

# SESION 15.A EXTRAORDINARIA, EN MARTES 28 DE DICIEMBRE DE 1937

(ESPECIAL)

(De 3 a 4 P. M.)

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CRUCHAGA

## SUMARIO:

1. Se trató del proyecto sobre reforma de la ley de cabotaje y queda pendiente su discusión.  
Se levanta la sesión.

## ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Alessandri B., Fernando.	Meza B., Aurelio.
Barrueto M., Darío.	Michels, Rodolfo.
Bórquez P., Alfonso.	Pradenas M., Juan.
Bravo O., Enrique.	Rivera B., Gustavo.
Concha S., Aquiles.	Ríos Arias, J. M.
Durán B., Florencio.	Rodríguez de la S., Héctor.
Errázuriz, Maximiliano.	Sáenz, Cristóbal.
Figueroa A., Hernán.	Schnake V., Oscar.
Grave V., Hugo.	Silva C., Remuáldo.
Gumucio, Rafael Luis.	Ureta E., Arturo.
Guzmán, Eleodoro E.	Urrejola, José Fco.
Haverbeck, Carlos.	Valenzuela V., Oscar.
Lira I., A'ejo.	

Y los señores Ministros de Relaciones Exteriores y Comercio y de Salubridad y Asistencia Social.

## ACTA APROBADA

**Sesión 13.a extraordinaria en 22 de diciembre de 1937.**

**Presidencia de los señores Cruchaga y Portales**

Asistieron los señores: Alessandri, Azócar, Barrueto, Bórquez, Bravo, Concha Aquiles, Durán, Errázuriz, Figueroa, Grove Hugo, Grove Marmaduke, Gumucio, Guzmán, Hiriart, Lira, Martínez, Maza, Meza, Moller, Morales, Muñoz, Ossa, Portales, Pradenas, Rivera, Ríos, Rodríguez, Sáenz, Schnake, Silva, Ureta, Urrejola, Urrutia, Valenzuela y el señor Ministro de Tierras y Colonización.

El señor Presidente da por aprobada el acta de la sesión 11.a en 15 del actual que no ha sido observada.

El acta de la sesión 12.a en 21 del presente, queda en Secretaría a disposición de los señores Senadores, hasta la sesión próxima, para su aprobación.

Se da cuenta, en seguida, de los negocios que a continuación se indican:

### Informes

Uno de la Comisión de Agricultura y Colonización, recaído en un mensaje de S. E. el Presidente de la República sobre autorización para expropiar terrenos de la isla Huape.

Uno de la Comisión de Hacienda, recaído en el proyecto de ley sobre autorización a la Municipalidad de San Fernando para contratar un empréstito por 1,200,000 pesos para obras públicas de esa comuna.

Uno de la Comisión de Defensa Nacional, recaído en los mensajes en que S. E. el Presidente de la República solicita el acuerdo del Senado para ascender a Comandante de Grupo en la Rama del Aire a los siguientes Comandantes de Escuadrilla:

Don Rafael Sáenz Salazar;  
 Don Marcial Arredondo Lillo;  
 Don José Jara Concha; y  
 Don Horacio Olivares Castellanos.  
 Quedaron para tabla.

### Fácil despacho

En el tiempo destinado a los asuntos de fácil despacho se pone en discusión general y particular el mensaje con que S. E. el Presidente de la República somete a la consideración del Congreso el siguiente

#### PROYECTO DE ACUERDO:

Apruébase el Convenio de Comercio y Navegación entre Chile y Colombia celebrado en Santiago el 27 de noviembre de 1936".

Se da lectura al informe de la Comisión de Relaciones Exteriores.

Usa brevemente de la palabra el señor Presidente.

Cerrado el debate, se aprueba el proyecto por asentimiento tácito.

Se pone en discusión general y particular el siguiente proyecto de acuerdo iniciado en un mensaje de S. E. el Presidente de la República:

"Apruébase la Convención sobre facilidades a Exposiciones Artísticas, firmada en Buenos Aires el 23 de diciembre de 1936".

Se da lectura al informe de la Comisión de Relaciones Exteriores.

Usa brevemente de la palabra el señor Presidente.

Cerrado el debate, se aprueba el proyecto por asentimiento tácito.

Se pone en discusión general y particular el siguiente proyecto de acuerdo, iniciado en un mensaje de S. E. el Presidente de la República:

"Apruébase la Convención sobre mantenimiento, afianzamiento y restablecimiento de la paz, suscrita en Buenos Aires el 23 de diciembre de 1936".

El señor Presidente explica los motivos de esta Convención.

Cerrado el debate se aprueba el proyecto por asentimiento tácito.

Se pone en discusión general y particular el proyecto de acuerdo iniciado en un mensaje de S. E. el Presidente de la República, que a continuación se copia:

"Apruébase la Convención sobre Orientación Pacífica de la Enseñanza, suscrita en Buenos Aires el 23 de diciembre de 1936".

El señor Presidente explica brevemente las razones de esta Convención.

Cerrado el debate se aprueba el proyecto por asentimiento tácito.

Se pone en discusión general y particular el siguiente proyecto de acuerdo, iniciado en un mensaje de S. E. el Presidente de la República:

"Apruébase el Tratado Interamericano sobre Buenos Oficios y Mediación, suscrito en Buenos Aires el 23 de diciembre de 1936".

El señor Presidente usa brevemente de la palabra para explicar en que consiste este tratado.

Cerrado el debate se aprueba el proyecto por asentimiento tácito.

Se pone en discusión general y particular el siguiente proyecto de acuerdo, iniciado en un mensaje de S. E. el Presidente de la República:

"Apruébase la Convención sobre Carretera Panamericana, suscrita en Buenos Aires el 23 de diciembre de 1936".

Cerrado el debate se aprueba el proyecto por asentimiento tácito.

En la hora de los incidentes se da cuenta de la siguiente indicación:

“Honorable Senado:

Es costumbre, tanto del Senado como de la Honorable Cámara de Diputados, conceder a su personal una gratificación de un mes de sueldo al final del año legislativo. La Honorable Cámara acaba de hacerlo.

En consecuencia, tenemos el honor de someter a vuestra consideración el siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

“Concédese al personal del Senado, una gratificación correspondiente a un mes de las remuneraciones de que disfruta, y de medio mes para el personal de la Biblioteca del Congreso, la que será pagada con fondos de la Tesorería del Senado. — Miguel Cruchaga.— Guillermo Portales V.— Cristóbal Sáenz.— E. Bravo O.— Alejo Lira I.— José Maza.— Schnake.— Aquiles Concha”.

El señor Gumucio hace presente que, a su juicio, esta indicación debería ser sólo a favor de los empleados inferiores.

Cerrado el debate se aprueba la indicación por asentimiento tácito.

El señor Lira formula diversas observaciones sobre la conveniencia de despachar el proyecto de ley que crea la provincia de Osorno. Ruega a la Comisión de Gobierno que, en cuanto llegue de la Honorable Cámara de Diputados se sirva informarlo preferentemente.

Se refiere, en seguida a algunas necesidades de la Provincia de Chiloé.

El señor Grove, don Hugo, se ocupa de la solución que, a su juicio, debe darse a los problemas sanitarios del país, por medio de un plan completo, que da a conocer en sus rasgos principales.

Pide que se inserten en el Boletín los datos estadísticos, cuya lectura omite, para no ocupar demasiado tiempo.

Los señores Bravo, Bórquez y Silva Cortés formulan indicación para que el Honorable Senado, acuerde celebrar sesiones especiales en los días martes 27 y miércoles

28 de 3 a 4 P. M. y de 7 a 8 P. M., a fin de tratar del proyecto de ley de la Marina Mercante Nacional y Cabotaje.

El señor Urrejola se refiere a la necesidad de evitar los numerosos accidentes que están ocurriendo en los pasos a nivel en las líneas de los Ferrocarriles.

Pide que se dirija oficio al señor Ministro de Fomento, enviándole el Boletín de esta sesión, a fin de que se imponga de sus observaciones.

Se acuerda dirigir el oficio en la forma acostumbrada.

El señor Azócar se refiere a la crisis que sufre actualmente la industria del calzado.

El señor Grove, don Marmaduke, usa brevemente de la palabra sobre el mismo tema.

El señor Guzmán formula indicación para que el proyecto de reforma a la ley general de servicios eléctricos, que ayer fué eximido del trámite de Comisión, vuelva a Comisión por el plazo de ocho días.

Se dan por terminados los incidentes.

Por asentimiento tácito se aprueban las indicaciones de los señores Bravo, Bórquez y Silva Cortés y del señor Guzmán.

Orden del día.

Entrando en el orden del día, continúa la discusión de las modificaciones rechazadas por la Honorable Cámara de Diputados, de las que introdujo el Honorable Senado en el proyecto de ley sobre aprovechamiento de tierras de Magallanes.

Continúa la consideración del rechazo que ha merecido a la Honorable Cámara de Diputados, la redacción dada por el Honorable Senado al artículo 29.

Usa de la palabra el señor Ministro de Tierras y Colonización para pedir que el Honorable Senado no insista en su redacción.

El señor Bórquez, prefiere que el Honorable Senado insista.

Usan de la palabra los señores Urrutia, Silva Cortés, Azócar y Morales.

Cerrado el debate, se vota si el Honorable Senado insiste y resultan ocho votos por la afirmativa y 12 por la negativa, absteniéndose de votar tres señores Senadores por estar pareados.

En consecuencia, el Honorable Senado no insiste.

### Artículo 33.

La Honorable Cámara de Diputados ha rechazado la agregación, con el número 33 del siguiente artículo.

“Artículo 33. El Presidente de la República destinará, por lo menos, el 50 por ciento de las tierras que se restituyan al Fisco en virtud de lo dispuesto en el artículo 30 para formar colonias cooperativas y colonias colectivas, de acuerdo con lo que dispone la ley número 5,604 en sus artículos 15 y 64”.

El señor Ministro de Tierras y Colonización opina que el Honorable Senado no debe insistir.

El señor Schnake defiende el artículo y queda con la palabra.

Conforme a un acuerdo adoptado en la sesión anterior, la Sala se constituye en sesión secreta y se adoptan las resoluciones de que se deja testimonio en acta por separado.

### Cuenta.

Se dió cuenta:

#### 1.º del siguiente mensaje de S. E. el Presidente de la República:

Conciudadanos del Senado y de la Cámara de Diputados:

De conformidad con las disposiciones legales vigentes, el Fisco paga pensión de jubilación a los empleados civiles de la Administración Pública únicamente por el tiempo servido con anterioridad a la creación de la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas, 15 de julio de 1925, y la Caja la paga por el tiempo posterior a

esa fecha. Para impetrar ese beneficio, en general, son computables los servicios prestados en calidad de empleados de planta o a contrata.

Sin embargo, por una vació de la legislación se ha producido una situación anormal a los empleados que sirvieron a contrata durante algún tiempo en el período comprendido entre el 15 de julio de 1925 y el 10 de octubre de 1930, fecha esta última en que entró en vigencia el decreto confuerza de ley número 1,340 bis, de 6 de agosto del mismo año, que constituye la actual ley orgánica de la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas. Este hecho se ha producido a consecuencia de que la ley que creó esta Caja no dejó sujetos a su régimen a los empleados a contrata, — quienes, por lo tanto, no efectuaron imposiciones en ella, — y solamente el citado D. F. L. número 1,340 bis, en su artículo 11, los incluyó expresamente entre el personal afecto a sus descuentos y beneficios.

Por consiguiente, en la actualidad tienen derecho esos empleados a que el tiempo servido a contrata en el período que se ha indicado les sea considerado para enterar los años de servicios requeridos para jubilar; pero, no obstante, la parte de la pensión correspondiente a ese mismo tiempo no le es pagada por el Fisco, por ser posterior a la creación de la Caja, ni tampoco por ésta, debido a que no hicieron en ella las imposiciones respectivas.

Para solucionar esta situación, el proyecto de ley que tengo el honor de someteros a vuestra aprobación autoriza a esos empleados para que hagan en la Caja las imposiciones que les habría correspondido enterar, siguiendo un procedimiento que se ha aplicado en casos análogos y con el cual, por lo tanto, está de acuerdo la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas.

Una situación semejante se presenta respecto del personal de empleados a planillas de Obras Públicas, al cual dió derecho a jubilar el artículo 17 del decreto-ley número 514, de 27 de agosto de 1925; pero que ha continuado sometido al régimen de la Caja de Seguro Obligatorio. Como este personal no hace imposiciones en la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas, obtie-

ne jubilación al presente sólo por los años de servicios anteriores al 15 de julio de 1925, de cargo del Fisco.

Igualmente, el decreto ley número 572, de 7 de septiembre de 1932, dió derecho a jubilar a los operarios y empleados a jornal del Servicio de Agua Potable y Alcantarillado en Explotación cuyas funciones tengan carácter de permanente, y desde su vigencia los dejó afectos al régimen de la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas. En consecuencia, para el pago de las pensiones de jubilación de ese personal también existe un vacío, entre el 15 de julio de 1925 y el 1.º de octubre de 1932, pues ni el Fisco ni la Caja pagan pensión por ese tiempo, por las razones ya dadas.

El proyecto de ley que os propongo contempla esta situación irregular y la normaliza dejando afecto para el futuro al régimen de la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas al personal a planillas de Obras Públicas. Al mismo tiempo se ordena traspasar a esa Caja las imposiciones que tuviere ese personal y el del Servicio de Agua Potable y Alcantarillado en la Caja de Seguro Obligatorio, para que aquella institución les reconozca un tiempo proporcional a las sumas traspasadas, y a la vez, se le autoriza para que complete en la Caja de Empleados Públicos sus imposiciones a fin de que se le considere todo el tiempo servido con posterioridad al 15 de julio de 1925.

Por último, el proyecto de ley normaliza el caso de los empleados reincorporados que hayan retirado de la Caja Nacional de Empleados Públicos sus imposiciones, y los faculta para devolverlas con sus respectivos intereses.

Con el mérito de lo expuesto, tengo el honor de someteros a vuestra consideración, incluídos entre los asuntos de que podéis ocuparos en el actual período de sesiones extraordinarias, el siguiente

#### PROYECTO DE LEY:

“**Artículo 1.º** Los actuales empleados de la Administración Civil del Estado y los que con posterioridad a la vigencia de esta ley se reincorporen a ella, que no

hubieren efectuado imposiciones en la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas por servicios prestados en calidad de contratados entre el 15 de julio de 1925 y el 10 de octubre de 1930, tendrán derecho a enterarle las imposiciones que les habría correspondido efectuar con relación a los sueldos percibidos en ese período.

Estas imposiciones se integrarán con un interés anual de seis por ciento (6 o/o), pudiendo la Caja conceder préstamos para el pago de la suma global que resulta adeudada, los que no quedarán sujetos a las limitaciones de monto y capacidad fijadas por dicha institución. Los servicios a que correspondan las imposiciones que se enteren en esta forma, serán considerados para los efectos de los beneficios contemplados en su ley orgánica, desde el momento de la concesión del respectivo préstamo.

Asimismo, concédese derecho a los empleados que se hayan retirado o se retiren de la Administración Civil del Estado, y que se hayan reincorporado o se reincorporen a ella, para que reintegren a la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas las imposiciones que les haya devuelto a raíz de su cesantía, en las condiciones indicadas en los incisos precedentes.

Los derechos que acuerde este artículo deberán ejercitarse dentro del plazo de dos años, que se contarán desde la fecha de vigencia de la presente ley para los empleados en servicio, y desde la fecha de la reincorporación para los que no pertenezcan actualmente a la Administración Civil del Estado.

**Artículo 2.º** A contar desde la fecha en que esta ley entre en vigencia, el personal de empleados a planillas de los Servicios de Obras Públicas quedarán afectos al régimen de la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas.

Las imposiciones que este personal y el de operarios y empleados a jornal del Servicio de Agua Potable y Alcantarillado en Explotación que quedó afecto a dicha Caja a virtud de lo dispuesto por el decreto ley número 572, de 7 de septiembre de 1932, hayan efectuado en la Caja de Seguro Obligatorio serán traspasadas a la Caja Nacional

de Empleados Públicos y Periodistas, la que reconocerá, para los efectos de sus beneficios, un tiempo proporcional a las sumas que reciba.

Este mismo personal tendrá derecho a que se le consideren todos sus servicios posteriores al 15 de julio de 1925, mediante el integro del saldo de las imposiciones no efectuadas, que podrá hacerse en el plazo, en la forma y con las facilidades indicadas en el artículo 1.º

Para calcular las imposiciones no satisfechas, la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas practicará una liquidación presumiendo que los empleados han gozado de rentas inferiores a la que haya servido o sirva de base para la primera imposición, según una escala descendente de un cinco por ciento por cada año de servicios anteriores a dicha imposición.

**Artículo 3.º** Esta ley regirá desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial".

Santiago, a 23 de diciembre de 1937. —  
**Arturo Alessandri. — Fco. Garcés Gana.**

## 2.º De los siguientes oficios de S. E. el Presidente de la República:

Santiago, 22 de diciembre de 1937. — Pende de la consideración de esa Honorable Corporación los siguientes proyectos de ley por los cuales se proponen suplementos a varios ítem de los Presupuestos de Guerra y aviación:

### Subsecretaría de Guerra

Mensaje N.º 6, de 21 de octubre de 1937 por ... \$ 6.600.000.00

### Subsecretaría de Aviación

Mensaje N.º 10 de 9 de noviembre de 1937, por . . . 2.000.000.00

Como existe la necesidad de despachar estos proyectos antes del 31 del actual, y teniendo presente lo dispuesto en el artículo 46 de la Constitución Política del Estado, vengo en solicitar la urgencia en el despacho de dichos proyectos.

Dios guarde a V. E. — **Arturo Alessandri.**  
— **Emilio Bello C.**

Santiago, 22 de diciembre de 1937. — Tengo el agrado de poner en conocimiento de V. E. que he resuelto incluir entre los asuntos de que puede ocuparse el Honorable Congreso Nacional, en el actual período de sesiones extraordinarias, el proyecto que modifica el artículo 139 de la Ley General de Ferrocarriles.

Dios guarde a V. E. — **Arturo Alessandri.**  
— **Matías Silva S.**

Santiago, 22 de diciembre de 1937. — Tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. que he resuelto retirar de entre los asuntos de que puede ocuparse el Honorable Congreso Nacional, en el actual período de sesiones extraordinarias, a fin de someterlo a nuevo estudio, el proyecto relativo a la exención del impuesto a la renta de 2.ª categoría respecto de los dividendos percibidos por sociedades anónimas también chilenas, y a que se refiere el mensaje número 28, de 1935, del Ministerio de Hacienda.

Dios guarde a V. E. — **Arturo Alessandri.**  
— **Matías Silva S.**

## 3.º Del siguiente oficio del señor Ministro del Interior:

Santiago, 23 de diciembre de 1937. — En atención al oficio de V. E. número 420, de 2 del actual, relacionado con la petición del honorable Senador don Alejo Lira, en que solicita la entrega de los servicios de alcantarillado y agua potable de Osorno a la Municipalidad de dicho pueblo, tengo el honor de acompañar a V. E., para su conocimiento, el informe que, sobre el particular, ha emitido la Dirección General del ramo.

Dios guarde a V. E. — **Matías Silva S.**

## 4.º De los siguientes oficios de la Honorable Cámara de Diputados:

Santiago, 24 de diciembre de 1937. — Por oficio número 183, de fecha 21 de diciem-

bre en curso, esta Cámara remitió aprobado un proyecto de ley que concede diversas indemnizaciones al personal de las fuerzas armadas que perdió sus especies con motivo del incendio del vapor "Biobío".

Dicho proyecto fué eximido del trámite de Comisión en el Honorable Senado y aprobado en los mismos términos en que lo hizo esta Cámara.

Al comunicarse el proyecto al Ejecutivo, se ha advertido que en la tramitación se incurrió en un error, que consiste en haber tomado como base para la comunicación al Senado, un informe de la Comisión de Defensa Nacional que quedó sin efecto por el hecho de haber emitido uno nuevo la misma Comisión.

Este último informe se traspapeló, extravió que no llamó la atención como quiera que en el mismo expediente figuraban dos informes de la Comisión de Defensa Nacional.

Se hace necesario, en consecuencia, reparar este error, y para este efecto, me permito poner en conocimiento de V. E. las modificaciones que contiene el último informe de la Comisión de Defensa Nacional, sobre el cual se pronunció la Cámara, respecto del anterior que sirvió de base para la confección del oficio número 183, ya citado, y para la discusión del proyecto en el Honorable Senado.

#### Artículo 1.o

A continuación de la palabra "Ejército" debieron figurar las siguientes: "...y de la Aviación".

#### Artículo 2.o

A continuación del inciso primero debió figurar el rubro "Para el Ejército" y, a continuación del inciso final, el siguiente rubro nuevo:

"Para la Aviación.

"Otórgase al personal de Aviación que a continuación se indica, las siguientes indemnizaciones:

Comandante de Escuadrilla  
señor Gustavo Pinto S. . \$ 38,118.00

Capitán de Bandada, señor Humberto Díaz P. . . . .	26,355.20
Capitán de Bandada, señor Rolando Sepúlveda R. . .	27,474.40
Cabo 1.o Filiberto Liendo S. . . . .	1,615.00
Aviador 1.o, Roberto Prieto S. . . . .	1,137.00
Aviador 2.o Francisco Miranda . . . . .	2,000.00

#### Artículo 4.o

Debió haberse transmitido en los siguientes términos:

"Artículo 4.o El gasto que importa el proyecto se imputará a la mayor entrada de la Cuenta C-31-a) del Presupuesto del presente año".

En consecuencia, el proyecto tal como debió haberse comunicado, y como lo aprobó la Honorable Cámara, es el siguiente:

#### PROYECTO DE LEY:

"Artículo 1.o Autorízase al Presidente de la República para conceder, a título de gracia, una indemnización al personal de Jefes, Oficiales y tropa del Ejército y de la Aviación que sufrió la pérdida de su menaje, equipaje y efectos personales en el incendio del vapor "Biobío", ocurrido frente a la costa de Antofagasta el 6 de marzo de 1935.

Artículo 2.o Esta indemnización se pagará en la siguiente forma:

Para el Ejército:

Al personal que ha comprobado la cuantía de la pérdida, se le otorgará el valor de la suma comprobada en el sumario que se instruyó al efecto, más un 20 por ciento, sobre esa cantidad; y

Al personal que no ha podido comprobar la cuantía de su pérdida, se le otorgará dos meses y medio de sueldo fijo.

## Para la Aviación:

Otórgase al personal de Aviación que a continuación se indica, las siguientes indemnizaciones:

Comandante de Escuadrilla, señor Gustavo Pinto S. . . \$	38,118.00
Capitán de Bandada, señor Humberto Díaz P. . . . .	26,355.20
Capitán de Bandada, señor Rolando Sepúlveda R. . .	27,474.40
Cabo 1.º Filiberto Lien- do S. . . . .	1,615.00
Aviador 1.º Roberto Prie- to S. . . . .	1,137.00
Aviador 2.º, Francisco Mi- randa . . . . .	2,000.00

**Artículo 3.º** Concédese, también, una indemnización de veinticinco mil pesos (\$ 25,000) al Jefe que perdió su menaje en el incendio de la casa fiscal, que ocupaba en el recinto militar del Apostadero Naval de Talcahuano, ocurrido el 22 de mayo de 1932.

**Artículo 4.º** El gasto que importa el proyecto se imputará a la mayor entrada de la Cuenta C-31-a) del Presupuesto del presente año.

**Artículo 5.º** Esta ley regirá desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial".

Agradeceré a V. E. que, si lo tiene a bien, se sirva recabar un pronunciamiento del Honorable Senado, respecto de la parte del proyecto sobre la cual, por el error en referencia, esa Corporación no tomó conocimiento.

Acompaño los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V. E.—**Gregorio Amunátegui.**—**Julio Echaurren O.,** Secretario.

Santiago, 22 de diciembre de 1937.—La Cámara de Diputados ha tenido a bien prestar su aprobación al proyecto de ley remitido por el Honorable Senado que simplifica los trámites establecidos en nuestra legislación para la constitución de las socie-

dades colectivas, anónimas y de responsabilidad limitada, con las siguientes modificaciones:

**Artículo 1.º**

El inciso 1.º ha sido redactado en la forma siguiente:

"Artículo 1.º Introdúcense las siguientes modificaciones en el Código de Comercio".

