Por ejemplo, se ha hablado en primer lugar del problema de los usuarios; es decir, dentro de la argumentación de los tres señores Ministros, se ha dicho que hay que defender al usuario.

Es importante saber quiénes son los usuarios y conocer el volumen de ellos. Asimismo, es conveniente saber cuánto es este volumen para que, por la vía comparativa, pueda pensarse que en realidad el problema de Marina Mercante es un problema del todo diverso de otro tipo de transportes.

Hay usuarios de todo tipo: hay cargas masivas; cargas masivas homogéneas, cargas masivas no homogéneas; hay transporte de salitre, de fierro, de madera. Hay todo tipo de transportes, y hay otro tipo de transporte que sí es el que específicamente pareciera ser que interesa desde el punto de vista del usuario, que es el famoso problema del transporte de carga general.

SECRET O

En verdad, desde el punto de vista de la Ley de Marina Mercante, los transportes masivos de exportación y de importación tienen un tratamiento en el que prácticamente la reserva de carga no tiene mayor significación o importancia.

Donde sí tiene significación e importancia la reserva de carga es en materia de carga general, tanto de exportación cuanto de importación. Esta carga general es lo que se podría llamar la carga fina.

No existe el problema de reserva de Marina Mercante ni hay problema con los usuarios de las cargas masivas; es decir, estos usuarios no tienen problemas. Tienen tratamientos en virtud de los cuales sus tarifas o sus acuerdos de precios son perfectamente satisfactorios para ellos.

Me explico y reitero: el salitre, el fierro, incluso el cobre que está dentro de una conferencia, pero que tienen tratamientos especiales, etcétera. El problema es, dijéramos, hacia el pequeño usuario de carga general, porque inclusive el gran usuario de carga general también tiene la posibilidad, por su condición económica, de convenir fletes y transportes que le sean convenientes y satisfactorios.

Por lo tanto, es interesante analizar ese aspecto.

También es conveniente analizar que el transporte de carga por vía marítima es un noventa y tantos por ciento de toda la carga que llega al país. En consecuencia, no divisó que sea fácil que esa misma carga pudiera llegar por la vía aérea. E, inevitablemente, tiene que haber una Marina Mercante para esta carga.

Cuando se habla de seguridad nacional, en verdad no podemos limitarnos a pensar solamente en el problema de cubrir el extremo norte o el extremo sur, sino que debemos pensar en las comunicaciones marítimas y en poder abastecer al país.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Un momento.

Está equivocando un concepto que es muy claro.

--En seguida hace referencia a materias atinentes a defensa.

El señor AUDITOR GRAL. ARMADA .- En cuanto al problema de la probabilidad de una excesiva dotación de buques, lo señalaba así el Ministro señor Kast, justamente en función de que tantos privilegios y tantos beneficios pudieran crear o generar una sobre dotación de buques, como es el caso de Noruega que quedó con buques de más y no saben qué hacer con ellos, en el caso de Chile nosotros estamos bastante distantes de la situación noruega. Digo

SECRET

bastante distantes porque en nuestro país, como bien lo señalaba también el Ministro señor Kast, las compañías navieras nacionales incluso tienen que ceder una parte de su reserva de carga en beneficio de otras empresas por no tener la capacidad para copar la reserva de carga de que disponen; o sea, hay un déficit de bodega nacional que todavía está más o menos en el orden de 20% del 50% de la reserva de carga.

Cuando se habla de Marina Mercante Nacional, es útil tener presente la incidencia negativa que esto tiene en la balanza de pagos.

Respecto del IVA, hay evidentemente una situación de discriminación que la tiene la Marina Mercante y no la tienen los demás medios de transporte, advirtiéndole que el medio de transporte que es la Marina Mercante ocupa un mercado de transporte que es propio y sui géneris, como es exactamente lo relativo al transporte marítimo. No se trata de traslado de pasajeros, de movilización colectiva, etcétera.

Y en cuanto a reglas tributarias iguales para todos los tipos de transporte, bien valdría la pena pensar que el transporte marítimo es algo distinto. Es decir, a la movilización colectiva le puedo aplicar reglas tributarias diversas de las que le aplico a la Marina Mercante porque son dos tipos de tráfico totalmente diversos.

En otras palabras, puedo perfectamente consentir en algunos casos en que haya ciertos subsidios o ciertas franquicias diferentes, en función del tipo de transporte. Así, supongo que en la Ley de Impuesto a la Renta, para el transportista que tiene un solo medio de movilización hay, entiendo, un régimen tributario distinto, más simplicado.

En fin, el hecho de que la Marina Mercante tiene que entrar al esquema general me hace sí destacar la necesidad de recordar que la Marina Mercante está inserta en un esquema económico distinto del esquema general.

La Marina Mercante tiene que traficar por el mundo para hacer su negocio, y el esquema económico general, en el que yo no puedo menos que concordar, está dirigido y apuntado a una actividad que se desarrolla en el país, que paga impuestos en el país y que la autoridad nacional puede controlar y limitar perfectamente, puede incentivar, etcétera.

Distinto es el caso de la Marina Mercante, donde la autoridad nacional o donde el Gobierno de Chile difícilmente puede alcan-

SECRET O

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Es discriminatoria
Por eso, analicen el asunto y propongan veinte soluciones.

El señor ALMIRANTE MERINO, INTEGRANTE DE LA JUNTA.- Propon-
go hacer un proyecto exclusivamente sobre el IVA, y nada más.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- La Comisión va a
proponer ...

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Pensando en esa posi-
bilidad... Me explico. La situación es la siguiente: el artículo
8° de la Ley de Aeronavegación exime del IVA a camiones, aeronaves.,

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- A todos.


El señor GENERAL MATTHEI, MIEMBRO DE LA JUNTA.- Es que se
metieron en el esquema económico general. Ahí está la diferencia.
No es uno más lo otro.

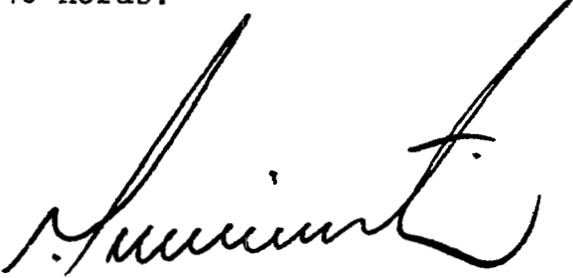
El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Ahora, en la hipótesis
de que no hubiera ley, ...

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE.- Reitero lo dicho:
la comisión lo estudia en conjunto con los señores delegados del
Ejército, Armada, Fuerza Aérea y Carabineros, y presentan varias
soluciones.

--Se dispone que una Comisión presidida por el Ministro Di-
rector de ODEPLAN e integrada por delegados del Ejército, Armada,
Fuerza Aérea y Carabineros, estudie la materia y proponga un texto,
con soluciones alternativas.

--Finaliza la sesión a las 18.40 horas.


JORGE ZINCKE QUIROZ
Coronel
Secretario de la Junta de Gobierno


AUGUSTO PINOCHET UGARTE
General de Ejército
Presidente de la Junta de Gobierno