## Letra a)

Los incisos 1.º y 2.º de esta letra han sido refundidos como sigue:

"a) Reemplázase el artículo 350 por el siguiente:"

En el inciso 1.º del artículo propuesto en substitución del 350 del Código de Comercio, se ha antepuesto lo siguiente: "Artículo 350."

En el mismo inciso se han suprimido las palabras "y publicada" y se ha reemplazado la parte final que dice: "de los artículos 354, 355 y 356" por esta otra: "del artículo 354".

En el inciso 3.º del artículo 350 se ha colocado una coma a continuación de la palabra "socios".

## Letra b)

Los incisos 1.º y 2.º han sido refundidos como sigue:

"b) Reemplázase el artículo 354 por el siguiente:"

Los incisos 1.º y 2.º del artículo propuesto en reemplazo del 354 del referido Código, han sido refundidos en el siguiente:

"Un extracto de la escritura social deberá inscribirse en el registro de comercio correspondiente al domicilio de la sociedad".

El inciso 3.º ha pasado a ser inciso 2.º

En el inciso final se han suprimido las palabras iniciales "Las publicaciones y"; se ha consultado con mayúscula el artículo definido "la" que figura a continuación de la frase suprimida; y se ha reemplazado la palabra "deberán" por "deberá".



Letras c) y d)

Han sido reemplazadas por la siguiente, que pasa a ser letra c):

"c) Suprímense los artículos 355 y 356."

Como letras d) y e) se han consultado las siguientes nuevas:

"d) Substitúyese el inciso 1.º del artículo 357 por el siguiente:

"La omisión de la escritura social o de su inscripción en el registro de comercio produce nulidad absoluta entre los socios".

e) Reemplázase el artículo 364 por el siguiente:

Artículo 364. Los actos enumerados en el inciso 2.º del artículo 350, no producen efecto alguno contra terceros si no fueren escriturados e inscritos en la forma indicada en dicho artículo".

Letra e) que pasa a ser f)

Ha sido encabezada como sigue: "Reemplázase la frase final del inciso 1.º del artículo 419 que dice: "O la escritura".

La parte final que reza: "...inscrita y publicada conforme a los artículos 350, 354 y 356 ha sido reemplazada como siguen: "inscrita conforme al artículo 354."

Letra f) que pasa a ser g)

Ha sido reemplazada por la siguiente:

g) Substitúyese el artículo 438 por el siguiente:

"Artículo 438. La Superintendencia de Sociedades Anónimas deberá requerir la inscripción del decreto revocatorio en el correspondiente registro de comercio y, además, su anotación al margen de la inscripción primitiva".

Letra g) que pasa a ser h).

Los incisos 1.º y 2.º han sido refundidos como sigue:

"h) Reemplázase el artículo 440 por el siguiente":

Se ha encabezado como sigue, el inciso 1.º del artículo propuesto en substitución del 440: "Artículo 440..."

En el mismo inciso 1.º se han reemplazado las palabras: "publicadas y registra-

das" por la siguiente: "inscritos" y se ha reemplazado la parte final que dice: "determinan los artículos 354, 355 y 356" por la siguiente: "determina el artículo 354".

En el inciso 2.º se ha reemplazado la palabra "también" por "además" palabra esta última que ha sido colocada entre comas. En esta última forma se han colocado asimismo, las palabras "por una sola vez".

En el inciso 3.º se han reemplazado las palabras "los términos prevenidos" por estas otras "la forma prevenida".

En el inciso 4.º se ha suprimido la palabra "asimismo"; se ha intercalado la expresión "mismas" entre las palabras "las" y "formalidades", y se han suprimido las palabras "de la inscripción y publicación".

Letra h) que pasa a ser i).

Los incisos 1.º y 2.º han sido refundidos como sigue:

"i) Substitúyense las palabras finales del artículo 475 que dicen:

### Artículo 2.º

Letra a)

El inciso 1.º ha sido redactado así:

"a) Reemplázase el artículo 3.º por el siguiente:"

En el inciso 1.º propuesto por substitución del artículo 3.º de la ley número 3,918 se ha antepuesto lo siguiente: "Artículo 3.º.

En el mismo inciso se han suprimido las palabras: "publicado y"; se ha consultado en singular la palabra "plazas" y se ha reemplazado la parte que dice: "determinan los artículos 354, 355 y 356" por esta otra: "determina el artículo 354".

En el inciso 2.º se ha colocado una coma después de la palabra "extraeto" y se ha intercalado la palabra "sola" entre las palabras "una" y "vez".

Letra b)

Los incisos 1.º y 2.º han sido refundidos como sigue:

b) Substitúyese el artículo 4.º por el siguiente:"

Se ha encabezado, como sigue: el inciso 1.º del artículo propuesto en reemplazo

del 4.º de la Ley 3,918: "Artículo 4.º".

Como inciso final de este artículo, se ha consultado el inciso 2.º del artículo 3.º del proyecto del Honorable Senado.

#### Artículo 3.º

El inciso 1.º ha sido suprimido y el inciso 2.º pasó a formar parte del artículo 4.º de la Ley número 3,918, como se deja dicho en las modificaciones relativas al artículo 2.º del proyecto del Honorable Senado.

#### Artículo 4.º

Pasa a ser 3.º.

#### Artículo 5.º

Pasa a ser 4.º.

Se han reemplazado las palabras "podrá servir" por "servirá".

#### Artículo 6.º

Pasa a ser 5.º. Se ha antepuesto a la cita de la Ley 5,521 la expresión "número".

#### Artículo 7.º

Pasa a ser 6.º.

A continuación se han consultado los siguientes artículos transitorios nuevos, que pasan a ser 1.º y 2.º, encabezados con el rubro: "Artículos transitorios".

**Artículo 1.º** Mientras se dicte el Reglamento a que se refiere el artículo 469 del Código de Comercio, restablécese la vigencia del Reglamento de Sociedades Anónimas número 3,030, de 22 de diciembre de 1920, que se aplicará en todo lo que no fuere contrario a la presente ley o no estuviere derogado por otras leyes.

**Artículo 2.º** La constitución, reforma o modificación de sociedades que estuvieren en tramitación al entrar en vigor la presente ley se ajustarán a las disposiciones de ésta; pero las solemnidades, diligencias o plazos que ya estuvieren iniciados se regirán por la ley vigente al tiempo de su iniciación".

Se ha consultado un artículo 3.º transitorio, cuyo inciso 1.º dice así:

**Artículo 3.º** Serán válidas las sociedades

de cualquier clase que no hubieren cumplido los trámites a que estaban obligadas según la legislación vigente a la fecha de su constitución y que han sido eliminados en las reformas introducidas por la presente ley u otras anteriores, siempre que no se haya pedido judicialmente declaración de nulidad de la sociedad por falta de cumplimiento total o por cumplimiento tardío de dichos trámites".

Como inciso 2.º de este artículo se ha consultado el artículo único transitorio del proyecto del Honorable Senado, modificado como sigue:

"Las sociedades de cualquier clase que no hubieren cumplido con los demás trámites legales dentro de los plazos que consultan las leyes respectivas, podrán renovarlos o completarlos dentro de los 90 días siguientes a la fecha inicial de vigencia de la presente ley, siempre que no se haya pedido judicialmente declaración de nulidad por falta de cumplimiento total o por cumplimiento tardío de estos trámites".

Lo que tengo a honra poner en conocimiento de V. E. en respuesta a vuestro oficio número 363, de fecha 15 de septiembre último.

Se acompañan los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V. E.—**J. Manuel Huerta.**  
—**J. Villamil Concha,** Prosecretario.

#### 5.º) De los siguientes informes de Comisiones.

Honorable Senado:

Después de haber evacuado, tras detenida consideración un primer informe acerca del proyecto de ley de Cabotaje, despachado por la Honorable Cámara de Diputados, las Comisiones Unidas de Relaciones Exteriores y Comercio y de Defensa Nacional, se han visto abocadas a un segundo estudio de la materia por obra de una indicación que se formuló ante el Honorable Senado con el objeto de que dicho asunto volviera nuevamente a su conocimiento a fin de que procediera a considerar nuevas observaciones que los armadores nacionales formularían al respecto.

Efectivamente, una vez ingresado este negocio a la Secretaría de la Comisión, no tardó en llegar a poder de ella un impreso en el que se contienen las nuevas objeciones que la Asociación Nacional de Armadores formula a las conclusiones de las Comisiones Unidas, impreso que las resume de la siguiente manera:

“De lo que queda expuesto, se desprende que el proyecto que las Comisiones Unidas recomiendan a la aprobación del Senado ha sido redactado con absoluta prescindencia de los Armadores y de las Autoridades Marítimas, únicos responsables y verdaderos concededores del servicio, que sólo a la hora undécima han sido llamados a expresar su opinión, y ello para no considerar en nada esa opinión.

Bajo el pretexto de que la reserva del cabotaje significa un monopolio, se pretende someter a la Marina Mercante a un tutelaje inaceptable, que en muchas de sus proyectadas disposiciones viola aún la propia Carta Fundamental de la República; que atenta contra el derecho de propiedad, contra la libertad de comercio y que establece gabelas y trabas sin otro objeto visible que justificar la creación de una oficina que provocaría un aumento de la centralización irritante y del burocratismo que carcomen al país.

No es cuestión de pedir modificaciones al proyecto. Sólo hay un camino lógico: rechazarlo por impracticable y perjudicial, pues su aprobación, tenemos la certeza absoluta, significaría una **sentencia de muerte para la Marina Mercante**, que iría rápidamente a su desintegración. No debe olvidarse que nadie invierte dinero en una empresa comercial con fines filantrópicos. El comerciante busca un interés para su dinero y una compensación para sus esfuerzos. Si se alejan las posibilidades de obtener ambas cosas, abandonará actividades que sólo le reportan daños y pérdidas.

La actual ley de cabotaje ha demostrado la sabiduría y prudencia de quienes la redactaron. Introducirle ligeras modificaciones para ponerla a tono con la época bastará para que la Marina Mercante, entregada al libre juego de los factores económicos que regulan la marcha de estas

actividades, busque el camino del progreso y de la eficiencia”.

Las Comisiones Unidas, por sí mismas y como representantes que son del Honorable Senado, no pueden dejar pasar sin protesta una opinión, como la transcrita, que interpreta en términos ofensivos sus propósitos y su desempeño, porque ella rebotaría en el prestigio mismo de la Corporación.

Se apresuran, pues, a dejarla estampada y en la forma más enérgica, rechazando, al mismo tiempo, las apreciaciones que se han permitido los señores miembros de la Asociación Nacional de Armadores, apreciaciones que partiendo del supuesto de hechos inexactos, como la falta de consulta a los interesados, el aumento que suponen en la centralización de los servicios, y el crecimiento de la burocracia, autorizan la conclusión a que arriban, en el sentido de que el proyecto elaborado por las Comisiones Unidas significa la destrucción total de la Marina Mercante, conclusión antojadiza y falta de fundamento, sobre todo si se considera que, según se dice en el propio folleto, la mayoría de las disposiciones aprobadas por las Comisiones Unidas no merecen observación; otras, sólo son materia de enmiendas de ínfima importancia; y finalmente, no más de 7 u 8 son objeto de tachas de inconstitucionalidad o de ser violatorias de determinados derechos, tachas que, por lo demás, o se deben a una errada interpretación del precepto que las motiva, o bien no se avienen con lo que acerca de esos particulares, enseña la doctrina constitucional.

Esta injusta apreciación de parte del gremio más directamente interesado en el problema de que se trata, injusticia a la que, por lo demás, está expuesto todo cuerpo legislativo, no fué obstáculo, sin embargo, para que las Comisiones Unidas ofrecieran a los Armadores nacionales la oportunidad más amplia de explicar y fundamentar sus objeciones y puntos de vista.

En estas condiciones y a fin de facilitar este trámite, las Comisiones Unidas designaron una Subcomisión para que oyera a los interesados y procediera a una primera re-

visión del texto aprobado a la luz de las observaciones formuladas de contrario.

La Subcomisión que quedó formada por los señores: Maza, como su Presidente, Guzmán, Lira Infante y Silva Cortés, dedicó no menos de 4 sesiones al cumplimiento de su cometido.

Dentro del encargo especial que tenía en orden a agotar la investigación y esclarecimiento de los puntos de vista de los armadores, los oyó no sólo a ellos, sino que nuevamente, además, al Comité de Defensa de Valparaíso y a la Liga Marítima de Chile y, después de representar a los primeros directamente, la protesta que en este informe estampa por los términos y la forma en que han conducido su campaña y formulado sus observaciones en contra de las Comisiones Unidas, recibió de manos de los interesados una ampliación del folleto tantas veces aludido, al mismo tiempo que la satisfacción más absoluta por las expresiones vertidas en él y la seguridad de que, en caso alguno, las desgraciadas apreciaciones que contiene importaban menoscabo del prestigio del Congreso ni mucho menos negación del propósito eminentemente nacional y de interés público que había guiado a las Comisiones Unidas en el desempeño de sus funciones.

Constituída después en reunión privada, la Subcomisión procedió a considerar detenidamente una a una las distintas observaciones contenidas en el primer folleto y su ampliación.

No es del caso entrar al análisis de cada una de ellas. Nos limitaremos solamente a las de mayor importancia.

Los armadores tildan de antidemocrático el precepto del artículo 3.º en cuanto autoriza un determinado porcentaje de extranjeros en la tripulación de los barcos, al paso que exige que el capitán y toda la oficialidad sean chilenos, y piden que, respecto de estos últimos se permita, también, igual porcentaje.

La disposición objetada está actualmente vigente. La partida de su aplicación no ha ofrecido jamás inconveniente alguno, ni nadie ha visto hasta ahora que ella comprometa el carácter democrático de la institución de la Marina Mercante.

Sobran, pues, razones prácticas para man-

tenerla y bastaría apelar a ellas para rechazar la enmienda que ahora se propone, si no fuera, además, que existe en favor del artículo la razón, casi podríamos decir de orden público, que hace de la Marina Mercante un auxiliar de la Marina de Guerra.

Solicitan, asimismo, la eliminación del inciso 6.º del artículo 3.º que no hace sino repetir las disposiciones del artículo 6º de la Ley de Navegación de 1878. Las Comisiones Unidas creen, por el contrario, que es conveniente mantenerlo. Aprovechan, sí, la oportunidad de esta petición de derogación para expresar su anhelo en orden a que se modifiquen los actuales reglamentos de dotación de naves, los que, por las informaciones que se le proporcionaron, parece ser que imponen personal en exceso.

Los Armadores proponen una clasificación para las naves de cabotaje distinta de la que se establece en el artículo 4.º. La clasificación que ellos insinúan responde a aspectos de técnica naval que en este caso no cuentan ni tienen importancia, en tanto que la que han aprobado las Comisiones Unidas sirva efectivamente como base de estructuración de la ley, que es lo que se persigue.

Uno de los puntos que ha merecido las más severas críticas de parte de los armadores es el que se refiere a la obligación que se impone a las empresas que hagan el servicio público en el sentido de llevar, para el negocio naviero, una contabilidad auxiliar separada de la de todo otro comercio a que puedan dedicarse. Los armadores basan su oposición en el hecho de que les es materialmente imposible a las empresas de cabotaje que prolongan sus servicios al extranjero, separar en su contabilidad el cabotaje del tráfico al exterior. La objeción es injustificada y sólo acusa incomprensión del verdadero alcance y sentido de la disposición que se critica. Lo que se desea es que cuando una empresa naviera, tenga además intereses o negocios fabriles, agrícolas, industriales u otros que nada tienen que ver con la navegación, separe en su contabilidad uno de otros. Esto en ningún caso significa que dentro del negocio del transporte maríti-

mo, que es uno solo, haya de separarse en la contabilidad lo relativo al cabotaje del tráfico al exterior.

Las Comisiones juzgan que la redacción del artículo 6.º es suficientemente clara en este sentido.

Los armadores piden la eliminación total del Título III del proyecto, que se refiere a las condiciones generales del servicio, lo que no se justifica.

Existen, desde luego, dentro de él disposiciones como la del artículo 8.º, que impone la necesidad de previa autorización del Presidente de la República para hacer el cabotaje, disposición que está actualmente vigente y que no sólo no se ve la conveniencia, sino que ni aún siquiera la posibilidad de suprimirla. Sin embargo, en el deseo de mejorar efectivamente la ley, acogiendo cuanta idea le ha parecido útil y razonable, las Comisiones Unidas, como más adelante expresarán, han convenido en atenuar el alcance de algunos de los artículos de este título, en suprimir otros, y en dejar algunas disposiciones, cuyo contenido puede considerarse como materia de reglamento, para que, en su oportunidad, puedan ser considerados por S. E. el Presidente de la República.

Según el criterio de los armadores, la Comisión de Tarifas debe ser la entidad que fije las tarifas. En las Comisiones Unidas prevaleció, en cambio, la opinión de que en una materia de tanta trascendencia no podía prescindirse de la intervención del Gobierno y por esto resolvió mantener el artículo 16 en la forma en que ya lo había propuesto.

Otras de las disposiciones que más han combatido los armadores son las que se refieren a la inspección y supervigilancia que debe ejercer el Estado sobre los servicios de cabotaje. Creen ver en las disposiciones de este título una exacerbación injustificada del centralismo y un aumento de la burocracia, en circunstancias que todo lo que, ahora, se propone como atribución del Ministerio de Comercio, lo está ejerciendo en la práctica la Sección de Navegación, y no hay en ésta aumento alguno de personal.

Las Comisiones Unidas estiman que dada la íntima vinculación que existe entre

el negocio naviero privado y el interés público, no puede prescindirse de la intervención de la Dirección del Litoral y de Marina Mercante en todo lo que se refiere a la parte técnica de la navegación y de la del Ministerio de Comercio, en cuanto a la parte de política económica de la misma.

Atendiendo, sin embargo, al anhelo que, a este respecto, manifiestan los armadores y juzgando que el enunciado de facultades que se contienen en los artículos 28 y 29 del proyecto, bien puede ser materia del Reglamento, han acordado suprimir ambos artículos dejando entregada a la reglamentación de la ley la tarea de precisar las funciones que, en frente del cabotaje, corresponderán a ambos organismos del Estado.

El artículo 38 del proyecto, que dispone que no podrán venderse al extranjero las naves nacionales acogidas a los privilegios de la ley sin la previa autorización del Presidente de la República, es resueltamente resistido por los armadores, quienes lo califican de "anticonstitucional, de atentatorio contra el derecho de propiedad y de atentatorio de las leyes sobre dominio y traspaso del dominio".

La trascendencia misma de esta disposición justifica las discrepancias de criterio que se manifiestan a su respecto entre la mayoría de las Comisiones Unidas, por una parte, y la minoría de las mismas, constituida por los honorables Senadores señores: Enrique Eleodoro Guzmán y Lira Infante y los armadores, por la otra.

En frente de las argumentaciones que éstos hacen fundados en el número 10 del artículo 10 de la Constitución Política del Estado para impugnar la procedencia de la disposición a que nos referimos, la mayoría de las Comisiones invocan el inciso 2.º del mismo número 10 y el inciso 3.º del número 14 del artículo 10 de la Constitución para sostener la perfecta constitucionalidad de un artículo que, a su juicio, constituye un factor esencial para el debido resguardo y mantenimiento de los intereses chilenos en el mar, resguardo que, por lo demás, no es sino que una compensación por el favor de la reserva en el tráfico del cabotaje que la ley en proyecto acuerda a los nacionales.

Las Comisiones Unidas podrían hacer mayores argumentaciones en favor de la disposición de que nos ocupamos, argumentaciones tendientes a destruir, por ejemplo, el peligro que se divisa para los intereses de los armadores de una aplicación caprichosa de la ley, lo que no pasa de ser una suposición antojadiza que nada autoriza para hacer; pero prefiere limitarse a indicar simplemente y en forma muy somera las razones de derecho que a unos y otros asisten en favor de sus respectivos puntos de vista, porque no se les escapa el hecho de que, dada la importancia de esta disposición, ella será materia de una detenida y documentada discusión en el seno mismo del Honorable Senado, de donde, entonces, resultaría inoficioso tratar de adelantar aquí argumentaciones que serán más cabalmente expuestas en el Honorable Senado.

Finalmente, los armadores proponen que se agregue a la ley un artículo transitorio liberando de toda clase de impuestos, gravámenes o contribuciones a aquella parte de las utilidades que las empresas acuerden acumular en un fondo especial para nuevas adquisiciones de naves. Por razones de orden constitucional las Comisiones Unidas no han podido considerar esta insinuación ya que es sabido que el Honorable Senado no puede tomar iniciativa alguna en asuntos de esa clase.

Así como las Comisiones Unidas han acordado rechazar las peticiones de los Armadores que, hasta ahora, se dejan relacionadas, ha aceptado, por el contrario, hacer suyas y patrocinar ante el Honorable Senado algunas otras, entre las cuales cabe mencionar:

La que consiste en eliminar el inciso 3.º del artículo 3.º según el cual se establece que, pasados 5 años, los Capitanes y Oficiales de las naves nacionales de cabotaje deben ser chilenos nacidos en el territorio de la República. Desde el momento que la Constitución Política del Estado permite a los extranjeros nacionalizados ser elegidos para cargos públicos de elección popular, el mantenimiento del inciso 3.º significa crear una situación injustificada para la oficialidad de las naves.

En el inciso 5.º del mismo artículo 3.º se aceptó una indicación de los armadores

en el sentido de limitar a la nave gravada la privación del derecho de acogerse a los beneficios de la ley de cabotaje, refiriéndose, además, la sanción, no a la nave, como venía propuesto, sino que al armador, como es lo lógico.

Para poner de acuerdo esta modificación con el resto del artículo se modificó también el inciso 7.º, diciendo que lo dispuesto en este artículo comprende a toda nave de cabotaje que navegue bajo bandera chilena.

El artículo 11 fué suprimido con el fin de dejar a las empresas navieras en libertad para llevar a cabo los convenios que estimen del caso realizar con otras empresas de transportes. Estos convenios quedarían entonces sujetos a las disposiciones que contemple el reglamento de la ley.

El inciso 1.º del artículo 13 fué suprimido por considerar que basta con la disposición del artículo 12 para alcanzar el objeto que se persigue.

En la fijación de los itinerarios ordinarios se creyó conveniente darle intervención a la Comisión de Tarifas, la que deberá informar también sobre esta materia al Presidente de la República.

Como la atribución que le otorga al Presidente de la República el inciso 2.º del artículo 14, en el sentido de ordenar a las naves nacionales el cumplimiento de itinerarios extraordinarios, puede ocasionar a las empresas gastos de consideración que se traduzcan en pérdidas cuantiosas, se creyó conveniente agregar al final de este inciso una disposición que permita al Gobierno otorgar a esas naves, primas de transporte de acuerdo con la ley número 4,912, de 29 de marzo de 1932, que creó la Junta de Exportación Agrícola.

En el artículo 16 se introdujeron modificaciones de redacción.

En el artículo 18 se ha agregado un inciso nuevo por el cual se autoriza a la Comisión de Tarifas para requerir de la Superintendencia de Sociedades Anónimas, de la Contraloría General de la República o de la Dirección General de Impuestos Internos, el nombramiento de Inspectores para que verifiquen los datos de contabilidad que las empresas armadoras entreguen a la Comisión para el estudio de las modificaciones de las tarifas de flete. Se ha pensado

que un funcionamiento regular de esta disposición, puede llegar a hacer innecesaria la intervención que, por otra disposición del proyecto, se atribuye con este mismo objeto al Ministerio de Comercio. Las Comisiones Unidas lo desean vivamente así, para evitar las susceptibilidades que esa posible intervención del Ministerio, que habría que mantener en todo caso, ha suscitado entre los armadores.

En el artículo 20 se introdujeron modificaciones de redacción con el objeto de evitar malas interpretaciones. La redacción primitiva dejaba entender que habría una sola tarifa desde el muelle en el puerto de origen hasta el muelle en el destino, en tanto que el propósito que se persigue es el de que el cobro que los armadores hagan por este transporte sea uno sólo, pero manteniendo los tres factores que en él intervienen, es decir embarque, flete marítimo y desembarque.

El inciso 2.º de este artículo motivó un detenido estudio con el fin de armonizar los intereses de los gremios marítimos de los puertos y los del personal embarcado en las naves. Sobre esta materia la Comisión tuvo oportunidad de oír a los interesados y después de considerar que si se mantenía este inciso se privaría a los tripulantes de las naves de la posibilidad de mejorar sus sueldos, que son bastante reducidos, resolvió eliminarlo y dejar esta cuestión sujeta a las disposiciones del artículo 22 del Reglamento de Policía Marítima que autoriza a las empresas navieras para usar su propio personal de tripulación para la carga o descarga cuando lo que corresponda movilizar no sea superior a 30 toneladas.

En todos los artículos del Título V se introdujeron las modificaciones necesarias a fin de que quedara bien en claro que sus disposiciones se refieren exclusivamente a los Agentes de naves de cabotaje.

La Comisión resolvió eliminar los artículos 28 y 29, que fijaban las atribuciones del Departamento de Transportes y Navegación del Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio y de la Dirección del Litoral y de Marina Mercante del Ministerio de Defensa Nacional, dejando estas atribuciones para ser fijadas por el Presidente de la República en los reglamentos de la ley.

En el artículo 30 se han suprimido algunas atribuciones que se le daban al Director del Departamento de Transportes, con el fin de atenuar la intervención de este funcionario en los negocios navieros.

En el inciso final de este artículo se redujo el monto de la multa dejándola de 500 a 5,000 pesos.

Igualmente en el artículo 32 se ha reducido el máximo de la multa de 10,000 a 5,000 pesos.

Por razones de orden técnico se acordó eliminar el artículo 35.

En el artículo 40 se modificó la redacción y se agregó el financiamiento del mayor gasto para el año 1938.

En el artículo 41 se suprimió la referencia que se hace al mayor gasto que impone el artículo 40 para el año 1938, puesto que su financiamiento se indica en esta misma disposición.

En el artículo 2.º transitorio se modificó la redacción a fin de dejarlo en concordancia con el Título V sobre los Agentes de naves de cabotaje.

El artículo 3.º transitorio se modificó con el objeto de que la supresión de contribuciones ordenadas en los artículos 36 y 37, empiece a regir desde el 1.º de enero del año siguiente a la promulgación de esta ley.

Hubo necesidad de introducir esta modificación por cuanto las contribuciones a que esos artículos se refieren están incluidas en el Cálculo de Entradas del Presupuesto del año próximo y no había la posibilidad de alterarlo.

El artículo 4.º transitorio se suprimió y se le reemplazó por otro que tiene por objeto prohibir que se hagan nuevas concesiones de muelles así como prohibir la renovación de las existentes, en aquellos puertos donde existan obras portuarias de carga y descarga de propiedad fiscal, capaces de atender al movimiento marítimo comercial de la respectiva zona de atracción.

En mérito a las consideraciones que preceden; vuestras Comisiones Unidas de Relaciones Exteriores y Comercio y de Defensa Nacional, tienen la honra de recomendaros la aprobación del proyecto de ley en estudio en los términos que en seguida se expresan:

---

**PROYECTO DE LA COMISION CON ESTUDIO COMPARATIVO DEL PRO-  
YECTO DE LA HONORABLE CAMARA**

---

(Proyecto de la Cámara)

(Proyecto de la Comisión)

**TITULO I**

**Disposiciones generales**

Artículo 1.º— El transporte de carga entre los puertos de la República quedará reservado a las naves chilenas.

Sin embargo, el Presidente de la República podrá conceder, a título de reciprocidad, el derecho de hacer el cabotaje en las costas de la República a las naves de otras Naciones sudamericanas en que se haya otorgado igual franquicia a las naves chilenas.

Las naves extranjeras que sólo accidentalmente hacen viajes a puertos chilenos, no podrán hacer el cabotaje desde la promulgación de la presente ley.

Art. 9.º— En casos de que por cualquier accidente se produjere de hecho la paralización del tráfico, a que se refiere el artículo precedente (Art. 8.º) o cuando haya insuficiencia comprobada de la Marina Mercante Nacional para atender un determinado servicio de navegación, el Presidente de la República podrá autorizar a naves no comprendidas en los beneficios de esta Ley para efectuar dicho tráfico, mientras sea necesario.

Art. 1.º— El cabotaje entendiéndose por tal el transporte marítimo de carga entre los diversos puertos del litoral de la República, queda reservado a las naves chilenas bajo las condiciones establecidas en la presente ley.

Sin embargo, el Presidente de la República queda facultado para conceder, a título de reciprocidad, el derecho de hacer el cabotaje a las naves de los países latino americanos, en las mismas condiciones que rijan para las naves chilenas siempre que aquellas naves pertenezcan en sus respectivos países a personas naturales o jurídicas que cumplan con las normas establecidas en el art. 3.º de la presente ley con respecto a la nacionalidad.

(Suprimido).

El Presidente de la República, en casos de deficiencia de las empresas chilenas de cabotaje para atender las necesidades del país, podrá otorgar permiso a naves extranjeras para que hagan el cabotaje en las mismas condiciones que se exigen para las naves chilenas o en las especiales que en cada caso se determinen.



**(Proyecto de la Cámara)**

Art. 15.o—En las disposiciones de la presente Ley están comprendidas la navegación marítima, lacustre y fluvial de la República.

Art. 4.—Para los efectos de la presente Ley, se reputará chilena la nave cuyo propietario sea chileno y residente en Chile; que esté mandada por capitán y oficialidad chilenos y cuya tripulación, a lo menos en sus tres cuartas partes, sea chilena.

Si el propietario de la nave fuere una sociedad, se entenderá chilena siempre que las tres cuartas partes del capital social pertenezcan a chilenos.

Perderán su calidad de chilenas para todos los efectos legales aquellas naves sobre las cuales se constituyan gravámenes a favor de extranjeros por un valor que exceda del cuarenta por ciento del capital invertido en ellas.

Igual (Inciso 4.o).

Lo dispuesto en este artículo se entenderá sin perjuicio de lo establecido en el artículo 7.o de la Ley General de Navegación de 3 de julio de 1878.

**(Proyecto de la Comisión)**

Art. 2.o—Las disposiciones de la presente ley, comprenden la navegación marítima, lacustre y fluvial de la República.

Art. 3.o—Para los efectos de la nacionalidad, se reputará chilena la nave cuyo propietario sea chileno y domiciliado en Chile; que esté mandada por capitán y oficialidad chilenos, y cuya tripulación, a lo menos en sus tres cuartas partes, sea chilena.

No obstante lo dispuesto en el inciso anterior, los armadores nacionales podrán contratar, por una sola vez, y por un máximo de tiempo que no excederá de tres años respecto de cada contrato, hasta dos ingenieros extranjeros por nave, cuando así lo necesiten para el manejo de las máquinas motrices de combustión interna o para la instalación de nuevos servicios en las mismas naves.

Si el propietario de la nave fuere una sociedad o comunidad, se entenderá chilena, siempre que pertenezca a personas naturales o jurídicas chilenas, las tres cuartas partes del capital social o de los derechos en la comunidad.

Los armadores que constituyan sobre una nave gravámenes a favor de extranjeros por un valor que exceda del 40 por ciento del capital invertido en ella, perderán el derecho de acogerse a los beneficios de la presente ley respecto de la nave gravada.

La dotación de cada buque será determinada por los reglamentos que dicte el Presidente de la República.

Lo dispuesto en este artículo comprende a toda nave de cabotaje que navegue bajo bandera chilena, y se entenderá sin perjuicio de lo establecido en el artículo 7.o de la Ley General de Navegación de 3 de julio de 1878.

Art. 4.o Para los efectos de la presente ley, los armadores de naves de cabotaje se clasificarán en armadores o empresas que hagan el "servicio público" y en armadores o empresas "particulares".

Empresa o armador que haga el servicio

**(Proyecto de la Cámara)**

Art. 6.o Los armadores o empresas de navegación, deberán llevar para el negocio naviero una contabilidad auxiliar separada de todo otro negocio a que puedan dedicarse.

Art. 7.o Para los efectos de la presente Ley, y del impuesto a la renta que determina la ley número 5,169, las empresas navieras nacionales, harán anualmente sobre el material marítimo castigos ordinarios que no podrán exceder de los siguientes porcentajes: 5 por ciento para las naves y 10 por ciento, para las demás embarcaciones y materiales.

El castigo deberá hacerse sobre el valor de adquisición de las naves, embarcaciones y demás materiales.

**(Proyecto de la Comisión)**

público es aquél que dedica sus naves al transporte de carga ajena a la empresa armadora.

Empresa o armador particular es aquél cuyas naves están exclusivamente dedicadas al cabotaje de carga producida por la industria principal a que sirven de complemento esas naves. Estos armadores o empresas podrán hacer el cabotaje de las materias primas que sean necesarias a la industria principal y que pertenezcan a la empresa, previa autorización especial del Presidente de la República. Igualmente se podrá autorizar, en casos especiales, el transporte de determinadas clases de carga ajenas a la empresa en las condiciones establecidas en la presente ley y sus reglamentos para los servicios públicos de cabotaje.

Quedan incluídos en esta categoría los armadores de barcos de pesca y de paseo, quienes se sujetarán a las normas que establezca el Reglamento.

Art. 5.o Las disposiciones de los Títulos II, III, IV y V se aplicarán exclusivamente a las empresas que hagan el servicio público.

**TITULO II****De la Contabilidad de las empresas de servicio público**

Art. 6.o Las empresas que hagan servicio público están obligadas a llevar, para el negocio naviero, una contabilidad auxiliar separada de la de todo otro negocio a que puedan dedicarse.

Art. 7.o Para los efectos de la presente ley y del impuesto a la renta que determina la ley número 5,169, las empresas navieras nacionales harán anualmente sobre el material marítimo los siguientes castigos ordinarios: 5 por ciento para las naves y 10 por ciento para las embarcaciones menores y materiales.

El castigo deberá hacerse sobre el valor de adquisición de las naves, embarcaciones menores y demás materiales.

(Proyecto de la Cámara)

(Proyecto de la Comisión)

### TITULO III

#### De las Condiciones Generales del Servicio

Art. 8.o Para establecer servicios de cabotaje se requiere autorización del Presidente de la República.

La respectiva resolución suprema sólo establecerá las condiciones generales que deberán llenar las naves.

El decreto procurará la manera de que el conjunto de las líneas de navegación y su coordinación con otros medios de transporte aseguren la atención regular de las diversas regiones del país.

En todo caso el decreto deberá considerar la situación comercial de la respectiva empresa armadora.

Art. 9.o Salvo autorización especial del Presidente de la República, las empresas no podrán suspender un servicio regular establecido, sino con un aviso dado con un mes de anticipación.

Art. 10. Si se interrumpiere en su totalidad o en parte el servicio que debe hacer una empresa sin cumplir con el requisito del aviso a que se refiere el artículo anterior, el Presidente de la República tomará las medidas necesarias, a fin de asegurar provisoriamente el servicio.

Si dentro del plazo de tres meses desde la organización del servicio provisional la empresa no volviere a tomar a su cargo la explotación en las nuevas condiciones que se le fijen, garantizando su continuidad, el Presidente de la República podrá declarar caducada la autorización a que se refiere el artículo 8.o

Art. 11. Las empresas que hagan el servicio público no podrán negarse a conducir los pasajeros ni a recibir las mercaderías que se les entreguen para su transporte, sino en los casos especiales que señalen los reglamentos.

Art. 12. Se dará preferencia para su transporte a los frutos o provisiones destinados al consumo ordinario de las poblaciones que sirvan las empresas, a las valijas de correspondencia y encomiendas postales y a la car-

(Proyecto de la Cámara)

(Proyecto de la Comisión)

## TITULO IV

## De las tarifas

Art. 2.º Las tarifas de carga y pasajeros que rijan en el comercio de cabotaje, las condiciones de aplicación y sus modificaciones serán fijadas en moneda corriente por una Comisión de Tarifas que funcionará en Valparaíso.

Art. 15. Las tarifas de carga que rijan en el comercio de cabotaje, las de lanchaje y muellaje, comprendiendo en estas últimas las mercaderías del tráfico internacional y de tránsito, las condiciones de aplicación y sus modificaciones serán fijadas en moneda corriente por el Presidente de la República.

Las tarifas así aprobadas no podrán ser alteradas hasta después de un año de su vigencia.

Sin embargo, podrá el Presidente de la República reducir las dentro del año referido, siempre que circunstancias calificadas impongan la necesidad de hacerlo.

Tanto las tarifas como las modificaciones que en ellas introduzca el Presidente de la República después de un año o antes, según el caso, serán comunicadas al público en la forma que determine el Reglamento.

Art. 16. Las empresas no podrán cobrar por sus servicios sino los valores que resulten de las tarifas y de su aplicación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo anterior.

Para el ajuste del flete será obligatorio emplear como unidades el metro cúbico para el volumen, tonelada métrica para el peso y los mil pies de superficie para la madera.

En ningún caso podrán cobrarse tarifas diferentes a las aprobadas y cualquiera infracción, ya sea que signifiquen aumentos, rebajas o que se empleen medios indirectos concediendo comisiones, bonificaciones, adulterando la medida exacta de la carga o empleando otros subterfugios, será penada con una multa equivalente al décuplo de la diferencia entre la tarifa y lo efectivamente cobrado.

Art. 17. Los proyectos de itinerarios, los de tarifas y sus condiciones de aplicación serán estudiados por una Comisión que funcionará en Valparaíso.

Igual Inciso 3.º Art. 2.º Proyecto Cámara.

Inciso 4.º La Comisión de Tarifas deberá estudiar y resolver las solicitudes que hagan las empresas navieras, los particulares o el Gobierno sobre las modificaciones de las

**(Proyecto de la Cámara)**

Art. 8.º Con respecto a las naves que se acojan a los beneficios de la presente Ley, el Presidente de la República determinará el número de naves de cada compañía que haga el recorrido desde Arica hasta Magallanes, en conformidad a un reglamento que dictará al efecto.

Los vapores que hagan carrera hasta Magallanes deberán hacer escala en los puertos de los canales de Chiloé que determine el Presidente de la República en el reglamento respectivo.

Igual al artículo 21 del proyecto de la Cámara salvo, solamente, la palabra "cemento" que se ha agregado en el proyecto de la Comisión.

**(Proyecto de la Comisión)**

ga para la cual la Autoridad Marítima reclamare el transporte preferente.

Para los efectos del abastecimiento regular de productos frescos, en la zona norte y en Magallanes, la distribución de los sitios especiales que se destinan a bordo de las naves para el transporte de estos productos se podrá hacer con la intervención directa de la Autoridad Marítima en el puerto de embarque y de acuerdo con las disposiciones que sobre esta materia consulte el Reglamento.

Los productos a que se refiere el inciso anterior, serán determinados por el Presidente de la República.

Art. 13. Los itinerarios ordinarios que deban regir en los servicios de las diferentes líneas de navegación de cabotaje, serán fijados por el Presidente de la República, previo informe de la Comisión de Tarifas, y no podrán ser alterados sin su autorización.

El Presidente de la República podrá ordenar a las naves nacionales el cumplimiento de itinerarios extraordinarios por períodos que no excedan de un mes, en determinadas zonas del país, con el objeto de dar preferencia al transporte de productos de la agricultura, de la pesca, carbón, cemento, carnes congeladas, maderas, ganado en pie o cualquiera otra clase de artículos, sin perjuicio de ordenar la preferencia dentro de los itinerarios establecidos. Lo dicho en este inciso se entenderá sin perjuicio de lo establecido en el artículo 2.º de la ley número 4,912, de 29 de marzo de 1932.

Art. 14. La autorización a que se refiere el artículo 8.º podrá ser revocada por el Presidente de la República en casos de infracciones graves a la presente ley o a las condiciones que se hayan fijado en el respectivo decreto de autorización.

**(Proyecto de la Cámara)**

tarifas aprobadas o sus condiciones de aplicación. Las presentaciones de dichas solicitudes y las reuniones de la Comisión de Tarifas se efectuarán de acuerdo con lo que a este respecto disponga el Reglamento.

Inciso 2.º Dicha Comisión estará compuesta por el Subsecretario de Comercio, que la presidirá; el Director del Litoral Marítimo; el Jefe de la Sección Transportes y Navegación de la Subsecretaría de Comercio, que actuará de Secretario; cinco armadores designados entre las empresas navieras nacionales; un representante designado por la Sociedad Nacional de Agricultura, otro por la Sociedad de Fomento Fabril, otro por la Corporación de Ventas de Salitre y Yodo, otro por la Cámara Central de Comercio de Valparaíso, otro por la Cámara de Comercio de Puerto Montt, sin perjuicio de que la Comisión conozca los informes particulares de las diversas Cámaras de Comercio del país, otro por la Sociedad Nacional de Minería, un representante del Sindicato Profesional "Nautilus" de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante y un representante del Ministerio del Trabajo.

**(Proyecto de la Comisión)**

La Comisión podrá requerir de la Contraloría General de la República, de la Superintendencia de Sociedades Anónimas y de la Dirección de Impuestos Internos, el nombramiento de Inspectores que verifiquen los datos que los armadores suministren para el cálculo de las tarifas. Sólo para estos efectos revisarán la contabilidad de los armadores, debiendo guardar reserva. Los informes que emitan, los que también serán reservados, se limitarán a establecer la veracidad de los datos suministrados por los armadores.

Dicha Comisión estará compuesta por el Ministro de Relaciones Exteriores y Comercio, que la presidirá; el Director del Litoral y de Marina Mercante, que presidirá en ausencia del Ministro; el Subsecretario de Comercio; el Director del Departamento de Transporte y de Navegación del Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio o un funcionario del mismo Ministerio, que actuará de Secretario; el Director del Departamento de Obras Marítimas; un representante designado por el Ministerio del Trabajo; seis armadores designados entre las empresas navieras nacionales y un representante designado por cada una de las siguientes instituciones: Sociedad Nacional de Agricultura, Sociedad de Fomento Fabril, Corporación de Ventas de Salitre y Yodo, Sociedad Nacional de Minería, Confederación de la Producción y del Comercio, Sindicato Profesional "Nautilus" de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante, Cámara Central de Comercio de Valparaíso, Cámara de Comercio de Antofagasta y Cámara de Comercio de Puerto Montt. La Comisión deberá considerar los informes particulares de las diversas Cámaras de Comercio del país.

La Comisión sesionará válidamente con 7 de sus miembros.

**(Proyecto de la Cámara)**

Inciso 5.º Las tarifas de fletes y pasajes del transporte regional de Chiloé y Magallanes y las de lanchaje y muellaje de los puertos del Litoral, serán fijadas en moneda corriente y en la forma que determine el Reglamento de la presente ley, el cual definirá las características del cabotaje nacional.

**(Proyecto de la Comisión)**

Art. 18. Los proyectos de tarifa de servicios regionales o locales de cabotaje serán informados a la Comisión de Tarifas por una Subcomisión que funcionará en el puerto principal de la región y que estará compuesta por el Capitán de Puerto, que la presidirá; dos representantes de los armadores regionales, y dos de la Cámara de Comercio local.

Art. 19. El transporte de carga comprenderá el embarque, flete marítimo y desembarque. En consecuencia, en el cobro por este servicio quedarán incluidos todos los gastos que se originen por la movilización y transporte de las mercaderías desde el muelle en el puerto de origen hasta el muelle en el de destino.

En el embarque y desembarque de la carga transportada por las empresas de navegación podrán utilizarse los elementos materiales que el Fisco tenga en el puerto respectivo, aquellos de que dispongan las propias empresas, o bien los que tengan los agentes a que se refiere el Título siguiente.

La descarga libre, podrá ser autorizada por el Presidente de la República cuando así lo exija el interés general.

Art. 20. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 16 las empresas que hagan el servicio público podrán conceder un descuento de 25 por ciento sobre las tarifas establecidas a todo transporte de carga que se efectúe por cuenta del Estado y a los pasajes de los empleados públicos que viajen en comisión del servicio, y transportarán gratuitamente las valijas de correspondencia que el Correo les entregue para su conducción. Este tendrá la obligación de entregar y retirar las valijas de correspondencia y también las encomiendas a bordo de las respectivas naves.

Art. 19. Al autorizarse un alza de tarifas de fletes, los armadores estarán obligados a aumentar en la proporción correspondiente los sueldos y jornales de sus empleados, oficiales, tripulantes y obreros.

Art. 21. La Comisión vigilará el cumplimiento por parte de las empresas armadoras, de los compromisos que hayan sido considerados para la fijación de las tarifas como ser los relativos a sueldos y jornales u otros.

**(Proyecto de la Cámara)****(Proyecto de la Comisión)****TITULO V****De los Agentes de Cabotaje**

Art. 22. En el comercio de cabotaje sólo podrán ser agentes de naves o dedicarse a las faenas de carga y descarga en los puertos del litoral, las personas naturales o jurídicas chilenas que hayan sido aceptadas como tales agentes por el Presidente de la República y dispongan de elementos suficientes para atender en forma normal a dichas faenas.

Art. 23. Por las operaciones de carga y descarga no podrán cobrarse otros valores que los que resulten de la aplicación de las tarifas oficiales aprobadas por el Presidente de la República, ya sea que se utilicen lanchas y muelles particulares, o bien elementos fiscales, y en ningún caso podrán cobrarse comisiones u otros recargos de cualquiera naturaleza en exceso de los autorizados en dichas tarifas, salvo cuando se trate de faenas totalmente ajenas a las de carga y descarga.

El pago de los servicios de los agentes de naves corresponderá hacerlo a la empresa armadora de la nave que transporte la carga.

Cualquiera infracción será penada con una multa equivalente al décuplo de la diferencia entre la tarifa y lo efectivamente cobrado.

Art. 24. Las agencias de naves de cabotaje en la República quedan reservadas a personas naturales o jurídicas chilenas.

Art. 25. La autorización a que se refiere el artículo 22 podrá ser revocada por el Presidente de la República en casos de infracciones graves a la presente ley o a las condiciones que se hayan fijado en el decreto de autorización para ejercer las funciones de agente.

**TITULO VI****Disposiciones sobre los servicios en tiempo de guerra**

Art. 11. Desde la fecha de la promulga-

Art. 26. La Marina Mercante Nacional



**(Proyecto de la Cámara)**

ción de la presente ley, la Marina Mercante Nacional entrará a formar parte de la Reserva Naval.

**(Proyecto de la Comisión)**

formará parte de la Reserva Naval de la República, y, en este carácter, el Presidente de la República podrá fijar y convenir con las compañías de navegación las condiciones particulares que deberán reunir las naves desde el punto de vista de la defensa nacional.

El Presidente de la República puede llamar al servicio del Estado a cualquiera nave chilena con su oficialidad y tripulación en caso de guerra, trastornos sociales, conmoción interna o alarmas internacionales y desde la fecha de su llamado quedará sometida a las disposiciones legales y reglamentarias de la Armada Nacional.

Desde el momento en que las naves sean requisadas cesarán las responsabilidades que tenga el armador derivadas del cumplimiento de las leyes sociales y correrán de cuenta del Estado los gastos de mantenimiento en servicio, seguro y demás gastos de explotación de las naves.

El Estado deberá pagar las indemnizaciones que procedan por el requisamiento de que en este artículo se trata.

**TITULO VII****De la Supervigilancia del Estado**

Art. 27. La inspección y supervigilancia de los servicios de cabotaje será ejercida por la Dirección del Litoral y de Marina Mercante del Ministerio de Defensa Nacional, en cuanto a la parte técnica y a las atribuciones que le confieren las leyes vigentes, y por el Departamento de Transporte y Navegación del Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio en lo que a la parte comercial se refiere.

Los reglamentos de la presente ley determinarán la forma de ejercer estas inspección y vigilancia.

Art. 12. Inciso 2.º Al Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio, Subsecretaría de Comercio, le corresponderá:

a) Estudiar la legislación y reglamentos sobre tráfico marítimo de cabotaje, fluvial y lacustre.

**(Proyecto de la Cámara)**

b) Atender a la distribución del tráfico marítimo regular de cabotaje, fluvial y lacustre, a fin de que las empresas nacionales de navegación presten un servicio conveniente a los intereses de la producción y del comercio, en especial en las épocas de mayor movimiento para mantener un adecuado y oportuno abastecimiento de productos de las diferentes regiones del país.

c) Estudiar la legislación y reglamentos que conciernen a la navegación marítima que recibe protección del Estado por medio de subvenciones y de primas.

Atender y recomendar los auxilios que soliciten las empresas nacionales de navegación marítima, fluvial y lacustre, y fiscalizar el cumplimiento de los contratos que celebre el Estado con dichas empresas.

Atender lo concerniente al pago de las subvenciones y primas a la navegación que otorgue el Estado.

d) Establecer en las empresas nacionales de navegación las condiciones que deberán reunir las naves, en cuanto a adquisiciones, tonelaje y economía de ellas, según sea el servicio a que se las destine.

Cuando el caso lo requiera, exigirá, además, instalaciones adecuadas para el transporte de productos susceptibles de descomposición. De igual manera, exigirá instalaciones para la acomodación de pasajeros de tercera clase en condiciones confortables e higiénicas en la forma que determine el Reglamento que se dicte para la aplicación de esta ley.

e) Fomentar el establecimiento del tráfico combinado entre empresas ferroviarias, aéreas y de navegación con el objeto de obtener economía y mejor rendimiento en el transporte para facilitar el intercambio comercial.

f) Estudiar e informar al Gobierno los proyectos de tarifas para el transporte de carga y pasajeros que deberán regir en los servicios de navegación que reciban auxilios del estado y fiscalizar el cumplimiento de y solicitudes que formulen los diferentes ellos.

g) Coordinar las observaciones, reclamos

**(Proyecto de la Comisión)**

**(Proyecto de la Cámara)****(Proyecto de la Comisión)**

departamentos del Estado relacionados con el tráfico y con las tarifas de cabotaje y hacer el estudio de ellas, a fin de que puedan ser consideradas por la Comisión de Tarifas. Sin este trámite previo no podrán pasar a conocimiento de la citada Comisión.

h) Vigilar el cumplimiento por parte de las empresas armadoras de los aumentos de sueldos o jornales y otros compromisos que hayan sido considerados por la Comisión de Tarifas.

Art. 12. Inciso 1. Corresponderá al Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina, además de las atribuciones que le confiere la Ley de Navegación de 3 de julio de 1878, la aplicación de todas las disposiciones sobre trabajo marítimo y previsión social en las naves nacionales, puertos, vías fluviales, lacustres y submarinas a que se refiere el Código del Trabajo aprobado por decreto con fuerza de ley, número 178, de 13 de mayo de 1931, y sus reglamentos y demás disposiciones legales y reglamentarias. También le corresponderá la aplicación de las disposiciones sanitarias que consulta el artículo 14 del Reglamento de Sanidad Marítima y de las Fronteras, y fijar las condiciones particulares que deben reunir las naves desde el punto de vista de la Defensa Nacional en relación con el auxilio que le otorgue el Estado.

Art. 3.º La Comisión de Tarifas podrá requerir de las empresas navieras u oficinas fiscales los informes necesarios para cumplir las funciones que le encomienda la presente ley y la exhibición de los documentos relativos a la materia que se desee investigar.

Los informes y datos recogidos serán confidenciales, se extenderán por escrito y no serán dados a la publicidad.

Art. 28. Para la debida información de la Comisión de Tarifas y para los demás fines de esta ley, el Director del Departamento de Transportes y Navegación del Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio podrá requerir de las empresas navieras y oficinas fiscales los informes y antecedentes necesarios.

Así podrá exigir de los administradores de las empresas la exhibición de los libros de contabilidad, tarifas, contratos y documentos relativos a la materia que se desee investigar.

Los informes y datos recogidos serán confidenciales.

**(Proyecto de la Cámara)**

Queda estrictamente prohibido a los miembros de la Comisión divulgar cualquier detalle de esos informes o dar noticia alguna acerca de cualquier hecho, negocio o situación de que hubieren tomado conocimiento en el desempeño de sus cargos.

En caso de infringir la presente prohibición incurrirán en el castigo señalado en los artículos 246 y 247 del Código Penal.

Art. 10. La nave que no cumpla con las disposiciones del Reglamento que se dictará en conformidad al artículo 8.º, incurrirá en una multa de uno a veinte pesos por tonelada de registro.

En caso de reincidencia, dentro del término de un año, podrá aplicarse doblado el máximo de la multa, y producida la tercera reincidencia, dentro del mismo término, podrá, además, privarse a la nave o empresa naviera hasta por un año de los beneficios de esta ley.

Art. 10. Las sanciones que establece esta ley serán aplicadas administrativamente en primera instancia por el Gobernador Marítimo de la respectiva jurisdicción, de cuyo fallo podrá recurrirse, dentro del pla-

**(Proyecto de la Comisión)**

Si se rehusare por parte de una empresa hacer la exhibición requerida, el Director del Departamento, previa aprobación suprema, podrá apremiarla con multa que no exceda de 500 a 5,000 pesos y aun decretar, previa la misma aprobación, el allanamiento del local donde se hallare el objeto cuya exhibición se pide.

Art. 29. Queda prohibido a los miembros de la Comisión de Tarifas y a todo empleado público divulgar cualquier detalle de los informes de que se trata en el artículo anterior o dar a personas extrañas al servicio o a empleados que no tengan relación directa con éste, noticia acerca de cualquier hecho, negocio o situación de que hubieren tomado conocimiento en razón de sus cargos.

En caso de infringir la presente prohibición, incurrirán en la pena señalada en los artículos 246 y 247 del Código Penal.

**TITULO VIII****Disposiciones Especiales y Sanciones**

Art. 30. Las infracciones a la presente ley que no estén sujetas a una pena especial diversa y que se refieran a una nave determinada, serán sancionadas con multa de uno a veinte pesos por toneladas de registro.

En caso de reincidencia, dentro del término de un año, podrá aplicarse doblado el máximo de la multa, y producida la tercera reincidencia, dentro del mismo término, podrá, además, privarse a la nave o empresa hasta por un año de los beneficios de esta ley.

Las otras infracciones que, sin tener señalada una pena especial diversa, fueren cometidas por personas o empresas, serán sancionadas, en la forma que determine el Reglamento, con multa no inferior a quinientos pesos ni superior a cinco mil.

Art. 31. Las infracciones a los artículos 6.º, 16, 28 y 35 serán sancionadas administrativamente por el Director del Departamento de Transportes y Navegación del Ministerio de Relaciones Exteriores y

**(Proyecto de la Cámara)**

zo de veinte días, ante el Director del Litoral y Marina Mercante. Este funcionario deberá dictar resolución dentro del plazo de diez días.

De las multas no podrá reclamarse sin haber consignado previamente su importe en Areas Fiscales.

**Art. 5.o** Las naves que en el futuro ingresen a la matrícula nacional, no podrán tener más de doce años de edad, contados desde la fecha de su construcción.

Cinco años después de la promulgación de la presente ley, se limitará hasta treinta y cinco años la edad que deberán tener las naves, contados desde la fecha de su construcción para que puedan hacer el transporte marítimo de cabotaje. Sin embargo, el Presidente de la República, previo informe de peritos oficiales podrá aumentar el límite de edad fijado por períodos de cinco años, para aquellas naves en que se hayan renovado partes vitales o efectuado reparaciones importantes que las dejen en condiciones de servicio tan eficientes como las de naves modernas de menor edad bien conservadas.

Artículo 20 de la Cámara.

Igual al artículo 13 de la Cámara.

**(Proyecto de la Comisión)**

Comercio. Igual atribución corresponderá a la Autoridad Marítima respecto de las infracciones a los artículos 11, 12, 13 y 23.

Las resoluciones del Director y de la autoridad referidos en el inciso anterior sobre sanciones, exhibición de antecedentes y otras expresadas en esta ley, se ejecutarán en todo caso sin retardos, aunque de ella se reclamare por las personas o empresas afectadas o interesadas y, en caso de resistencia, podrá hacerse uso de la fuerza pública para cumplirlas.

La copia autorizada de la resolución administrativa que imponga una multa, tendrá mérito ejecutivo.

El plazo fatal para reclamar será de 20 días, contados desde la notificación administrativa de la resolución.

Será competente para conocer y fallar sobre los reclamos, en procedimiento sumario, y en única instancia, la Corte de Apelaciones respectiva.

**Art. 32.** Las naves que en el futuro ingresen a la matrícula nacional para el cabotaje no podrán tener más de quince años de edad, contados desde la fecha de su construcción.

Cinco años después de la promulgación de la presente ley se limitará hasta treinta y cinco años la edad que deberán tener las naves, contados desde la fecha de su construcción, para que puedan hacer el transporte marítimo de cabotaje. Sin embargo, el Presidente de la República, previo informe de peritos oficiales, podrá aumentar el límite fijado por períodos de cinco años para aquellas naves en que se hayan renovado partes vitales o efectuado reparaciones importantes que las dejen en buenas condiciones de servicio.

(Suprimido).

**Art. 33.** Las naves nacionales que tengan establecidos servicios de cabotaje, cuyos capitanes estén en posesión del título de capitán de alta mar, sólo estarán obliga-

**(Proyecto de la Cámara)**

Igual al artículo 14 del proyecto de la Cámara.

Art. 18. Las naves nacionales acogidas a los privilegios de la presente ley y cuya adquisición se haya efectuado con el auxilio del Estado, no podrán enajenarse al extranjero sin la autorización del Presidente

**(Proyecto de la Comisión)**

das a utilizar los servicios de Práctico Oficial para el amarre y desamarre a molos, muelles o espigones en el interior de los puertos artificiales.

Estas mismas naves en los puertos de la República formalizarán en papel simple las tramitaciones por permisos para hacer el cabotaje, para radioestaciones, para depositar carga en los sitios, para llevar animales, pacotilla e inflamables, para trabajos en horas extraordinarias; solicitudes de trasbordo de carga, para hacer protestas en las Gobernaciones Marítimas; certificado de arreglo de cronómetros y el zarpe.

Las naves tramitarán sus despachos en el primer puerto inicial de cada viaje, los que servirán para todos los puertos de recalada sin más requisitos que la visación de la Aduana y Autoridad Marítima para que puedan continuar viaje.

Art. 34. Las naves nacionales pertenecientes a empresas que tengan establecidos servicios regulares de cabotaje entre los puertos de la costa de Chile, y que extiendan sus líneas a puertos de los países limítrofes, serán consideradas como de simple cabotaje nacional para los efectos del pago de los derechos de faros y balizas, cabotaje, sanidad, atraque y estadías en los puertos, practicaaje y pilotaje y disposiciones del artículo anterior.

Asimismo estarán exentas del pago por visación consular de los actos relativos a la navegación que indican los artículos 2.º, 3.º y 4.º de la ley número 4,815, de 3 de febrero de 1930, y por trabajos extraordinarios y de sobretiempo en los consulados chilenos.

La carga que arribe a puertos nacionales en estas naves gozará del privilegio de permanecer en las aduanas durante dos meses sin gravamen alguno por concepto de almacenaje.

Art. 35. Las naves nacionales acogidas a los privilegios de la presente ley no podrán venderse al extranjero, o sea, no podrán dejar de pertenecer a la matrícula nacional, sin la autorización del Presidente de la República.

**(Proyecto de la Cámara)**

de la República.

Igual al artículo 17 de la Honorable Cámara.

**(Proyecto de la Comisión)**

Además de la nulidad del contrato, la infracción a esta disposición será penada con una multa equivalente al valor de estimación que de ellas haga la Dirección del Litoral y de Marina Mercante, sin perjuicio de la responsabilidad criminal que corresponda al administrador y directores de la empresa responsables de la venta, la que será castigada de acuerdo con los artículos 467 y siguientes del Código Penal.

**Art. 36.** Deróganse la ley número 3,841, de 6 de febrero de 1922 y todas las disposiciones que sean contrarias a la presente ley.

**TITULO IX****Del Departamento de Transporte y Navegación del Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio**

**Art. 37.** El personal del Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio, con los sueldos asignados por la ley al grado que se indica en el Estatuto Administrativo, modificado por la ley 5,005, de 24 de noviembre de 1931, será el que determina el artículo 2.º de la ley número 5,051, de 17 de febrero de 1932, modificado por la ley número 5,388, de 30 de enero de 1934, con las modificaciones siguientes:

**En la Subsecretaría de Comercio:** Substitúyense los 3 grados 6.ºs de Jefes de Sección por grados 3.ºs y un grado 9.º por grado 6.º que corresponderá al 2.º Jefe del Departamento de Transportes y Navegación.

**En la Subsecretaría de Relaciones Exteriores:** Substitúyense por grados 3.ºs los grados 5.º del Asesor Jurídico y el de los Jefes de Departamento Diplomático y Consular y agrégase a la planta con el mismo grado el actual cargo de Director del Departamento Administrativo y del Personal que figura como de contrata.

Para financiar el mayor gasto de 97,500 pesos que importará la vigencia de las disposiciones del presente artículo, durante el

**34.—Extraord.—Sen.**

**(Proyecto de la Cámara)**

Art. 22. Esta ley comenzará a regir desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial".

## Artículos transitorios

Artículo 1.º No se aplicarán las disposiciones del inciso 1.º del artículo 5.º a las naves cuya adquisición o promesa de compra, formalizada de acuerdo con las leyes, se inscriba en los consulados de la República hasta 90 días después de la promulgación de la presente ley.

Artículo 2.º Las disposiciones de los artículos 13 y 14 que representan supresiones de contribuciones que figuran en el cálculo de entradas para el presente año, empezarán a regir desde el 1.º de enero de 1938.

**(Proyecto de la Comisión)**

año 1938, se harán los siguientes trasposos de ítem en el presupuesto del Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio para el mismo año:

De los ítem 05|03|02, letra e), 05|04|02, letra e), 05|02|04, letra a) y 05|02|04, letra t), a los ítem 05|02|01, 05|02|02, letra e), 05|05|01 y 05|05|02, letra e).

## TITULO FINAL

Art. 38. Esta ley comenzará a regir desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial".

## Artículos transitorios.

Suprimido.

Artículo 1.º Se concede un plazo de seis meses, a contar de la fecha de la vigencia de la presente ley, para que las empresas existentes se ajusten a sus disposiciones.

Artículo 2.º Las personas naturales o jurídicas extranjeras que, a la fecha de la promulgación de esta ley, tengan establecidas agencias de naves de cabotaje o estén dedicadas a las faenas de carga y descarga de esas mismas naves en los puertos del litoral, tendrán un plazo de tres años, contado desde la fecha de la promulgación de esta ley, para liquidar sus empresas o negocios, pudiendo, en el entretanto, continuar el giro de su comercio.

Artículo 3.º La supresión de contribuciones ordenada en los artículos 33 y 34 empezará a regir desde el 1.º de enero del año siguiente a la fecha de la promulgación de la presente ley.

Artículo 4.º En los puertos donde existan obras portuarias de carga y descarga de propiedad fiscal con capacidad suficiente para atender cumplidamente al movimiento marítimo comercial de la respectiva zona de



atracción, no podrán hacerse concesiones de muelles y no se renovarán a su expiración las que estén actualmente vigentes.—**Oscar Valenzuela Valdés.**— **E. Bravo O.** — **Romualdo Silva.** — Con salvedades. — **E. E. Guzmán.** — **José Maza.**— **A. Bórquez.** — Con salvedades. — **Alejo Lira I.**—**Luis A. Concha.**

Acordado en sesión de las Comisiones Unidas de Relaciones Exteriores y Comer-

cio y de Defensa Nacional, celebrada el 20 de diciembre de 1937, bajo la presidencia del señor Valenzuela, y con asistencia de los señores: Bórquez, Bravo, Concha don Luis Ambrosio, Guzmán, Lira, Maza y Silva Cortés. — **F. Altamirano Z.,** Secretario de Comisiones.

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Defensa Nacional ha considerado el proyecto, iniciado en un Mensaje del Ejecutivo que modifica algunas disposiciones de la ley número 5,946, de 3 de octubre de 1936, sobre reclutamiento, nombramiento y ascensos del personal de las instituciones armadas de Defensa Nacional.

El proyecto mencionado fué estudiado anteriormente por la Comisión de Defensa que terminó en sus funciones el 21 de mayo último, la cual emitió los dos informes que corren acompañados a los antecedentes, y fué aprobado en general por el Honorable Senado en sesión de fecha 13 de enero del presente año.

Posteriormente, en la discusión particular, con motivo de algunas indicaciones que formularon los señores Senadores que importaban nuevas enmiendas a la ley 5,946, tuvistéis a bien enviar el proyecto por tercera vez en informe a Comisión.

La actual Comisión de Defensa Nacional, animada del propósito de informaros con entero conocimiento de tan importante materia, procedió a hacer un estudio completo del Mensaje del Ejecutivo conjuntamente con los informes anteriormente evacuados y de las nuevas indicaciones que formularon sus miembros y el señor Ministro del ramo, quien concurrió a las numerosas reuniones celebradas con el objeto, asesorado del señor Comandante Santibáñez, de la Dirección del Personal de la Armada.

Fruto de dicho estudio es el proyecto que se inserta al final, el cual contiene todas las disposiciones que la Comisión ha creído conveniente proponer a vuestra consideración.

En el artículo 1.º se proponen enmiendas a la ley 5,946 que tienen por objeto, la mayoría de ellas, salvar omisiones, rectificar errores y llenar vacíos que se han notado con posterioridad a su promulgación.

Nos referiremos a dichas enmiendas en el mismo orden que les hemos asignado en el artículo 1.º

En el número I se propone el cambio en toda la ley de la denominación "Artilería de Costa" por "Defensa de Costa", por ra-

zones técnicas del servicio, pues, hoy día la defensa de las costas no se hace solamente con artillería sino con muchos otros elementos como ser: palizadas, campos minados, redes contra torpedos, redes indicadoras de submarinos, etc... y en consecuencia la función del Cuerpo de Artillería de Costa ha dejado de ser exclusivamente de artillería como lo era antes, necesitándose por esta causa una denominación que comprenda más ampliamente las funciones de esta arma.

El número II modifica el artículo 3.º de la ley que se refiere a la clasificación de los oficiales, incluyendo entre los oficiales de los servicios de la Armada a los de Mar de Administración y de Mar de Sanidad; omisión de la actual ley que es indispensable subsanar para tener una buena organización militar.

Con arreglo a la redacción de la ley vigente un Oficial de Mar de los Servicios se encuentra clasificado entre los oficiales de Armas, clasificación que no le corresponde por las labores que desempeña.

El número III salva omisiones en que se incurrió al aprobar el artículo 4.º que trata del reclutamiento y nombramiento de los Oficiales de Mar de Armas y de los Servicios.

Con las enmiendas que se proponen se atiende en mejor forma a las necesidades de la Armada y se da al personal de Defensa de Costa la misma carrera hasta Oficial de Mar que tiene el resto del personal de Gente de Mar.

El número IV contiene enmiendas al artículo 8.º que trata de la jerarquía y grado de los Oficiales de las tres ramas de la Defensa Nacional.

En la parte que se refiere a la Armada se ha ampliado la carrera de los Oficiales de Defensa de Costa y de Farmacia a los grados de Contraalmirante y de Capitán de Fragata, respectivamente.

La Defensa de Costa, por la organización moderna de dicho servicio, requiere de un Jefe de la graduación de Contraalmirante tal como hoy en día ocurre en la rama de los Ingenieros y de los servicios de Sanidad y Contabilidad que cuentan con oficiales de ese grado.

Igualmente se agrega el grado de Capi-

tán de Fragata Farmacéutico para dar a estos Oficiales similar carrera a la que tienen los Oficiales de Mar que pueden llegar hasta Capitán de Fragata de Mar.

Esta última enmienda, que como la anterior es muy justificada, ha debido aplicarse también por análogas razones a la carrera de los Farmacéuticos en el Ejército que hoy día sólo alcanza hasta Mayor. De acuerdo con la enmienda que proponemos se amplía hasta el grado de Tenientecoronel.

Con el objeto de facilitar el reclutamiento de Oficiales Cirujanos y Dentistas en la Armada, hoy en día muy difícil por el escaso sueldo que la Armada ofrece a estos profesionales a su ingreso a la institución, se suprimen los grados de Tenientes 2.ºs Cirujanos y Dentistas, dejando como grado inicial de la carrera el empleo de Teniente 1.º.

En la parte del artículo 8.º que se refiere a la Aviación se introducen las siguientes enmiendas que tienden a salvar omisiones y corregir errores de la ley vigente:

Se consulta el grado de Comandante de Grupo Cirujano que no figura en la enumeración de los Oficiales Superiores, no obstante aparecer el de Comodoro Cirujano que es el de grado superior; igualmente se agrega el grado de Comandante de Escuadrilla Dentista omitido por simple error, pues, en el artículo 9.º se fijan los requisitos para el ascenso a este grado; y en la escala jerárquica de los oficiales subalternos de Subteniente y Alférez, se rectifica el orden establecido en la ley, que no corresponde a la verdadera graduación de dichos oficiales.

En el número V se expresan las enmiendas que se introducen al artículo 9.º de la ley que fija los requisitos que deben cumplir los Oficiales de las tres ramas de la Defensa Nacional para estar en condiciones de ascender al grado inmediatamente superior.

En la parte de dicho artículo que se refiere al personal de los Servicios del Ejército, se salva una omisión de la ley actual al no fijar requisitos para el ascenso a Subteniente-contador; se establecen los requisitos para el ascenso a Tenientecoronel Farmacéutico, cargo que se crea por esta ley; y se agrega entre los requisitos para el as-

censo a General de Brigada de Intendencia y de Sanidad el de permanencia en el grado anterior, a lo menos, de tres años, que se había omitido en la ley actual.

En la parte que se refiere a la Armada se ha rebajado el tiempo de embarque que se exige para el ascenso en algunos grados, con el objeto de evitar las dificultades que se producen para cumplir este requisito en la forma establecida en la ley actual, y que se derivan de la escasez de buques en servicio activo.

Para ascender a Guarda Marina de Artillería de Costa la ley vigente establece que se requiere haber servido un año a lo menos en el grado de Aspirante de Artillería de Costa, todo en tropa o embarcado y rendido satisfactoriamente el examen correspondiente.

Se propone suprimir las palabras "en tropa o", con el objeto de que esos oficiales permanezcan embarcados durante todo el año que sirven de Aspirante, lo cual les permitirá conocer en forma práctica la organización de un buque en servicio activo y el funcionamiento de las armas navales modernas, tales como redes, torpedos, minas, etc.

Se propone también agregar en el inciso que se refiere al ascenso a Capitán de Navío de Defensa de Costa, las palabras "o Grupo" después de "Regimiento", con el objeto de dar mayor amplitud a este requisito de mando, pues en la actualidad sólo existen dos Regimientos de Defensa de Costa y el N.º de Grupos es mayor.

La creación de los empleos de Contraalmirante de Defensa de Costa y de Capitán de Fragata Farmacéutico justifican las enmiendas que han debido hacerse para establecer los requisitos que deben cumplirse para el ascenso a estos grados.

Entre los requisitos para el ascenso hasta Teniente 2.º Contador se ha agregado la frase "y haber rendido satisfactoriamente el examen reglamentario", por haberse omitido en la parte que se refiere a estos oficiales y ser una prueba que se exige para los Oficiales Ejecutivos, Ingenieros y de Defensa de Costa y cuya conveniencia es manifiesta para el buen servicio.

En el inciso de la ley que señala los re-

quisitos para el ascenso de los tenientes segundos Cirujanos, Dentistas y Farmacéuticos, se ha suprimido la referencia a los Cirujanos y Dentistas que, como ya se ha dicho anteriormente, su ingreso ha sido fijado en el grado de Teniente 1.º

Entre los requisitos que se exigen para el ascenso a Contraalmirante Contador, Contraalmirante Cirujano, Comodoro Intendente y Comodoro Cirujano se agrega el de permanencia mínima de cuatro años en el grado anterior, que había sido omitido en la redacción que se dió a las disposiciones pertinentes de la ley.

Por último, por haberse omitido también, se agrega en la parte del artículo 9.º que se refiere a la Aviación el inciso que corresponde a los requisitos para ascender a Comandante de Grupo Cirujano.

En el número VI se introduce una enmienda al artículo 10.º de la ley en la parte que fija los requisitos para el ascenso de los Oficiales Técnicos del material de guerra.

El número 2.º de la letra C) de dicho artículo, dice como sigue: "En los grados de Mayor, Tenientecoronel y Coronel haber servido en fábrica de material de guerra, por lo menos un año en el grado anterior".

La modificación propuesta por la Comisión tiende a facilitar el cumplimiento del requisito expresado, ampliando el campo de experimentación de estos oficiales a otros servicios propios de su especialidad técnica ya sean del país o del extranjero.

El número VII modifica las condiciones que se exigen para el ascenso de los Oficiales Especiales en Construcción Naval, estableciendo el requisito que se había omitido de la permanencia de un tiempo mínimo en cada grado y se amplía, además, el cumplimiento del requisito de embarque a los Capitanes de Corbeta, restringido en la ley actual únicamente para los Tenientes segundos y primeros Ingenieros.

El número VIII contiene tres enmiendas al artículo 15 de la ley, dos de las cuales se refieren a cambiar la denominación de dos miembros de la Junta Calificadora de Oficiales por las que tienen hoy en día con arreglo a la organización actual del respectivo servicio.

La tercera de dichas enmiendas se refiere a la calificación de los Aspirantes Navales e Ingenieros, la cual se deja entregada a los Comandantes del buque de instrucción, en razón de que estos oficiales hacen en el año de Aspirante su viaje reglamentario y nadie estará más capacitado para calificar su eficiencia que el mismo Comandante que ha convivido con ellos.

El número IX contempla la situación del personal de Auxiliares de la Armada que no figura por omisión en la ley vigente. Con el objeto de que no queden al margen de sus disposiciones se propone su agregación al cuadro del artículo 31.

En el número X se cambia la designación de "Oficiales de Maestranza de 4.ª, 3.ª, 2.ª y 1.ª clase" que establece la ley en su artículo 32 para aquellos maestros mayores y suboficiales mayores de filiación azul que reúnan los requisitos para ascender, por la de "Jefes Auxiliares de Maestranza de 4.ª, 3.ª, 2.ª y 1.ª clase".

Con esta reforma se ha querido evitar el darle apariencia de personal militar a un personal que es netamente civil por sus funciones. La denominación de "Oficial" es en la Armada un título militar que implica mando, jerarquía, etc., y que requiere de estudios militares previos en las escuelas de instrucción o en buques de la Armada, condiciones que no reúnen los maestros mayores y suboficiales mayores de filiación azul.

La denominación propuesta de jefes auxiliares se ajusta más a las labores que realmente desempeña ese personal en las Maestranzas de la Armada.

También se reforma el inciso que establece que para este personal no regirán las disposiciones vigentes sobre retiro por edad. Se ha estimado que la aplicación de esta disposición en los términos amplios con que ha sido redactada no es conveniente para el servicio, pues obstruirá la carrera de todo el resto del personal. Se propone en su reemplazo el aumento en 10 años de los límites de edad fijados por la ley vigente para el retiro forzoso de este personal.

En el número XI se propone la supresión del artículo 35, con el objeto de dar al personal de suboficiales y sargentos de filiación azul, desde luego, las denominaciones

de maestros y operarios respectivamente que establece la ley en su art. 31, y que son las que corresponden a este personal por el carácter civil de las labores que desempeña.

Con ello también se evitará que en un mismo servicio haya personal que desempeñando igual función tenga distinta denominación.

En el número XII se da una nueva redacción al precepto establecido en el artículo 48 que declara de abono, por una sola vez en la carrera de los oficiales, para el ascenso al grado superior todo el tiempo que se hubiere servido en exceso en el grado anterior.

La Comisión, a indicación del señor Ministro, acordó substituir dicho artículo 48 por el que se expresa en el proyecto, en el cual se precisa y se aclara el verdadero espíritu que se tuvo en vista al dictar la disposición aludida y que corresponde exactamente, por lo demás, a la forma con que el Gobierno la ha aplicado hasta la fecha.

Al aprobar dicha redacción, la Comisión acordó dejar constancia que había desestimado, por considerar que la fórmula propuesta por el señor Ministro contemplaba la misma idea, la siguiente indicación propuesta por el señor Urrutia:

“Agregar al artículo 48 el siguiente inciso 2.º: La disposición del inciso anterior sólo podrá aplicarse al oficial que figure en el primer lugar del Escalafón de su grado cuando hubiere vacante para ascender. La antigüedad se fijará de acuerdo con el artículo 51”.

El número XIII agrega al artículo 51 de la ley una disposición que tiende a la formación de personal competente y de eficiencia superior para la Armada, por medio de cursos de aplicación y de especialidad a los cuales deberán concurrir los Aspirantes, Guardias Marinas y Tenientes segundos.

Por el número XIV se hacen extensivas al personal de tropa y de gente de Mar las disposiciones de los artículos 48, 49 y 52 que resuelven situaciones que se producen al igual que en el personal de Oficiales en los de tropa y gente de mar, relacionadas con los ascensos, retiros y disponibilidades.

En el número XV se agregan algunas disposiciones al artículo 54 que trata de los

empleados civiles de las fuerzas armadas, que tienden a regularizar la situación legal de dichos empleados.

En la actualidad los empleados civiles de las tres instituciones de la defensa nacional como también los de la Caja de Retiro respectiva se encuentran regidos por las leyes militares y su régimen de previsión es el mismo que actualmente tiene el personal militar.

Con el objeto de que no se perpetúe esta situación que, atendida la naturaleza de las funciones que desempeña el personal civil, no tiene justificación alguna, se propone una disposición que establece que en adelante los que ingresen en tal calidad estarán comprendidos en los preceptos que rigen para el personal de empleados públicos y sometidos al régimen de la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas.

Por lo que respecta a los empleados de la Caja de Retiro de las Fuerzas Armadas que, además de lo dicho se encuentran afectos a la ley de Empleados Particulares, según dictamen de la Contraloría, se regulariza, igualmente, su situación legal, estableciéndose que no son empleados civiles de las fuerzas armadas y que tendrán como único régimen de previsión el de la Ley de Empleados Particulares.

Como consecuencia de este acuerdo, en el número XXIX se deroga el artículo 2.º del decreto ley 714, de 17 de octubre de 1925, que concedía al personal de la Caja de Retiro los beneficios de la ley que la creó.

El número XVI contiene una reforma al artículo 55 que fija las condiciones que se requieren para ingresar como empleado civil de las Fuerzas Armadas, que tiende a la formación de un personal idóneo, intachable y con antecedentes compatibles con las delicadas funciones que deben desempeñar.

El número XVII introduce una pequeña enmienda al artículo 56, que clasifica a los empleados civiles por las funciones que desempeña en las dos ramas siguientes:

- a) Del Servicio Administrativo;
- b) Del Servicio Técnico y Especial.

Por razones de orden interno y además, por no tener aplicación alguna se propone

la supresión en la letra b) de los palabras "y Especial".

Relacionados con este artículo 56 se propone el artículo 1.º transitorio por el cual se concede un plazo de dos años para que se mantenga en la Armada la agrupación del personal del servicio administrativo en dos escalafones uno de "Valores Especies" y otro de "Administración."

Se ha estimado que la fusión de estos dos escalafones en uno, como lo ordena el artículo 56 perjudicará gravemente, si no se da un plazo para su aplicación, a numerosos empleados que por su ubicación en los escalafones separados cuentan con la expectativa de ascender en un tiempo relativamente breve.

En el número XVIII se modifica la composición de la Junta Calificadora de los empleados civiles de la Armada, integrándola con miembros que por las funciones que desempeña están mejor capacitados para apreciar en forma justa la preparación y eficiencia del personal de los diferentes servicios de la Armada.

El número XIX sustituye por otro el artículo 61 que fija tiempos mínimos de permanencia en cada grado y concede abonos del 50 por ciento del tiempo de exceso en el grado anterior, para el ascenso de los empleados civiles de las Fuerzas Armadas.

Se estimó que esta disposición, muy semejante a la que rige los ascensos del personal militar, no tenía justificación alguna y que más bien correspondería, para el caso de los empleados civiles, aplicar las normas que establece el Estatuto Administrativo para el ascenso de los empleados públicos, que tienen por base la antigüedad fijada en el escalafón respectivo en armonía con las condiciones de capacidad y eficiencia anotadas en las hojas de servicio.

Con el objeto indicado se propone la enmienda correspondiente.

Por el número XX se establece un límite al beneficio del ascenso de grado por años de servicios en el empleo que concede el artículo 62 a los empleados civiles de las instituciones de defensa nacional.

Se propone al respecto, que sólo pueden llegar por el concepto indicado, hasta el grado 3.º, límite conveniente que resguarda

las normas administrativas vigentes en materia de sueldos, que asigna los grados 1.º y 2.º a los más altos funcionarios de la República.

Se ha agregado, además, una disposición que pone a cubierto a los empleados civiles de posibles rebajas que pueden derivarse de la aplicación del beneficio de ascenso de grado que les concede el artículo 62, el cual, según declaración del señor Ministro, vino a reemplazar el otro beneficio de los quinquenios por años de servicios de que disfrutaban los empleados civiles con arreglo a decretos leyes anteriores a la fecha de vigencia de la ley actual.

Con motivo de esta declaración del señor Ministro, el señor Guzmán manifestó que, aun cuando no era partidario de la acumulación de dos beneficios, la Contraloría, Oficina encargada de velar por la correcta inversión de los dineros fiscales, informando sobre el particular dictaminó que los quinquenios estaban vigentes y que mientras no se derogaran expresamente, deberían pagarse conjuntamente con el beneficio del ascenso de grado concedido por el artículo 62.

El señor Ministro expresó que por su parte el Gobierno, atendándose a la letra y al espíritu con que fué dictado el artículo 77 de la ley, que dice: "Esta ley comenzará a regir desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial", quedando derogado desde su vigencia el decreto ley número 294, de 26 de julio de 1932, el decreto con fuerza de ley número 142, de 11 de julio de 1930, y demás disposiciones que legislan sobre la materia dictadas con anterioridad", había interpretado que los quinquenios estaban tácitamente derogados y que por consiguiente, no existía acumulación de los dos beneficios.

Con el objeto de conformara esta interpretación propuso el señor Ministro y fué aceptado por la Comisión, que se derogaran expresamente las disposiciones pertinentes a los quinquenios, lo que se establece en el número XXIX del artículo 1.º de la ley en proyecto.

El beneficio de los quinquenios consiste en una gratificación de un 5 por ciento del sueldo por cada 5 años de servicios,

con modalidades distintas en las tres ramas de las fuerzas armadas, pues mientras en la Marina se calcula por cada cinco años de servicios en el mismo empleo, en el Ejército y en la Aviación se devenga por cada cinco años de servicios en la respectiva Institución, base esta última que favorece con una gratificación mayor a los empleados beneficiados.

El beneficio del artículo 62 de la ley 5.946, de 3 de octubre de 1936, consiste en el ascenso en un grado al cumplir 5 años de servicios en el mismo empleo y así sucesivamente hasta los 15 años en el mismo empleo en que suben un tercer grado en la escala de sueldos.

El señor Ministro manifestó a la Comisión que este beneficio del artículo 62 de la ley favorecía más a los empleados civiles que el de los quinquenios que ahora se deroga expresamente.

Por el número XXI se suprime el artículo 63 que otorga el ascenso de un grado en la escala de sueldos por cada diez años de servicios a aquellos empleados que ocuparen un puesto que por su carácter especial no les permitiera un ascenso, en atención a que se estimó que la redacción del artículo 62 los comprendía en el beneficio que establece.

Por el número XXII se agrega un inciso al artículo 67 que se refiere a la antigüedad de los Oficiales de Justicia en actual servicio, que salva las dificultades que pueden producirse con motivo del cambio que hace la ley de la antigua denominación de "empleados navales" que tenían estos funcionarios por la de "Oficiales de los Servicios de Justicia de la Armada."

El número XXIII cambia las denominaciones de algunos empleados civiles de la Armada fijándoles un sueldo mayor que el que actualmente perciban, con el objeto de que correspondan a las nuevas funciones que desempeñan con arreglo a la actual organización de los servicios.

El mayor gasto que se producirá es de 54,560 pesos anuales, incluido el beneficio otorgado por el artículo 62.

Por el número XXIV se atiende a la situación de los actuales Pilotos de la Armada, cuya planta, a diferencia de las de otras

reparticiones ha sufrido disminuciones constantes, lo cual ha provocado en el personal estagnamientos en su carrera que todo aconseja remediar.

Con arreglo a la agregación que se propone al artículo 69, se abre la carrera de estos Oficiales hasta Capitán de Fragata, la que hoy día sólo llega hasta Capitán de Corbeta, y se crean 3 plazas más de Corbeta y 3 de Teniente 1.º, con lo cual la planta quedará compuesta de un Capitán de Fragata, cuarto de Corbeta y ocho de Tenientes 1.º.

Esta enmienda no importa mayor gasto para el erario, pues por el artículo 7.º de la ley en proyecto se suprimen en la planta de Pilotos 6 plazas de Tenientes Segundos y seis de Guardias Marinas que alcanzan a cubrir los aumentos que se proponen.

El número XXV sustituye por otra la redacción del artículo 70 de la ley en la cual se consultan las numerosas situaciones que se presentan en la Armada con respecto al cumplimiento de los requisitos de embarque por los Oficiales, situaciones en casi su totalidad derivadas del escaso número de unidades que el Presupuesto permite tener en servicio y del consecuente enorme mayor número de éstas que se mantiene en reserva o reparaciones y cuyo material delicado y valioso requiere la presencia permanente de Oficiales a bordo para su conservación.

En el número XXVI se contempla la situación del personal de Escribientes de Filiación Azul que desempeña sus funciones en la Armada, situación que omitió considerar la ley actual.

Se ha estimado indispensable consultar el artículo nuevo que se propone con el objeto de evitar que se produzca la cesantía de ese personal, propósito éste que no se tuvo al dictar la ley 5.946.

Los sueldos de esos empleados continuarán pagándose, en consecuencia, con cargo al ítem respectivo del Presupuesto que consulta en forma global los fondos correspondientes para la Gente de Mar.

El número XXVII conforme la redacción de los artículos 73, 74 y 75 a la nueva terminología de los otros artículos de la ley.

El número XXVIII da una mejor ordenación a los artículos 75 y 76.

El número XXIX finalmente, contiene la derogación de los quinquenios de que goza el personal civil de las fuerzas armadas y de la disposición que concede el derecho a acogerse a los beneficios de la ley de la Caja de Retiro de las Fuerzas Armadas al personal de dicha institución, y a las cuales nos hemos referido en el curso de este informe.

El artículo 2.º concede el derecho a los Pilotos contratados de la Armada a acogerse a los beneficios de la ley de la Caja de Retiro de las Fuerzas Armadas, régimen de previsión que les corresponde con mayor razón que el de la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas, en donde actualmente hacen sus imposiciones.

Estos Oficiales cuentan con muchos años deservicios en la Armada y no fué posible a la Comisión, en su propósito de mejorar la situación de estos meritorios empleados, incorporarlos a la planta del servicio porque les afectaría en ese caso las disposiciones vigentes del retiro forzoso por edad.

Los artículos 3.º y 4.º introducen enmiendas a las plantas vigentes del personal del Ejército y de la Armada que corresponden a los acuerdos relacionados con el artículo 1.º del proyecto, y tienen por objeto permitir el nombramiento de funcionarios en las plazas que se crean.

Se agrupan en un solo rubro las plazas que hasta hoy se encuentran separadas de Tenientes Primeros, Segundos, Guardia-Marinas y Aspirantes de la Armada, con el objeto de dar mayor elasticidad a los respectivos escalafones en forma que permita al Gobierno, tal como pasa en el Ejército, aumentar o disminuir las plazas de cada uno de ellos, según sean las necesidades del servicio y el número de Oficiales con requisitos cumplidos para el ascenso.

La planta de Oficiales Cirujanos y Dentistas se aumenta en un Capitán de Fragata Cirujano, tres Tenientes Primeros Cirujanos y dos Tenientes Primeros Dentistas, aumento que corresponde al acuerdo adoptado por la Comisión de fijar el grado de Teniente Primero como el de ingreso de estos profesionales a la carrera de la Armada.

El artículo 5.º, obedece igualmente a la

misma finalidad anteriormente anotada.

El artículo 6.º viene a cealizar un anhelo muy justificado de los moradores de la Isla de Pascua, de contar con un Cirujano de la Armada que atienda el servicio sanitario, para cuyo efecto la nueva planta que se propone en el artículo 3.º contempla también el aumento de un Oficial Cirujano que debe permanecer permanentemente en esa región.

El artículo 7.º suprime de la planta de Pilotos de la Armada 6 plazas de Tenientes Segundos y seis de Guardiamarinas que viene a compensar, como ya se ha dicho, el aumento de Oficiales Pilotos de grado superior de que trata el número 24 del artículo 1.º del proyecto.

Los demás artículos que siguen a continuación contemplan situaciones del personal de las tres Instituciones de las Fuerzas Armadas que se justifican con su sola lectura y a los cuales creemos inoficioso referirnos en este informe.

El mayor gasto de la ley en proyecto alcanza, según cálculos efectuados por el señor Ministro, a la suma de 217,000 pesos que se financia con los fondos consultados en el número 1 de la letra a) del ítem 10/01/02 del Presupuesto de Defensa Nacional (Subsecretaría de Marina) para 1938, que ascienden a 1,000,000 de pesos y que se destinan a abonar al personal de la Armada la gratificación por años de servicio y trienios a los profesores civiles.

El financiamiento indicado fué propuesto por el señor Ministro de Defensa Nacional.

En mérito de lo anteriormente expuesto, tenemos el honor de recomendaros la aprobación del siguiente

#### PROYECTO DE LEY:

**Artículo 1.º** Introdúcense las siguientes modificaciones a la ley número 5,946, de 3 de octubre de 1936, sobre reclutamiento, nombramiento y ascenso del personal de las Instituciones Armadas de Defensa Nacional:

I. Sustitúyense en todos los artículos en que aparece la expresión: "Artilería de



Costa" por "Defensa de Costa".

II. En el artículo 3.º agréganse al final del inciso b) del subrubro Armada, los siguientes renglones:

De Mar de Administración; y  
De Mar de Sanidad".

III. En el artículo 4.º que trata del reclutamiento y nombramiento de los Oficiales, en la parte que se refiere a la Armada:

Substitúyese el inciso b) por el siguiente: "b) De Mar. En el personal de Gente de Mar de filiación blanca del servicio general y de Defensa de Costa";

Designase con la letra "a)" el inciso que sigue al b) y agrégase a continuación de este lo siguiente:

"b) De Mar de los servicios: en el personal de Gente de Mar de Administración y de Sanidad".

IV. En el artículo 8.º que trata de la jerarquía y grado de los Oficiales:

En la parte que se refiere al Ejército, agregar a continuación de Teniente Coronel Dentista al renglón "Teniente Coronel Farmacéutico" y después de Subteniente de Tren, el renglón "Alférez".

En la parte que se refiere a la Armada, agregar:

A continuación de Contralmirante Ingeniero el renglón:

"Contralmirante de Defensa de Costa"; y

A continuación de Capitán de Fragata Dentista; "Capitán de Fragata Farmacéutico".

Suprimir los renglones:

Teniente 2.º Cirujano.

Teniente 2.º Dentista.

En la parte que se refiere a la Aviación:

Agregar después de Comandante de Grupo de Intendencia: "Comandante de Grupo Cirujano", y a continuación de Comandante Escuadrilla Cirujano: "Comandante de Escuadrilla Dentista"; y

Substituir los últimos renglones que dicen:

"Subteniente,

Alférez R. T.

Alférez.

Subteniente R. T."

Por los siguientes:

"Subteniente.

Subteniente R. T.

Alférez.

Alférez R. T."

V. En el artículo 9.º que trata de los requisitos para el ascenso de los Oficiales:

a) En la parte que se refiere al Ejército: Párrafo II Oficiales de los Servicios.

A. Administración, Sanidad y Veterinaria.

Intercálase como primer inciso el siguiente:

"Para ascender a Subteniente Contador se requiere haber servido en el grado de Alférez Contador, a lo menos, todo un año en tropa";

En el inciso que trata de los requisitos para ascender a Teniente Coronel de Intendencia, Teniente Coronel Cirujano, etc., agregar después de Teniente Coronel Dentista: "Teniente Coronel Farmacéutico"; y

En el último inciso que fija los requisitos para el ascenso a General de Brigada de Intendencia y de Sanidad, intercalar después de la frase que dice "para ascender a General de Brigada Cirujano" lo siguiente: "y, en ambos casos, haber servido por tres años a lo menos, en el grado de Coronel".

b) En la parte que se refiere a la Armada:

Párrafo I Oficiales Ejecutivos.

En el inciso 4.º que fija los requisitos para ascender a Capitán de Corbeta, substituir las palabras finales "por lo menos 5 años" por las siguientes: "por lo menos 2 años".

Párrafo III Oficiales de Artillería de Costa.

En el inciso 1.º que fija los requisitos para ascender a Guardiamarina, suprimir las palabras "en tropa o";

En el último inciso que se refiere al ascenso a Capitán de Navío, agregar después de la palabra Regimiento las siguientes: "o Grupo"; y a continuación del mismo inciso el siguiente:

"Para ascender a Contralmirante de Defensa de Costa se requiere haber permanecido en el grado anterior cuatro años, a lo menos".

Párrafo V Oficiales de los Servicios.

A. Administración.

En el primer inciso que fija los requisitos para ascender a Guardiamarina Conta-

dor, agregar la siguiente frase final: "y rendido satisfactoriamente el examen reglamentario":

En el segundo inciso, para ascender a Teniente Segundo Contador, aumentar de uno y medio a "dos", el tiempo que se exige embarcado, y agregar la siguiente frase final:

"y haber rendido satisfactoriamente el examen reglamentario".

En el inciso 3.º, para ascender a Teniente 1.º Contador, agregar al final la frase: "y haber rendido satisfactoriamente el examen reglamentario".

En el inciso 4.º que señala los requisitos para el ascenso a Capitán de Corbeta Contador, reemplazar la frase "de los cuales tres embarcados" por esta otra "de los cuales dos embarcados"; y

En el último inciso que se refiere al ascenso a Contralmirante Contador, intercalar, después de la expresión "Jefe del Servicio", la siguiente frase: "haber servido por cuatro años, a lo menos, en el grado de Capitán de Navío Contador".

### B. Sanidad

En el primer inciso, que establece los requisitos para el ascenso a Teniente Primero Cirujano, Dentista y Farmacéutico, suprimir "Teniente 1.º Cirujano o Teniente 1.º Dentista o" y redactar el inciso en los siguientes términos:

"Para ascender a Teniente 1.º Farmacéutico se requiere haber servido cuatro años a lo menos, en el grado anterior".

En el inciso segundo que fija los requisitos para ascender a Capitán de Corbeta Cirujano, Farmacéutico o Dentista, agregar la siguiente frase final: "El requisito de embarque no rige para el ascenso a Capitán de Corbeta Farmacéutico".

En el inciso tercero "Para ascender a Capitán de Fragata Cirujano, etc." agregar a continuación de Capitán de Fragata Dentista, "Capitán de Fragata Farmacéutico" y al final del mismo inciso lo siguiente: "de los cuales uno embarcado. El requisito de embarque no rige para el ascenso a Capitán de Fragata Farmacéutico".

Igualmente en el inciso 4.º que indica los

requisitos para ascender a Capitán de Navío Cirujano, agregar al final: "uno, de los cuales, embarcado".

En el último inciso que fija los requisitos para ascender a Contralmirante Cirujano, agregar después de "Jefe del Servicio" lo siguiente: "haber servido por cuatro años, a lo menos, en el grado de Capitán de Navío Cirujano".

c) En la parte que se refiere a la Aviación:

Párrafo II Oficiales de los Servicios.

### A. — Administración

En el último inciso que fija los requisitos para ascender a Comodoro Intendente, intercalar después de "Jefe del Servicio" la siguiente frase: "haber servido por cuatro años a lo menos, en el grado de Comandante de Grupo Intendente".

### B. — Sanidad

Agregar como penúltimo inciso, el siguiente:

"Para ascender a Comandante de Grupo Cirujano se requiere haber servido cuatro años, a lo menos, en el grado de Comandante de Escuadrilla Cirujano, haber presentado una memoria y obtenido su aprobación de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de Exámenes y Memorias Profesionales".

En el inciso final, que establece los requisitos para ascender a Comodoro Cirujano, agregar después de "Jefe del Servicio" la siguiente frase: "haber servido por cuatro años, a lo menos, en el Grado de Comandante de Grupo Cirujano".

VI. En el artículo 10, letra C) que se refiere a los requisitos para el ascenso de los Oficiales Técnicos en Material de Guerra, substítúyese el número 2, por el siguiente:

"2.º Para ascender a Mayor, Teniente Coronel y Coronel se requiere haber servido en Fábrica de Material de Guerra o en otros servicios propios de la especialidad técnica, en el país o en el extranjero, por lo menos, un año en el grado anterior.

VII. En el artículo 11 letra B) que fija los requisitos para ascender de los Oficiales

especialistas en construcción naval, substitúyese el 2.º inciso, por el siguiente:

"Igual tiempo de permanencia en los grados que los Oficiales Ingenieros y un año de embarco con algún cargo de su especialidad, en buques en servicio activo en los grados de Teniente 2.º, Teniente 1.º o Capitán de Corbeta Ingeniero".

VIII. En el artículo 15, que fija los miembros que componen la Junta Calificadora de Oficiales:

a) En la parte que se refiere a la Armada:

Substitúyese la frase "Director del Material" por "Director de Abastecimiento"; y Agrégase el siguiente inciso final:

"Los Aspirantes Navales de Ingenieros y de Defensa de Costa, serán calificados por el Comandante del buque de instrucción, en conformidad a los reglamentos respectivos".

b) En la parte que se refiere a la Aviación substitúyese la denominación "Comandante en Jefe de Aviación" por la de "Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea".

IX. En el artículo 31 que dispone que habrá escalafones separados de filiación blanca y azul y de Artillería de Costa con las denominaciones que se indican, agregar en el cuadro y en la parte correspondiente al personal de filiación azul, las columnas siguientes:

## FILIACION AZUL

### AUXILIARES

#### Sanitarios

Auxiliar Mayor 1.º.  
Auxiliar Mayor 2.º.  
Auxiliar Mayor 3.º.  
Auxiliar 1.º.  
Auxiliar 2.º.  
Auxiliar 3.º.

#### Ordenanzas

Ordenanza Mayor  
Ordenanza Mayor.  
Ordenanza 1.º.  
Ordenanza 2.º.

Ordenanza 3.º.

Auxiliar 1.º	Ayudante 1.º Ord.
Ayudante 2.º	Ayudante 2.º Ord.
Ayudante 3.º	Ayudante 3.º Ord.

X. Substitúyese en el artículo 32, que fija la categoría que podrán alcanzar los Maestros Mayores y Suboficiales Mayores de Filiación Azul, la frase que dice: "ascenderán a la categoría de Oficiales de Maestranza de 4.ª, 3.ª, 2.ª y 1.ª clase", por esta otra: "podrán ser designados por selección Jefes Auxiliares de Maestranza de 4.º, 3.º, 2.º y 1.º clase".

En el inciso 2.º de este mismo artículo, substitúyese "Oficiales de Maestranza" por "Jefes Auxiliares de Maestranza"; y

Substitúyese el inciso 3.º que dice: "No regirán para este personal las disposiciones vigentes sobre retiro forzoso por edad", por el siguiente: "Las disposiciones vigentes sobre retiro forzoso por edad se aplicarán a este personal ampliándose los límites de edad en diez años".

XI. Suprímese el artículo 35 que dice como sigue:

"El personal que a la fecha de la promulgación de la presente ley esté en posesión de las plazas de Sargentos y Suboficiales de filiación azul, continuará su carrera con las denominaciones que el citado artículo fija para el personal equivalente de filiación blanca, pero agregando a dichas denominaciones la frase: "de Filiación Azul".

XII. Substitúyese el artículo 48 que establece que servirá de abono, por una sola vez en la carrera, para el ascenso, el tiempo servido en exceso en el grado anterior, por el siguiente:

"A los Oficiales a quienes correspondiere ascender por el lugar que ocupen en el escalafón y no tuvieren cumplido el requisito del tiempo en el grado, les será de abono para el solo efecto del ascenso y por una sola vez en la carrera el tiempo de exceso que tuvieren servido en el grado anterior, hasta dos años".

XIII. Agrégase al artículo 51 el siguiente inciso:

"En la Armada, la antigüedad de los As-

pirantes, Guardias marinas y Tenientes 2.ºs se fijará por el resultado obtenido en los cursos y exámenes de promoción, de acuerdo con el Reglamento correspondiente”.

XIV. Substitúyese el artículo 53, que dice: “Las disposiciones prescritas en los artículos 50 y 51 de la presente ley, regirán para el personal de tropa y gente de mar de las instituciones de Defensa Nacional”, por este otro:

“Artículo 53. Las disposiciones prescritas en los artículos 48, 49, 50, 51 y 52 de la presente ley, en la parte que les concierne, regirán para el personal de tropa y gente de mar de las instituciones de defensa nacional”.

XV. Agréganse al artículo 54, los siguientes incisos:

“Los que como empleados civiles ingresen en adelante a las diversas reparticiones dependientes del Ministerio de Defensa Nacional, quedarán comprendidos en las disposiciones que rigen para el personal de empleados públicos y estarán afectos a la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas.

No quedan comprendidos en el personal de empleados civiles dependientes del Ministerio de Defensa Nacional el personal de la Caja de Retiro y Montepío de las Fuerzas de la Defensa Nacional.

Los fondos que actualmente tiene dicho personal en la Caja de Retiro y Montepío de las Fuerzas de la Defensa Nacional, se traspasarán a la Caja de Empleados Particulares.

El Presidente de la República fijará las normas para el reconocimiento del tiempo de imposición en la nueva Caja en consideración al monto de los fondos traspasados y a la edad y salud del asegurado”.

XVI. Substitúyese en el artículo 55 que establece las condiciones para ingresar como empleado civil de las fuerzas armadas, la frase que dice: “no haber sido condenado por sentencia judicial con pena aflictiva” por esta otra: “no haber sido condenado por sentencia judicial ni estar procesado, por delito”.

XVII. En la letra b) del artículo 56, su-

prímense las palabras “y Especial”.

XVIII. Substitúyese en el artículo 59, que fija la constitución de la Junta Calificadora de Empleados Civiles, el inciso que se refiere a la Armada, por el siguiente:

“Para la Armada: Director del Personal, Director del Servicio respectivo, un Comandante en Jefe de Apostadero y un empleado civil superior de la rama o especialidad del servicio a que pertenezca el calificado.”

XIX. Substitúyese el artículo 61 que fija tiempos mínimos de permanencia en cada grado y condiciones para el ascenso de los empleados civiles, por el siguiente:

“Artículo 61. Los ascensos de los empleados civiles de las fuerzas armadas se regirán por las reglas establecidas en el Estatuto Administrativo y por las demás condiciones que indiquen los Reglamentos”.

XX. En el artículo 62, que establece el ascenso del grado por años de servicios de los empleados civiles, agrégase en el inciso 1.º la siguiente frase final: “Estos ascensos quedarán limitados en el grado tercero”.

Intercálase, después del inciso 1.º del mismo artículo 62, el siguiente:

“En los casos en que la aplicación de esta disposición deje al empleado con una remuneración inferior a la que actualmente disfruta, continuará en el goce de su actual renta hasta que el ascenso de grado por años en el empleo, le asigne una renta igual o superior”.

XXI. Suprímese el artículo 63, que fija un ascenso de grado a los empleados civiles que ocuparen un puesto que, por su carácter especial, no les permitiere ascender.

XXII. Agrégase en el artículo 67, como inciso 2.º, el siguiente:

“La antigüedad de los Oficiales de Justicia en actual servicio, se contará desde la fecha de su ingreso a la respectiva institución”.

XXIII. Agrégase a continuación del artículo 68, el siguiente artículo nuevo:

“Artículo . . . Dentro de la planta del personal civil de la Armada, los Oficiales Mayores de primera y segunda clase, Subco-

misarios de Valores y Visitador de Oficinas, se denominarán Oficiales Mayores, correspondiéndoles el grado 5.º del Estatuto Administrativo. Los Jefes de Sección de primera y segunda clase, se denominarán Jefes de Sección correspondiéndoles el grado 7.º del citado Estatuto.

Los guarda-almacenes tendrán los mismos grados que los demás empleados civiles administrativos y se denominarán como sigue:

Guarda-almacén de 1.ª ..... Jefe de Sección Guarda-almacén (grado 7.º).

Guarda-almacén de 2.ª ..... Oficial 1.º Guarda-almacén (grado 10.º)

Ayudante Guarda-almacén ..... Oficial 2.º Guarda-almacén (grado 14.º)

Los Cajeros primeros se denominarán Jefes de Sección correspondiéndoles el sueldo del grado 7.º"

XXIV. Agrégase el siguiente inciso al artículo 69:

"Tendrá derecho al ascenso al grado inmediatamente superior el personal de pilotos actualmente en servicio que tuviere cumplido los requisitos de ascenso exigidos por esta ley para los Oficiales de Mar, creándose a este efecto una plaza de Capitán de Fragata, tres de Corbeta y tres de Teniente 1.º"

XXV. Substitúyese el artículo 70 por el siguiente:

"Se considerará como tiempo de embarque para los efectos de la presente ley, el total de tiempo de permanencia como alumnos en Cursos de Especialidades en el extranjero o embarcado en buques extranjeros, hasta un máximo de un año en cada grado, al siguiente personal: Instructores de las Escuelas, alumnos aprobados en cursos reglamentarios, personal embarcado en buques tánders, reparaciones, reserva y construcción, desde la fecha en que el buque sea lanzado al agua.

"Para los efectos de los requisitos de mando de los Oficiales Ejecutivos, se computará como tal y hasta un año, el desempeño en los puestos de Jefe del Estado Mayor de la Escuadra o 2.º Comandante de Acorazado de Primera Clase.

"Asimismo, a los Oficiales Ingenieros se

les considerará como cargo de Máquinas hasta por un año el desempeño en los puestos de 2.º Ingeniero en Acorazado de Primera Clase y Cargo de Máquinas en buques tánders reserva y reparaciones.

"El Reglamento correspondiente establecerá el derecho al abono hasta por tres meses de los requisitos de embarco, cargo o mando exigidos por esta ley, en cuanto a aquellos Oficiales que por causas calificadas del servicio y no contempladas en ella, se vean impedidos de cumplirlos. Cuando circunstancias especiales y las conveniencias del servicio exijan un mayor abono de tiempo de embarco o cargo, el Consejo Naval lo propondrá para su resolución al Presidente de la República".

XXVI. Agrégase a continuación del 71, el siguiente artículo nuevo:

"Artículo ... El personal de escribientes ("Filiación Azul") existente en la Armada y no consultado en la presente ley, continuará en el servicio con los sueldos de que actualmente disfruta hasta ser eliminado por las causales contempladas en las leyes y disposiciones vigentes".

XXVII. Substitúyese en los artículos 73, 74 y 75 las palabras "del personal de guerra" por las siguientes: "del personal de armas".

XXVIII. Trasládanse, a continuación del artículo 64, los artículos 75 y 76.

XXIX. Agrégase en el artículo 77, en la parte que trata de la derogación de disposiciones legales vigentes, después de 1930, lo siguiente: "el artículo 10 del decreto ley número 293, de 26 de julio de 1932 (Ejército), el artículo 11 del decreto ley número 357, de 1.º de agosto de 1932 (Aviación), el artículo 8.º del decreto ley número 361, de 1.º de agosto de 1932 (Marina); el artículo 2.º del decreto ley 714, de 17 de octubre de 1925.

**Artículo 2.º** Los actuales pilotos contratados de la Armada tendrán derecho a acogerse a los beneficios de las leyes de retiro y montepío de las Fuerzas de Defensa Nacional, computándoseles, para los efectos del retiro todo el tiempo que hubieren servido de planta y a contrata.

Los fondos que actualmente tiene dicho

personal en la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas se traspasarán a la Caja de Retiro y Montepío de las Fuerzas de Defensa Nacional.

**Artículo 3.o** Mientras se dicta una nueva ley de planta para el Ejército, créase una plaza de Teniente Coronel Farmacéutico.

**Artículo 4.o** Mientras se dicta una nueva ley de planta para la Armada, modifícase la actual en la forma siguiente:

En la parte que se refiere a los Oficiales Ejecutivos:

“Habrá 303 plazas, distribuídas entre los grados Teniente 1.o, Teniente 2.o, Guardia Marina y Aspirante”.

En la parte que se refiere a los Oficiales de Artillería de Costa (Defensa de Costa), créase una plaza de Contra-almirante.

En la parte que se refiere a los Oficiales Farmacéuticos, créase una plaza de Capitán de Fragata Farmacéutico;

La de Oficiales Cirujanos se compondrá de:

- 1 Contra-almirante Cirujano;
- 2 Capitanes de Navío Cirujanos;
- 4 Capitanes de Fragata Cirujanos;
- 9 Capitanes de Corbeta Cirujanos;
- 12 Tenientes Primeros Cirujanos; y

La de Oficiales Dentistas, se compondrá de:

- 1 Capitán de Fragata Dentista;
- 2 Capitanes de Corbeta Dentistas;
- 6 Tenientes 1.os Dentistas.

**Artículo 5.o** Los actuales Tenientes 2.o Cirujanos y Dentistas de la Armada continuarán en el servicio con el grado de Teniente 1.o

**Artículo 6.o** Desde la vigencia de la presente ley se destinará permanentemente un Oficial Cirujano de la Armada a prestar sus servicios en la Isla de Pascua.

**Artículo 7.o** Suprímese en la planta de Pilotos de la Armada 6 plazas de Tenientes segundos y 6 de Guardia-marinas.

**Artículo 8.o** El personal de las instituciones armadas de la Defensa Nacional que perteneciendo al personal de empleados civiles haya ingresado al servicio con plazas de tropa, clase, suboficiales o gente de mar (filiación azul), ingresará a la planta respectiva, la cual se aumentará con este personal y se suprimirán las plazas que

han ocupado en las plantas del personal de armas o de los servicios.

**Artículo 9.o** Los servicios prestados en el ex Instituto Central Meteorológico y Geofísico de Chile por el personal incorporado juntamente con dicho establecimiento a la actual Oficina Meteorológica de Chile, se tendrán como servicios prestados a la Armada para todos los beneficios que las disposiciones legales y reglamentarias acuerdan al personal de empleados civiles de la Armada.

**Artículo 10.** La derogación de los artículos 10 del decreto ley número 293, 11 del decreto ley número 357 y 8.o del decreto ley número 361 a que se refiere en su parte final el artículo 1.o, no obligará al personal de las tres instituciones de la defensa nacional a la devolución de las sumas que, con arreglo a esas mismas disposiciones, se le hubiere pagado con anterioridad a la dictación de esta ley.

**Artículo 11.** El beneficio de ascenso de grado por años de servicios de que disfruta el personal civil de la defensa nacional no se aplicará a los empleados de Obras Marítimas favorecidos con la ley número 6,122, de 30 de septiembre de 1937, sino una vez que hayan cumplido en sus nuevos grados con todos los requisitos establecidos en el artículo 52 de la ley número 5,946, de 3 de octubre de 1936.

**Artículo 12.** El mayor gasto que importe la aplicación de la presente ley se imputará a los fondos consultados en el número 1 de la letra a) del ítem 10-01-02 del Presupuesto de Defensa Nacional (Subsecretaría de Marina) para el año 1938.

**Artículo 13.** Esta ley comenzará a regir el 1.o de enero de 1938.

#### Artículos transitorios

**Artículo 1.o** No obstante lo dispuesto en el artículo 56 de la ley número 5,946, de 3 de octubre de 1936, en la Armada por un plazo de dos años, contados desde la vigencia de la presente ley, se mantendrá para el personal del servicio administrativo la agrupación de los escalafones de “Valores-Especies” y de “Administración”.

**Artículo 2.o** Autorízase al Presidente de la República para refundir en un solo tex-

to la ley número 5,946, de 3 de octubre de 1936, con las modificaciones de la presente”.

Sala de la Comisión, Diciembre de 1937.

—**E. Bravo O.** — Sólo para los efectos reglamentarios, no aceptando diversas consideraciones del informe ni algunos artículos del proyecto de ley. — **E. E. Guzmán.**

**A. Bórquez.** — Para los efectos reglamentarios, **Ignacio Urrutia M.** — **G. González Devoto**, Secretario de la Comisión.

**6.o De la siguiente moción de los honorables Senadores don José Maza, don Arturo Ureta y don Marmaduke Grove:**

Santiago, 13 de diciembre de 1937.— Honorable Senado:

El Capitán don Francisco Moscoso Cornejo sirvió 35 años en el Cuerpo de Gendarmería de Prisiones, y jubiló por decreto 1,367-1,460, de junio de 1925, con arreglo a lo que disponía al respecto el decreto ley número 301, de 9 de marzo de 1925.

Tres meses después, el referido decreto ley fué modificado por el decreto ley número 627, en el sentido de que para la jubilación de los que hubieren servido en Gendarmería de Prisiones más de diez años, se computarían también las asignaciones de rancho y de casa.

O sea: el señor Moscoso quedó privado de estos beneficios, sólo por haber jubilado un poco antes de la dictación de un decreto que, con mejor criterio, establece bases más justas y razonables de retiro. Resulta, pues, equitativo incluir al mencionado señor Moscoso en las nuevas ventajas que otorga el último decreto ley, para que quede en igual situación que los demás oficiales que han jubilado con posterioridad, y que, sin embargo, reúnen los mismos o menos requisitos y años de servicios que el funcionario en referencia.

En mérito de lo expuesto, tenemos el honor de someter a vuestra consideración el siguiente

#### PROYECTO DE LEY:

“**Artículo único.** — Inclúyese al Capitán del Servicio de Gendarmería de Prisiones, don Francisco Moscoso Cornejo, jubilado

por decreto número 1,367-1,460, de 1925, en los beneficios que otorga el decreto ley número 301, de 9 de marzo de 1925, modificado por el decreto ley número 627, de 17 de octubre del mismo año, a los jefes y oficiales que hubieren servido 30 años, con 10 a lo menos en el Cuerpo de Gendarmería.

Esta ley regirá desde la fecha de su publicación en el “Diario Oficial”. — **José Maza.** — **Arturo Ureta E.** — **M. Grove.**

**7.o De las siguientes presentaciones:**

Santiago, 20 de diciembre de 1937. — Honorable Senado:

Desde que comenzó a tratarse en el Congreso Nacional el proyecto de ley sobre Medicina Preventiva, presentado por el Supremo Gobierno, la Confederación de la Producción y del Comercio, preocupada constantemente de cooperar con los Poderes Públicos en todo cuanto dice relación al bienestar de las actividades económicas, se permitió formular ante el Parlamento numerosas observaciones, a fin de hacer ver los defectos de este proyecto de ley y de significar los perjuicios que entraña para la economía nacional.

Pero, no sólo esta Confederación se dirigió a los honorables miembros del Congreso Nacional, para observar este proyecto: de los más diferentes sectores surgieron presentaciones, en que se formulaban consideraciones de gravedad acerca de sus disposiciones: Las instituciones más representativas de los empleados particulares de Chile hicieron pública su oposición a este proyecto de ley, dando para ello razones de peso. Asimismo, corporaciones tan respetables como el Honorable Consejo Superior del Trabajo se han opuesto a la aprobación de la ley en proyecto.

Correspondería al Honorable Senado volver a ocuparse de tan delicada materia.

En esta oportunidad, la Confederación de la Producción y del Comercio no hará mención de las objeciones profundas que ha merecido este proyecto de ley, de parte de la opinión general, por cuanto tales objeciones han sido dadas a conocer suficientemente y en forma brillante por las pres-

tigiosas instituciones aludidas. Quiere, sí, la Confederación llamar una vez más la atención del Honorable Senado, con el respeto debido, a la efectiva significación que envuelve el hecho de que los representantes del capital y del trabajo, como los altos organismos del Estado, se encuentran en el más perfecto acuerdo para estimar que la legislación proyectada sobre Medicina Preventiva ofrece inconvenientes insubsanables.

En presencia de esta rara uniformidad de opiniones, bien vale la pena meditar una vez más, sobre las objeciones precisas y profundas, que contienen los memoriales que obran en poder del Congreso Nacional.

Dios guarde a V. E..

Confederación de la Producción y del Comercio. — **Juan Mickle**, Gerente. — **Jaime Larraín G. M.**, Presidente.

**Una de la Confederación de la Producción y del Comercio**, en la cual formulan observaciones al proyecto de la ley de Cabotaje.

#### Debate

—**Se abrió la sesión a las 3.12 P. M., con la presencia en la Sala de 13 señores Senadores.**

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

El acta de la sesión 13.a, en 22 de diciembre, aprobada.

El acta de la sesión 14.a, en 22 de diciembre, queda a disposición de los señores Senadores.

Se va a dar cuenta de los asuntos que han llegado a la Secretaría.

—El señor **Secretario** da lectura a la Cuenta.

#### REFORMA DE LA LEY DE CABOTAJE

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Entrando al orden del día, corresponde al Honorable Senado ocuparse del proyecto que reforma la ley de cabotaje.

El informe de la Comisión está impreso y repartido a los señores Senadores, de manera que creo no habrá inconveniente para omitir su lectura.

El señor **Lira Infante**.— Yo creo que sería oportuno leer el informe, porque yo, que soy uno de los firmantes, no he tenido tiempo de leerlo todo. Creo que para facilitar el despacho del proyecto sería del caso dar lectura al informe.

El señor **Cruchaga** (Presidente).— Se va a dar lectura al informe emitido por las Comisiones de Relaciones Exteriores y Defensa Nacional.

El señor **Secretario**.— “Honorable Senado:

Después de haber evacuado, tras detenida consideración un primer informe acerca del proyecto de ley de Cabotaje, despachado por la Honorable Cámara de Diputados, las Comisiones Unidas de Relaciones Exteriores y Comercio y de Defensa Nacional, se han visto abocadas a un segundo estudio de la materia por obra de una indicación que se formuló ante el Honorable Senado con el objeto de que dicho asunto volviera nuevamente a su conocimiento a fin de que procediera a considerar nuevas observaciones que los armadores nacionales formularían al respecto.

Efectivamente, una vez ingresado este negocio a la Secretaría de la Comisión, no tardó en llegar a poder de ella un impreso en el que se contienen las nuevas objeciones que la Asociación Nacional de Armadores formula a las conclusiones de las Comisiones Unidas, impreso que las resume de la siguiente manera:

El señor **Lira Infante**.— Me parece que podría omitirse la lectura de esta parte del informe.

El señor **Figueroa Anguita**.— ¿Por qué no se lee todo el informe para que todos nos impongamos de su contenido?

El señor **Secretario**.— “De lo que queda expuesto, se desprende que el proyecto que las Comisiones Unidas recomiendan a la aprobación del Senado ha sido redactado con absoluta prescindencia de los Armadores y de las Autoridades Marítimas, únicos responsables y verdaderos conocedores del servicio, que sólo a la hora undécima han sido llamados a expresar su opinión, y ello para no considerar en nada esa opinión”.

El señor **Bravo**.— ¿Es el informe lo que se está leyendo?

El señor **Secretario**.—Es un párrafo del



memorándum, que la Comisión inserta entre comillas.

El señor **Lira Infante**.— Yo decía que no tenía objeto leer esta parte del memorial de los armadores, porque la Comisión del Senado ya lo oyó en una sesión a la cual no asistí.

El señor **Bravo**. — Además, su lectura daría lugar a largas discusiones, porque allí se estampa una inexactitud monumental, como es la de que los armadores tuvieron conocimiento sólo a la hora undécima de este estudio de la Comisión, lo que no es efectivo.

El señor **Guzmán**.—Todo eso está explicado más adelante.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — El honorable señor Figueroa, ¿insiste en que se lea íntegramente el informe?

El señor **Figueroa**.— Creo que valdría la pena leerlo, señor Presidente, para poder formarse concepto completo del problema.

El señor **Secretario**.—“Bajo el pretexto de que la reserva del cabotaje significa un monopolio, se pretende someter a la Marina Mercante a un tutelaje inaceptable, que en muchas de sus proyectadas disposiciones viola aún la propia Carta Fundamental de la República; que atenta contra el derecho de propiedad, contra la libertad de comercio y que establece gabelas y trabas sin otro objeto visible que justificar la creación de una oficina que provocaría un aumento de la centralización irritante y del burocratismo que carcomen al país.

No es cuestión de pedir modificaciones al proyecto. Sólo hay un camino lógico: rechazarlo por impracticable y perjudicial, pues su aprobación, tenemos la certeza absoluta, significaría una **sentencia de muerte para la Marina Mercante**, que iría rápidamente a su desintegración. No debe olvidarse que nadie invierte dinero en una empresa comercial con fines filantrópicos. El comerciante busca un interés para su dinero y una compensación para sus esfuerzos. Si se alejan las posibilidades de obtener ambas cosas, abandonará actividades que sólo le reportan daños y pérdidas.

La actual ley de cabotaje ha demostrado la sabiduría y prudencia de quienes la redactaron. Introducirle ligeras modificaciones para ponerla a tono con la época

bastará para que la Marina Mercante, entregada al libre juego de los factores económicos que regulan la marcha de estas actividades, busque el camino del progreso y de la eficiencia”.

Las Comisiones Unidas, por sí mismas y como representantes que son del Honorable Senado, no pueden dejar pasar sin protestar una opinión, como la transcrita, que interpreta en términos ofensivos sus propósitos y su desempeño, porque ella rebotaría en el prestigio mismo de la Corporación.

Se apresuran, pues, a dejar estampada y en la forma más enérgica, rechazando, al mismo tiempo, las apreciaciones que se han permitido los señores miembros de la Asociación Nacional de Armadores, apreciaciones que partiendo del supuesto de hechos inexactos como la falta de consulta a los interesados, el aumento que suponen en la centralización de los servicios, y el crecimiento de la burocracia, autorizan la conclusión a que arriban, en el sentido de que el proyecto elaborado por las Comisiones Unidas significa la destrucción total de la Marina Mercante, conclusión antojadiza y falta de fundamento, sobre todo si se considera que, según se dice en el propio folleto, la mayoría de las disposiciones aprobadas por las Comisiones Unidas no merecen observación; otras, sólo son materia de enmiendas de ínfima importancia; y finalmente, no más de 7 u 8 son objeto de tachas de inconstitucionalidad o de ser violatorias de determinados derechos, tachas que, por lo demás, o se deben a una errada interpretación del precepto que las motiva, o bien no se avienen con lo que acerca de esos particulares, enseña la doctrina constitucional”.

El señor **Errázuriz**.— Yo protesto, señor Presidente, del tono polémico en que está concebido el informe, que no ha sido obra de ninguna de los miembros de la Comisión.

En él ha venido a tomar parte una persona de afuera, que lo ha redactado de acuerdo con el Secretario de Comisión.

El señor **Silva Cortés**.—¿Me permite, señor Senador?

El Secretario de Comisiones del Senado, señor don Fernando Altamirano, me ha de-

clarado que él solo, exclusivamente, cumpliendo su deber, redactó el informe, expresando la historia de lo que realmente aconteció y redactando fielmente lo que la Comisión acordó.

El señor Altamirano es un funcionario que es justamente apreciado por su rectitud y su capacidad y goza de la confianza del Senado.

Yo y mis colegas que hemos firmado somos los responsables del informe; y solamente por la grave alusión o referencia hecha al señor Altamirano, yo creo justo defenderlo.

El ha sido fiel ejecutor de las resoluciones de las Comisiones de Relaciones Exteriores, Comercio y Defensa Nacional.

El señor **Bravo**.—Por mi parte, como firmante de ese informe, protesto de que se pretenda hacer aparecer a los miembros de la Comisión como aceptando un informe que no está de acuerdo con lo que ellos habían manifestado en la Comisión y con los acuerdos que dice tomar.

El señor **Alessandri**.—Creo que sería más conveniente que se diera lectura al informe de la Comisión y después se hicieran las observaciones que merezca.

El señor **Errázuriz**.—Seguramente, ninguno de los honorables miembros de la Comisión habría dado a este informe el tono polémico que él presenta, ni tampoco habría resucitado la cuestión de las frases de la presentación de los armadores al Senado. Tan ajena es la Comisión a estos puntos, que el honorable señor Bravo ignoraba en absoluto lo que se dice en el informe y ha manifestado su extrañeza al oírlo.

El señor **Bravo**.—Yo no sabía lo que se estaba leyendo. Creí que se estaba dando lectura a la publicación hecha por los representantes de los Armadores en la prensa.

Por esa razón protesté de que se diera lectura en el Senado a algo que me parecía inconveniente.

Si se trata del informe de la Comisión, entonces no tengo ningún inconveniente en aceptarlo.

El señor **Alessandri**.—Sería mejor que se diera término a la lectura del informe.

El señor **Bravo**.—Esto no tiene otro objeto que hacer perder el tiempo.

Sería preferible que siguiéramos oyendo tranquilamente el informe de la Comisión.

El señor **Cruchaga** (Presidente).—Si no hay inconveniente, se continuará con la lectura del informe.

El señor **Secretario**.—“Esta injusta apreciación de parte del gremio más directamente interesado en el problema de que se trata, injusticia a la que, por lo demás, está expuesto todo cuerpo legislativo, no fué obstáculo, sin embargo, para que las Comisiones Unidas ofrecieran a los Armadores nacionales la oportunidad más amplia de explicar y fundamentar sus objeciones y puntos de vista.

En estas condiciones y a fin de facilitar este trámite, las Comisiones Unidas designaron una Subcomisión para que oyera a los interesados y procediera a una primera revisión del texto aprobado a la luz de las observaciones formuladas de contrario.

La Subcomisión que quedó formada por los señores: Maza, como su Presidente, Guzmán, Lira Infante y Silva Cortés, dedicó no menos de 4 sesiones al cumplimiento de su cometido.

Dentro del encargo especial que tenía en orden a agotar la investigación y esclarecimiento de los puntos de vista de los armadores, los oyó no sólo a ellos, sino que nuevamente, además, al Comité de Defensa de Valparaíso y a la Liga Marítima de Chile y, después de representar a los primeros directamente, la protesta que en este informe estampa por los términos y la forma en que han conducido su campaña y formulado sus observaciones en contra de las Comisiones Unidas, recibió de manos de los interesados una ampliación del folleto tantas veces aludido, al mismo tiempo que la satisfacción más absoluta por las expresiones vertidas en él y la seguridad de que, en caso alguno, las desgraciadas apreciaciones que contiene importaban menoscabo del prestigio del Congreso ni mucho menos negación del propósito eminentemente nacional y de interés público que había guiado a las Comisiones Unidas en el desempeño de sus funciones.”

El señor **Lira Infante**.—Señor Presidente, lo que acaba de manifestarse en el informe

me da la razón en lo que pedía en el Senado al principio de la lectura: que no se insistiera en reproducir conceptos de los armadores que ellos retiraron oportunamente y que ahora, en la lectura, los hacen aparecer en condiciones que no son aceptables, como tratando de desconocer la deferencia que deben al Congreso Nacional. Por eso yo hacía indicación para que no se leyeran dos páginas del informe, ya que no tenía obje-

El señor **Guzmán**.—¿No firmó el informe, Su Señoría?

El señor **Lira Infante**.—Lo firmé, como Su Señoría, con salvedades, y éstas son las salvedades que hago.

El señor **Secretario**.—“Constituída después en reunión privada, la Subcomisión procedió a considerar detenidamente una a una las distintas observaciones contenidas en el primer folleto y su ampliación.

No es del caso entrar al análisis de cada una de ellas. Nos limitaremos solamente a las de mayor importancia.

Los armadores tildan de antidemocrático el precepto del artículo 3.º en cuanto autoriza un determinado porcentaje de extranjeros en la tripulación de los barcos, al paso que exige que el capitán y toda la oficialidad sean chilenos, y piden que, respecto de estos últimos se permita, también, igual porcentaje.

La disposición objetada está actualmente vigente. La partida de su aplicación no ha ofrecido jamás inconveniente alguno, ni nadie ha visto hasta ahora que ella comprometa el carácter democrático de la institución de la Marina Mercante.

Sobran, pues, razones prácticas para mantenerla y bastaría apelar a ellas para rechazar la enmienda que ahora se propone, si no fuera, además, que existe en favor del artículo la razón, casi podríamos decir de orden público, que hace de la Marina Mercante un auxiliar de la Marina de Guerra.

Solicitan, asimismo, la eliminación del inciso 6.º del artículo 3.º que no hace sino repetir las disposiciones del artículo 60 de la Ley de Navegación de 1878. Las Comisiones Unidas creen, por el contrario, que es conveniente mantenerlo. Aprovechan,

sí, la oportunidad de esta petición de derogación para expresar su anhelo en orden a que se modifiquen los actuales reglamentos de dotación de naves, los que, por las informaciones que se le proporcionaron, parece ser que imponen personal en exceso.

Los Armadores proponen una clasificación para las naves de cabotaje distinta de la que se establece en el artículo 4.º La clasificación que ellos insinúan responde a aspectos de técnica naval que en este caso no cuentan ni tienen importancia, en tanto que la que han aprobado las Comisiones Unidas sirva efectivamente como base de estructuración de la ley, que es lo que se persigue.

Uno de los puntos que ha merecido las más severas críticas de parte de los armadores es el que se refiere a la obligación que se impone a las empresas que hagan el servicio público en el sentido de llevar, para el negocio naviero, una contabilidad auxiliar separada de la de todo otro comercio a que puedan dedicarse. Los armadores basan su oposición en el hecho de que les es materialmente imposible a las empresas de cabotaje que prolongan sus servicios al extranjero, separar en su contabilidad el cabotaje del tráfico al exterior. La obtención es injustificada y sólo acusa incomprensión del verdadero alcance y sentido de la disposición que se critica. Lo que se desea es que cuando una empresa naviera, tenga además intereses o negocios fabriles, agrícolas, industriales u otros que nada tienen que ver con la navegación separe en su contabilidad uno de otros. Esto en ningún caso significa que dentro del negocio del transporte marítimo, que es uno solo, haya de separarse en la contabilidad lo relativo al cabotaje del tráfico al exterior.

Las Comisiones juzgan que la redacción del artículo 6.º es suficientemente clara en este sentido.

Los armadores piden la eliminación total del Título III del proyecto, que se refiere a las condiciones generales del servicio, lo que no se justifica.

Existen, desde luego, dentro de él disposiciones como la del artículo 8.º, que

impone la necesidad de previa autorización del Presidente de la República para hacer el cabotaje, disposición que está actualmente vigente y que no sólo no se ve la conveniencia, sino que ni aun siquiera la posibilidad de suprimirla. Sin embargo, en el deseo de mejorar efectivamente la ley, acogiendo cuanto idea le ha parecido útil y razonable, las Comisiones Unidas, como más adelante expresarán, han convenido en atenuar el alcance de algunos de los artículos de este título, en suprimir otros, y en dejar algunas disposiciones, cuyo contenido puede considerarse como materia de reglamento, para que, en su oportunidad, puedan ser considerados por S. E. el Presidente de la República.

Según el criterio de los armadores, la Comisión de Tarifas debe ser la entidad que fije las tarifas. En las Comisiones Unidas prevaleció, en cambio, la opinión de que en una materia de tanta trascendencia no podía prescindirse de la intervención del Gobierno y por esto resolvió mantener el artículo 16 en la forma en que ya lo había propuesto.

Otras de las disposiciones que más han combatido los armadores son las que se refieren a la inspección y supervigilancia que debe ejercer el Estado sobre los servicios de cabotaje. Creen ver en las disposiciones de este título una exacerbación injustificada del centralismo y un aumento de la burocracia, en circunstancias que todo lo que, ahora, se propone como atribución del Ministerio de Comercio, lo está ejerciendo en la práctica la Sección de Navegación, y no hay en ésta aumento alguno de personal.

Las Comisiones Unidas estiman que dada la íntima vinculación que existe entre el negocio naviero privado y el interés público, no puede prescindirse de la intervención de la Dirección del Litoral y de Marina Mercante en todo lo que se refiere a la parte técnica de la navegación y de la del Ministerio de Comercio, en cuanto a la parte política económica de la misma.

Atendiendo, sin embargo, al anhelo que, a este respecto, manifiestan los armadores y juzgando que el enunciado de facultades

que se contienen en los artículos 28 y 29 del proyecto, bien puede ser materia del Reglamento, han acordado suprimir ambos artículos dejando entregada a la reglamentación de la ley la tarea de precisar las funciones que, en frente del cabotaje, corresponderán a ambos organismos del Estado.

El artículo 38 del proyecto, que dispone que no podrán venderse al extranjero las naves nacionales acogidas a los privilegios de la ley sin la previa autorización del Presidente de la República, es resueltamente resistido por los armadores, quienes lo califican de "anticonstitucional, de atentatorio contra el derecho de propiedad y de atentatorio de las leyes sobre dominio y traspaso del dominio".

La trascendencia misma de esta disposición justifica las discrepancias de criterio que se manifiestan a su respecto entre la mayoría de las Comisiones Unidas, por una parte, y la minoría de las mismas, constituida por los honorables Senadores señores Enrique Eleodoro Guzmán y Lira Infante y los armadores, por la otra.

En frente de las argumentaciones que éstos hacen fundados en el número 10 del artículo 10 de la Constitución Política del Estado para impugnar la procedencia de la disposición a que nos referimos, la mayoría de las Comisiones invocan el inciso 2.º del mismo número 10 y el inciso 3.º del número 14 del artículo 10 de la Constitución para sostener la perfecta constitucionalidad de un artículo que, a su juicio, constituye un factor esencial para el debido resguardo y mantenimiento de los intereses chilenos en el mar, resguardo que, por lo demás, no es sino que una compensación por el favor de la reserva en el tráfico del cabotaje que la ley en proyecto acuerda a los nacionales.

Las Comisiones Unidas podrían hacer mayores argumentaciones en favor de la disposición de que nos ocupamos, argumentaciones tendiente a destruir, por ejemplo, el peligro que se divisa para los intereses de los armadores de una aplicación caprichosa de la ley, lo que no pasa de ser una suposición antojadiza que nada autoriza para hacer; pero prefiere limitarse a indicar simplemente y en forma muy somera las razones

de derecho que a unos y otros asisten en favor de sus respectivos puntos de vista, porque no se les escapa el hecho de que, dada la importancia de esta disposición, ella será materia de una detenida y documentada discusión en el seno mismo del Honorable Senado, de donde, entonces, resultaría inoficioso tratar de adelantar aquí argumentaciones que serán más cabalmente expuestas en el Honorable Senado.

Finalmente, los armadores proponen que se agregue a la ley un artículo transitorio liberando de toda clase de impuestos, gravámenes o contribuciones a aquella parte de las utilidades que las empresas acuerden acumular en un fondo especial para nuevas adquisiciones de naves. Por razones de orden constitucional las Comisiones Unidas no han podido considerar esta insinuación ya que es sabido que el Honorable Senado no puede tomar iniciativa alguna en asuntos de esa clase.

Así como las Comisiones Unidas han acordado rechazar las peticiones de los Armadores que, hasta ahora, se dejan relacionadas, ha aceptado, por el contrario, hacer suyas y patrocinar ante el Honorable Senado algunas otras, entre las cuales cabe mencionar:

La que consiste en eliminar el inciso 3.º del artículo 3.º según el cual se establece que, pasados 5 años, los Capitanes y Oficiales de las naves nacionales de cabotaje deben ser chilenos nacidos en el territorio de la República. Desde el momento que la Constitución Política del Estado permite a los extranjeros nacionalizados ser elegidos para cargos públicos de elección popular, el mantenimiento del inciso 3.º significa crear una situación injustificada para la oficialidad de las naves.

En el inciso 5.º del mismo artículo 3.º se aceptó una indicación de los armadores en el sentido de limitar a la nave gravada la privación del derecho de acogerse a los beneficios de la ley de cabotaje, refiriéndose, además, la sanción, no a la nave, como venía propuesto, sino que al armador, como es lo lógico.

Para poner de acuerdo esta modificación con el resto del artículo se modificó también el inciso 7.º, diciendo que lo dispuesto

en este artículo comprende a toda nave de cabotaje que navegue bajo bandera chilena.

El artículo 11 fué suprimido con el fin de dejar a las empresas navieras en libertad para llevar a cabo los convenios que estiren del caso realizar con otras empresas de transportes. Estos convenios quedarían entonces sujetos a las disposiciones que contemple el reglamento de la ley.

El inciso 1.º del artículo 13 fué suprimido por considerar que basta con la disposición del artículo 12 para alcanzar el objeto que se persigue.

En la fijación de los itinerarios ordinarios se creyó conveniente darle intervención a la Comisión de Tarifas la que deberá informar también sobre esta materia al Presidente de la República.

Como la atribución que le otorga al Presidente de la República el inciso 2.º del artículo 14, en el sentido de ordenar a las naves nacionales el cumplimiento de itinerarios extraordinarios, puede ocasionar a las empresas gastos de consideración que se traduzcan en pérdidas cuantiosas, se creyó conveniente agregar al final de este inciso una disposición que permita al Gobierno otorgar a esas naves, primas de transporte de acuerdo con la ley número 4,912, de 29 de marzo de 1932, que creó la Junta de Exportación Agrícola.

En el artículo 16 se introdujeron modificaciones de redacción.

En el artículo 18 se ha agregado un inciso nuevo por el cual se autoriza a la Comisión de Tarifas para requerir de la Superintendencia de Sociedades Anónimas, de la Contraloría General de la República o de la Dirección General de Impuestos Internos, el nombramiento de Inspectores para que verifiquen los datos de contabilidad que las empresas armadoras entreguen a la Comisión para el estudio de las modificaciones de las tarifas de flete. Se ha pensado que un funcionamiento regular de esta disposición, puede llegar a hacer innecesaria la intervención que, por otra disposición del proyecto, se atribuye con este mismo objeto al Ministerio de Comercio. Las Comisiones Unidas lo desean vivamente así, para evitar las susceptibilidades que esa posible intervención del Ministerio, que ha-

bría que mantener en todo caso, ha suscitado entre los armadores.

En el artículo 20 se introdujeron modificaciones de redacción con el objeto de evitar malas interpretaciones. La redacción primitiva dejaba entender que habría una sola tarifa desde el muelle en el puerto de origen hasta el muelle en el destino, en tanto que el propósito que se persigue es el de que el cobro que los armadores hagan por este transporte sea uno sólo, pero manteniendo los tres factores que en él intervienen, es decir embarque, flete marítimo y desembarque.

El inciso 2.º de este artículo motivó un detenido estudio con el fin de armonizar los intereses de los gremios marítimos de los puertos y los del personal embarcado en las naves. Sobre esta materia la Comisión tuvo oportunidad de oír a los interesados y después de considerar que si se mantenía este inciso se privaría a los tripulantes de las naves de la posibilidad de mejorar sus sueldos, que son bastante reducidos, resolvió eliminarlo y dejar esta cuestión sujeta a las disposiciones del artículo 22 del Reglamento de Policía Marítima que autoriza a las empresas navieras para usar su propio personal de tripulación para la carga o descarga cuando lo que corresponda mover no sea superior a 30 toneladas.

En todos los artículos del Título V se introdujeron las modificaciones necesarias a fin de que quedara bien en claro que sus disposiciones se refieren exclusivamente a los Agentes de naves de cabotaje.

La Comisión resolvió eliminar los artículos 28 y 29, que fijaban las atribuciones del Departamento de Transportes y Navegación del Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio y de la Dirección del Litoral y de Marina Mercante del Ministerio de Defensa Nacional, dejando estas atribuciones para ser fijadas por el Presidente de la República en los reglamentos de la ley.

En el artículo 30 se han suprimido algunas atribuciones que se le daban al Director del Departamento de Transportes, con el fin de atenuar la intervención de este funcionario en los negocios navieros.

En el inciso final de este artículo se redujo el monto de la multa dejándola de 500 a 5.000 pesos.

Igualmente en el artículo 32 se ha reducido el máximo de la multa de 10,000 a 5,000 pesos.

Por razones de orden técnico se acordó eliminar el artículo 35.

En el artículo 40 se modificó la redacción y se agregó el financiamiento del mayor gasto para el año 1938.

En el artículo 41 se suprimió la referencia que se hace al mayor gasto que impone el artículo 40 para el año 1938, puesto que su financiamiento se indica en esta misma disposición.

En el artículo 2.º transitorio se modificó la redacción a fin de dejarlo en concordancia con el Título V sobre los Agentes de naves de cabotaje.

El artículo 3.º transitorio se modificó con el objeto de que la supresión de contribuciones ordenadas en los artículos 36 y 37, empiece a regir desde el 1.º de enero del año siguiente a la promulgación de esta ley.

Hubo necesidad de introducir esta modificación por cuanto las contribuciones a que esos artículos se refieren están incluidas en Cálculo de Entradas del Presupuesto del año próximo y no había la posibilidad de alterarlo.

El artículo 4.º transitorio se suprimió y se le reemplazó por otro que tiene por objeto prohibir que se hagan nuevas concesiones de muelles así como prohibir la renovación de las existentes, en aquellos puertos donde existan obras portuarias de carga y descarga de propiedad fiscal capaces de atender al movimiento marítimo comercial de la respectiva zona de atracción.

En mérito a las consideraciones que preceden; vuestras Comisiones Unidas de Relaciones Exteriores y Comercio y de Defensa Nacional, tienen la honra de recomendaros la aprobación del proyecto de ley en estudio en los términos que en seguida se expresan:

## TÍTULO I

### Disposiciones generales

**Artículo 1.º** El cabotaje entendiéndose por tal el transporte marítimo de carga entre los diversos puertos del litoral de la Repú-

blica, queda reservado a las naves chilenas bajo las condiciones establecidas en la presente ley.

Sin embargo, el Presidente de la República queda facultado para conceder, a título de reciprocidad, el derecho de hacer el cabotaje a las naves de los países latinoamericanos, en las mismas condiciones que rijan para las naves chilenas siempre que aquellas naves pertenezcan en sus respectivos países a personas naturales o jurídicas que cumplan con las normas establecidas en el artículo 3.º de la presente ley con respecto a la nacionalidad.

(Suprimido).

El Presidente de la República, en casos de deficiencia de las empresas chilenas de cabotaje para atender las necesidades del país, podrá otorgar permiso a naves extranjeras para que hagan el cabotaje en las mismas condiciones que se exigen para las naves chilenas o en las especiales que en cada caso se determinen.

**Artículo 2.º** Las disposiciones de la presente ley, comprenden la navegación marítima, lacustre y fluvial de la República.

**Artículo 3.º** Para los efectos de la nacionalidad, se reputará chilena la nave cuyo propietario sea chileno y domiciliado en Chile; que esté mandada por capitán y oficialidad chilenos, y cuya tripulación, a lo menos en sus tres cuartas partes, sea chilena.

No obstante lo dispuesto en el inciso anterior, los armadores nacionales podrán contratar, por una sola vez, y por un máximo de tiempo que no excederá de tres años respecto de cada contrato, hasta dos ingenieros extranjeros por nave, cuando así lo necesiten para el manejo de las máquinas motrices de combustión interna o para la instalación de nuevos servicios en las mismas naves.

Si el propietario de la nave fuere una sociedad o comunidad, se entenderá chilena, siempre que pertenezca a personas naturales o jurídicas chilenas, las tres cuartas partes del capital social o de los derechos en la comunidad.

Los armadores que constituyan sobre una nave gravámenes a favor de extranjeros por un valor que exceda del 40 por ciento del

capital invertido en ella, perderán el derecho de acogerse a los beneficios de la presente ley respecto de la nave gravada.

La dotación de cada buque será determinada por los reglamentos que dicte el Presidente de la República.

Lo dispuesto en este artículo comprende a toda nave de cabotaje que navegue bajo bandera chilena, y se entenderá sin perjuicio de lo establecido en el artículo 7.º de la Ley General de Navegación de 3 de julio de 1878.

**Artículo 4.º** Para los efectos de la presente ley, los armadores de naves de cabotaje se clasificarán en armadores o empresas que hagan el "servicio público" y en armadores o empresas "particulares".

Empresa o armador que haga el servicio público es aquél que dedica sus naves al transporte de carga ajena a la empresa armadora.

Empresa o armador particular es aquél cuyas naves están exclusivamente dedicadas al cabotaje de carga producida por la industria principal a que sirven de complemento esas naves. Estos armadores o empresas podrán hacer el cabotaje de las materias primas que sean necesarias a la industria principal y que pertenezcan a la empresa, previa autorización especial del Presidente de la República. Igualmente se podrá autorizar, en casos especiales, el transporte de determinadas clases de carga ajenas a la empresa en las condiciones establecidas en la presente ley y sus reglamentos para los servicios públicos de cabotaje.

Quedan incluidos en esta categoría los armadores de barcos de pesca y de paseo, quienes se sujetarán a las normas que establece el Reglamento.

**Artículo 5.º** Las disposiciones de los Títulos II, III, IV y V se aplicarán exclusivamente a las empresas que hagan el servicio público.

## TITULO II

### De la Contabilidad de las empresas de servicio público

**Artículo 6.º** Las empresas que hagan ser-

vicio público están obligadas a llevar, para el negocio naviero, una contabilidad auxiliar separada de la de todo otro negocio, que puedan dedicarse.

**Artículo 7.º** Para los efectos de la presente ley y del impuesto a la renta que determina la ley número 5,169, las empresas navieras nacionales harán anualmente sobre el material marítimo los siguientes castigos ordinarios: 5 por ciento para las naves y 10 por ciento para las embarcaciones menores y materiales.

El castigo deberá hacerse sobre el valor de adquisición de las naves, embarcaciones menores y demás materiales.

#### De las condiciones generales del servicio

**Artículo 8.º** Para establecer servicios de cabotaje se requiere autorización del Presidente de la República.

La respectiva resolución suprema sólo establecerá las condiciones generales que deberán llenar las naves.

El decreto procurará la manera de que el conjunto de las líneas de navegación y su coordinación con otros medios de transporte aseguren la atención regular de las diversas regiones del país.

En todo caso el decreto deberá considerar la situación comercial de la respectiva empresa armadora.

**Artículo 9.º** Salvo autorización especial del Presidente de la República, las empresas no podrán suspender un servicio regular establecido, sino con un aviso dado con un mes de anticipación.

**Artículo 10.** Si se interrumpiere en su totalidad o en parte el servicio que debe hacer una empresa sin cumplir con el requisito del aviso a que se refiere el artículo anterior, el Presidente de la República tomará las medidas necesarias, a fin de asegurar provisoriamente el servicio.

Si dentro del plazo de tres meses desde la organización del servicio provisional la empresa no volviere a tomar a su cargo la explotación en las nuevas condiciones que se le fijen, garantizando su continuidad, el Presidente de la República podrá declarar caducada la autorización a que se refiere el artículo 8.º.

**Artículo 11.** Las empresas que hagan el servicio público no podrán negarse a conducir los pasajeros ni a recibir las mercaderías que se les entreguen para su transporte, sino en los casos especiales que señalen los reglamentos.

**Artículo 12.** Se dará preferencia para su transporte a los frutos o provisiones destinados al consumo ordinario de las poblaciones que sirvan las empresas, a las valijas de correspondencia y encomiendas postales y a la carga para la cual la Autoridad Marítima reclamare el transporte preferente.

Para los efectos del abastecimiento regular de productos frescos en la zona norte y en Magallanes, la distribución de los sitios especiales que se destinan a bordo de las naves para el transporte de estos productos se podrá hacer con la intervención directa de la Autoridad Marítima en el puerto de embarque y de acuerdo con las disposiciones que sobre esta materia consulte el Reglamento.

Los productos a que se refiere el inciso anterior, serán determinados por el Presidente de la República.

**Art. 13.** Los itinerarios ordinarios que deban regir en los servicios de las diferentes líneas de navegación de cabotaje, serán fijados por el Presidente de la República, previo informe de la Comisión de Tarifas, y no podrán ser alterados sin su autorización.

El Presidente de la República podrá ordenar a las naves nacionales el cumplimiento de itinerarios extraordinarios por períodos que no excedan de un mes, en determinadas zonas del país, con el objeto de dar preferencia al transporte de productos de la agricultura, de la pesca, carbón, cemento, carnes congeladas, maderas, ganado en pie o cualquiera otra clase de artículos, sin perjuicio de ordenar la preferencia dentro de los itinerarios establecidos.

Lo dicho en este inciso se entenderá sin perjuicio de lo establecido en el artículo 2.º de la ley número 4,912, de 29 de marzo de 1932.

**Art. 14.** La autorización a que se refiere el artículo 8.º podrá ser revocada por el Presidente de la República en casos de infracciones graves a la presente ley o a



las condiciones que se hayan fijado en el respectivo decreto de autorización.

Art. 15. Las tarifas de carga que rijan en el comercio de cabotaje, las de lanchaje y muellaje, comprendiendo en estas últimas les mercaderías del tráfico internacional y de tránsito, las condiciones de aplicación y sus modificaciones serán fijadas en moneda corriente por el Presidente de la República.

Las tarifas así aprobadas no podrán ser alteradas hasta después de un año de su vigencia.

Sin embargo, podrá el Presidente de la República reducirlas dentro del año referido, siempre que circunstancias calificadas impugnan la necesidad de hacerlo.

Tanto las tarifas como las modificaciones que en ellas introduzca el Presidente de la República después de un año o antes, según el caso, serán comunicadas al público en la forma que determine el Reglamento.

Art. 16. Las empresas no podrán cobrar por sus servicios sino los valores que resulten de las tarifas y de su aplicación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo anterior.

Para el ajuste del flete será obligatorio emplear como unidades el metro cúbico para el volumen, tonelada métrica para el peso y los mil pies de superficie para la madera.

En ningún caso podrán cobrarse tarifas diferentes a las aprobadas y cualquiera infracción, ya sea que signifiquen aumentos, rebajas o que se empleen medios indirectos concediendo comisiones, bonificaciones, adulterando la medida exacta de la carga o empleando otros subterfugios, será penada con una multa equivalente al décuplo de la diferencia entre la tarifa y lo efectivamente cobrado.

Art. 17. Los proyectos de itinerarios, los de tarifas y sus condiciones de aplicación serán estudiados por una Comisión que funcionará en Valparaíso.

La Comisión podrá requerir de la Contraloría General de la República, de la Superintendencia de Sociedades Anónimas y de la Dirección de Impuestos Internos, el nombramiento de Inspectores que verifiquen los datos que los armadores suministren pa-

ra el cálculo de las tarifas. Sólo para estos efectos revisarán la contabilidad de los armadores, debiendo guardar reserva. Los informes que emitan, los que también serán reservados, se limitarán a establecer la veracidad de los datos suministrados por los armadores.

Dicha Comisión estará compuesta por el Ministro de Relaciones Exteriores y Comercio, que la presidirá; el Director del Litoral y de Marina Mercante, que presidirá en ausencia del Ministro; el Subsecretario de Comercio; el Director del Departamento de Transporte y de Navegación del Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio o un funcionario del mismo Ministerio, que actuará de Secretario; el Director del Departamento de Obras Marítimas; un representante designado por el Ministerio del Trabajo; seis armadores designados entre las empresas navieras nacionales y un representante designado por cada una de las siguientes instituciones:

Sociedad Nacional de Agricultura, Sociedad de Fomento Fabril, Corporación de Ventas de Salitre y Yodo, Sociedad Nacional de Minería, Confederación de la Producción y del Comercio, Sindicato Profesional "Nautilus" de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante, Cámara Central de Comercio de Valparaíso, Cámara de Comercio de Antofagasta y Cámara de Comercio de Puerto Montt.

La Comisión deberá considerar los informes particulares de las diversas Cámaras de Comercio del país.

La Comisión sesionará válidamente con 7 de sus miembros.

Art. 18. Los proyectos de tarifas de servicios regionales o locales de cabotaje serán informados a la Comisión de Tarifas por una Subcomisión que funcionará en el puerto principal de la región y que estará compuesta por el Capitán de Puerto, que la presidirá; dos representantes de los armadores regionales, y dos de la Cámara de Comercio local.

Art. 19. El transporte de carga comprenderá el embarque, flete marítimo y desembarque. En consecuencia, en el cobro por este servicio quedarán incluidos todos los gastos que se originen por la movilización

y transporte de las mercaderías desde el muelle en el puerto de origen hasta el muelle en el destino.

En el embarque y desembarque de la carga transportada por las empresas de navegación podrán utilizarse los elementos materiales que el Fisco tenga en el puerto respectivo, aquellos de que dispongan las propias empresas, o bien los que tengan los agentes a que se refiere el Título siguiente.

La descarga libre, podrá ser autorizada por el Presidente de la República cuando así lo exija el interés general.

Art. 20. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 16 las empresas que hagan el servicio público podrán conceder un descuento de 25 por ciento sobre las tarifas establecidas a todo transporte de carga que se efectúe por cuenta del Estado y a los pasajes de los empleados públicos que viajen en comisión del servicio, y transportarán gratuitamente las valijas de correspondencia que el Correo les entregue para su conducción. Este tendrá la obligación de entregar y retirar las valijas de correspondencia y también las encomiendas a bordo de las respectivas naves.

Art. 21. La Comisión vigilará el cumplimiento por parte de las empresas armadoras, de los compromisos que hayan sido considerados para la fijación de las tarifas como ser los relativos a sueldos y jornales u otros.

**Artículo 18.** Los proyectos de tarifa de servicios regionales o locales de cabotaje serán informados a la Comisión de Tarifas por una Subcomisión que funcionará en el puerto principal de la región y que estará compuesta por el Capitán de Puerto, que la presidirá; dos representantes de los armadores regionales, y dos de la Cámara de Comercio local.

**Artículo 19.** El transporte de carga comprenderá el embarque, flete marítimo y desembarque. En consecuencia, en el cobro por este servicio quedarán incluidos todos los gastos que se originen por la movilización y transporte de las mercaderías desde el muelle en el puerto de origen hasta el muelle en el de destino.

En el embarque y desembarque de la carga transportada por las empresas de navegación podrán utilizarse los elementos ma-

teriales que el Fisco tenga en el puerto respectivo, aquellos de que dispongan las propias empresas, o bien los que tengan los agentes a que se refiere el Título siguiente.

La descarga libre, podrá ser autorizada por el Presidente de la República cuando así lo exija el interés general.

**Artículo 20.** Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 16 las empresas que hagan el servicio público podrán conceder un descuento de 25 por ciento sobre las tarifas establecidas a todo transporte de carga que se efectúe por cuenta del Estado y a los pasajes de los empleados públicos que viajen en comisión del servicio, y transportarán gratuitamente las valijas de correspondencia que el Correo les entregue para su conducción. Este tendrá la obligación de entregar y retirar las valijas de correspondencia y también las encomiendas a bordo de las respectivas naves.

Art. 21. La Comisión vigilará el cumplimiento por parte de las empresas armadoras, de los compromisos que hayan sido considerados para la fijación de las tarifas como ser los relativos a sueldos y jornales u otros.

## TITULO V

### De los Agentes de Cabotaje

**Artículo 22.** En el comercio de cabotaje sólo podrán ser agentes de naves o dedicarse a las faenas de carga y descarga en los puertos del litoral, las personas naturales o jurídicas chilenas que hayan sido aceptadas como tales agentes por el Presidente de la República y dispongan de elementos suficientes para atender en forma normal a dichas faenas.

**Artículo 23.** Por las operaciones de carga y descarga no podrán cobrarse otros valores que los que resulten de la aplicación de las tarifas oficiales aprobadas por el Presidente de la República, ya sea que se utilicen lancharas y muelles particulares, o bien elementos fiscales, y en ningún caso podrán cobrarse comisiones u otros recargos de cualquiera naturaleza en exceso de los autorizados en dichas tarifas, salvo cuando se trate de faenas totalmente ajenas a las de carga y descarga.

El pago de los servicios de los agentes de naves corresponderá hacerlo a la empresa armadora de la nave que transporte la carga.

Cualquiera infracción será penada con una multa equivalente al décuplo de la diferencia entre la tarifa y lo efectivamente cobrado.

**Artículo 24.** Las agencias de naves de cabotaje en la República quedan reservadas a personas naturales o jurídicas chilenas.

**Artículo 25.** La autorización a que se refiere el artículo 22 podrá ser revocada por el Presidente de la República en casos de infracciones graves a la presente ley o a las condiciones que se hayan fijado en el decreto de autorización para ejercer las funciones de agente.

## TITULO VI

### Disposiciones sobre los servicios en tiempo de guerra

**Artículo 26.** La Marina Mercante Nacional formará parte de la Reserva Naval de la República, y, en este carácter, el Presidente de la República podrá fijar y convenir con las compañías de navegación las condiciones particulares que deberán reunir las naves desde el punto de vista de la defensa nacional.

El Presidente de la República puede llamar al servicio del Estado a cualquiera nave chilena con su oficialidad y tripulación en caso de guerra, trastornos sociales, conmoción interna o alarmas internacionales y desde la fecha de su llamado quedará sometida a las disposiciones legales y reglamentarias de la Armada Nacional.

Desde el momento en que las naves sean requisadas cesarán las responsabilidades que tenga el armador derivadas del cumplimiento de las leyes sociales y correrán de cuenta del Estado los gastos de mantenimiento en servicio, seguro y demás gastos de explotación de las naves.

El Estado deberá pagar las indemnizaciones que procedan por el requisamiento de que en este artículo se trata.

## TITULO VII

### De la Supervigilancia del Estado

**Artículo 27.** La inspección y supervigilancia de los servicios de cabotaje será ejercida por la Dirección del Litoral y de Marina Mercante del Ministerio de Defensa Nacional, en cuanto a la parte técnica y a las atribuciones que le confieren las leyes vigentes, y por el Departamento de Transporte y Navegación del Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio en lo que a la parte comercial se refiere.

Los reglamentos de la presente ley determinarán la forma de ejercer estas inspección y vigilancia.

**Artículo 28.** Para la debida información de la Comisión de Tarifas y para los demás fines de esta ley, el Director del Departamento de Transportes y Navegación del Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio podrá requerir de las empresas navieras y oficinas fiscales los informes y antecedentes necesarios.

Así podrá exigir de los administradores de las empresas la exhibición de los libros de contabilidad, tarifas, contratos y documentos relativos a la materia que se desee investigar.

Los informes y datos recogidos serán confidenciales.

Si se rehusare por parte de una empresa hacer la exhibición requerida, el Director del Departamento, previa aprobación suprema, podrá apremiarla con multa que no exceda de 500 a 5.000 pesos y aun decretar, previa la misma aprobación, el allanamiento del local donde se hallare el objeto cuya prohibición se pide.

**Artículo 29.** Queda prohibido a los miembros de la Comisión de Tarifas y a todo empleado público divulgar cualquier detalle de los informes de que se trata en el artículo anterior o dar a personas extrañas al servicio o a empleados que no tengan relación directa con éste, noticia acerca de cualquier hecho, negocio o situación de que hubieren tomado conocimiento en razón de sus cargos.

En caso de infringir la presente prohibi-

ción, incurrirán en la pena señalada en los artículos 246 y 247 del Código Penal.

## TITULO VIII

### Disposiciones Especiales y Sanciones

**Artículo 30.** Las infracciones a la presente ley que no estén sujetas a una pena especial diversa y que se refieran a una nave determinada, serán sancionadas con multa de uno a veinte pesos por toneladas de registro.

En caso de reincidencia, dentro del término de un año, podrá aplicarse doblado el máximo de la multa, y producida la tercera reincidencia, dentro del mismo término, podrá, además, privarse a la nave o empresa hasta por un año de los beneficios de esta ley.

Las otras infracciones que, sin tener señalada una pena especial diversa, fueren cometidas por personas o empresas, serán sancionadas, en la forma que determine el Reglamento, con multa no inferior a quinientos pesos ni superior a cinco mil.

**Artículo 31.** Las infracciones a los artículos 6.º, 16, 28 y 35 serán sancionadas administrativamente por el Director del Departamento de Transportes y Navegación del Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio. Igual atribución corresponderá a la Autoridad Marítima respecto de las infracciones a los artículos 11, 12, 13 y 23.

Las resoluciones del Director y de la autoridad referidos en el inciso anterior sobre sanciones, exhibiciones de antecedentes y otras expresadas en esta ley, se ejecutarán en todo caso sin retardos, aunque de ella se reclamare por las personas o empresas afectadas o interesadas y, en caso de resistencia, podrá hacerse uso de la fuerza pública para cumplirlas.

La copia autorizada de la resolución administrativa que imponga una multa, tendrá mérito ejecutivo.

El plazo fatal para reclamar será de 20 días, contados desde la notificación administrativa de la resolución.

Será competente para conocer y fallar sobre los reclamos, en procedimiento sumario, y en única instancia, la Corte de Apelaciones respectiva.

**Artículo 32.** Las naves que en el futuro ingresen a la matrícula nacional para el cabotaje no podrán tener más de quince años de edad, contados desde la fecha de su construcción.

Cinco años después de la promulgación de la presente ley se limitará hasta treinta y cinco años la edad que deberán tener las naves, contados desde la fecha de su construcción, para que puedan hacer el transporte marítimo de cabotaje. Sin embargo, el Presidente de la República, previo informe de peritos oficiales, podrá aumentar el límite fijado por períodos de cinco años para aquellas naves en que se hayan renovado partes vitales o efectuado reparaciones importantes que las dejen en buenas condiciones de servicio.

(Suprimido).

**Artículo 33.** Las naves nacionales que tengan establecidos servicios de cabotaje, cuyos capitanes estén en posesión del título de capitán de alta mar, sólo estarán obligadas a utilizar los servicios de Práctico Oficial para el amarre y desamarre a molos, muelles o espigones en el interior de los puertos artificiales.

Estas mismas naves en los puertos de la República formalizarán en papel simple las tramitaciones por permisos para hacer el cabotaje, para radioestaciones, para depositar carga en los sitios, para llevar animales, pacotilla e inflamables, para trabajos en horas extraordinarias; solicitudes de trasbordo de carga, para hacer protestas en las Gobernaciones Marítimas; certificado de arreglo de cronómetros y el zarpe.

Las naves tramitarán sus despachos en el primer puerto inicial de cada viaje, los que servirán para todos los puertos de recalada sin más requisitos que la visación de la Aduana y Autoridad Marítima para que puedan continuar viaje.

**Artículo 34.** Las naves nacionales pertenecientes a empresas que tengan establecidos servicios regulares de cabotaje entre los puertos de la costa de Chile y que extiendan sus líneas a puertos de los países limítrofes, serán consideradas como de simple cabotaje nacional para los efectos del pago de los derechos de faros y balizas, cabotaje, sanidad atraque y estadías en los puer-

tos, practicaje y pilotaje y disposiciones del artículo anterior.

Asimismo estarán exentas del pago por visación consular de los actos relativos a la navegación que indican los artículos 2.º 3.º y 4.º de la ley número 4,815, de 3 de febrero de 1930, y por trabajos extraordinarios y de sobretiempo en los consulados chilenos.

La carga que arribe a puertos nacionales en estas naves gozará del privilegio de permanecer en las aduanas durante dos meses sin gravamen alguno por concepto de almacenaje.

**Artículo 35.** Las naves nacionales acogidas a los privilegios de la presente ley no podrán venderse al extranjero, o sea, no podrán dejar de pertenecer a la matrícula nacional, sin la autorización del Presidente de la República.

Además de la nulidad del contrato, la infracción a esta disposición será penada con una multa equivalente al valor de estimación que de ellas haga la Dirección del Litoral y de Marina Mercante, sin perjuicio de la responsabilidad criminal que corresponda al administrador y directores de la empresa responsables de la venta, la que será castigada de acuerdo con los artículos 467 y siguientes del Código Penal.

**Artículo 36.** Deróganse la ley número 3,841 de 6 de febrero de 1922 y todas las disposiciones que sean contrarias a la presente ley.

## TITULO IX

### Del Departamento de Transporte y Navegación del Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio

**Artículo 37.** El personal del Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio, con los sueldos asignados por la ley al grado que se indica en el Estatuto Administrativo, modificado por la ley 5,005, de 24 de noviembre de 1931, será el que determina el artículo 20.º de la ley número 5,051, de 17 de febrero de 1932, modificado por la ley número 5,388, de 30 de enero de 1934, con las modificaciones siguientes:

**En la Subsecretaría de Comercio:** Substi-

túyense los 3 grados 6.ºs de Jefes de Sección por grados 3.ºs y un grado 9.º por grado 6.º que corresponderá al 2.º Jefe del Departamento de Transportes y Navegación.

**En la Subsecretaría de Relaciones Exteriores:** Substitúyense por grados 3.ºs los grados 5.º del Asesor Jurídico y el de los Jefes de Departamento Diplomático y Consular y agrégase a la planta con el mismo grado el actual cargo de Director del Departamento Administrativo y del Personal que figura como de contrata.

Para financiar el mayor gasto de 97,500 pesos que importará la vigencia de las disposiciones del presente artículo, durante el año 1938, se harán los siguientes trasposos de ítem en el presupuesto del Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio para el mismo año:

De los ítem 05|03|02, letra e), 05|04|02, letra e), 05|02|04, letra a) y 05|02|04, letra t), a los ítem 05|02|01, 05|02|02, letra e), 05|05|01 y 05|05|02, letra e).

## TITULO FINAL

**Artículo 38.** Esta ley comenzará a regir desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial".

**Artículos transitorios.**  
Suprimido.

**Artículo 1.º** Se concede un plazo de seis meses, a contar de la fecha de la vigencia de la presente ley, para que las empresas existentes se ajusten a sus disposiciones.

**Artículo 2.º** Las personas naturales o jurídicas extranjeras que, a la fecha de la promulgación de esta ley, tengan establecidas agencias de naves de cabotaje o estén dedicadas a las faenas de carga y descarga de esas mismas naves en los puertos del litoral, tendrán su plazo de tres años, contados desde la fecha de la promulgación de esta ley, para liquidar sus empresas o negocios, pudiendo, en el entre tanto, continuar el giro de su comercio.

**Artículo 3.º** La supresión de contribuciones ordenada en los artículos 33 y 34 empezará a regir desde el 1.º de enero del año siguiente a la fecha de la promulgación de la presente ley.

Artículo 4.º En los puertos donde existan obras portuarias de carga y descarga de propiedad fiscal con capacidad suficiente para atender cumplidamente al movimiento marítimo comercial de la respectiva zona de atracción, no podrán hacerse concesiones de muelles y no se renovarán a su expiración las que estén actualmente vigentes.

Acordado en sesión de las Comisiones Unidas de Relaciones Exteriores y Comercio y de Defensa Nacional, celebrada el 20 de diciembre de 1937, bajo la presidencia del señor Valenzuela, y con asistencia de los señores: Bórquez, Bravo, Concha don Luis Ambrosio, Guzmán, Lira, Maza y Silva Cortés.

**Oscar Valenzuela Valdés.—E. Bravo O.—Romuado Silva. — Con salvedades: E. E. Guzmán.— José Maza.— A. Bórquez.— F. Altamirano S., Secretario”.**

El señor **Cruchaga** (Presidente). — En discusión general el proyecto.

El señor **Lira Infante**. — Pido la palabra.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — La había solicitado con anterioridad el honorable señor Valenzuela.

En seguida la concederé a Su Señoría.

Tiene la palabra el honorable señor Valenzuela.

El señor **Valenzuela**. — La exposición publicada por la Asociación Nacional de Armadores y la intensa campaña de prensa contra el texto del Proyecto de reforma de la Ley de Cabotaje, recomendado por las Comisiones Unidas de Relaciones Exteriores y Comercio y de Defensa Nacional, me obliga a decir dos palabras sobre el espíritu general que ha inspirado esa recomendación.

Como lo dice el informe de las Comisiones, dada la complejidad de la materia, se solicitó la cooperación ilustrada de las diversas entidades, tanto privadas como gubernativas, que podían aportar luces a la solución de los diversos problemas llamados a resolverse.

Además de los miembros de las Comisiones, se tuvo la suerte de contar con la valiosa ayuda de los honorables Senadores don Miguel Cruchaga y don Fernando Alessandri y de los señores Ministros de

Relaciones Exteriores y de Defensa Nacional.

De esta múltiple cooperación, se llegó a la redacción sometida a la consideración del Honorable Senado, sin pretender, por cierto, que las disposiciones contempladas no sean susceptibles de modificación que se sugieran en el curso de su discusión y que tiendan a armonizar los diversos intereses entre sí, bajo la equitativa e imparcial tuición del Estado.

Las Comisiones tuvieron también presente la legislación extranjera existente sobre la materia, si bien no olvidando las peculiares condiciones del país.

En doctrina, siempre he resistido toda intervención del Estado en las actividades industriales privadas, sosteniendo que ellas deben limitarse al minimum exigido por el interés público. Pero no puedo menos de adherir a la buena tesis de que, tratándose de empresas de utilidad pública, como se las llama, entre las cuales las de transporte son características, esa ingerencia del Estado requiere una mayor amplitud.

Se entrega la exclusividad a nacionales, de un comercio que es de vital importancia para todas las regiones que él une. Es natural que en el ejercicio de esta actividad se produzcan situaciones en que el Estado tenga un interés directo, como es el de la defensa nacional, o un interés indirecto de armonizar los diversos intereses cuando entre éstos se generan dificultades económicas.

Si todas las empresas de transportes están sujetas a un control que dice relación con sus tarifas, sus itinerarios, con las condiciones de seguridad para pasajeros y personal, etc., es razonable que las empresas navieras queden también bajo la regulación imparcial del Estado.

Dentro de un criterio de coordinación de los diversos organismos del Estado con las asociaciones de la industria privada, del cual tenemos feliz exponente en la labor armónica en que se desenvuelven otras actividades nacionales, no es de temer que en el caso del cabotaje vaya a producirse una falta de cooperación dañosa para la industria naviera.

La finalidad primordial de esta ley es evitar conflictos entre esa industria y el resto de las actividades productivas que le dan vida, porque toda contraposición de intereses que resultara en una disminución de éstas, se reflejaría sin duda en aquélla, con perjuicio de la economía general del país.

No se pretende, como se ha dicho, caminar hacia una absorción por el Estado de las actividades que son hoy propias de la industria naviera, ni tomar parte en forma alguna en su administración; se trata simplemente de adaptar la Ley de Cabotaje a las condiciones técnicas y comerciales modernas, en las que el Estado tiene una función reguladora que no es posible desconocer.

En la discusión de este proyecto de ley, estoy cierto que los Armadores Nacionales tendrán amplia oportunidad para hacer presente sus observaciones, y los miembros del Congreso consideraremos con el más vivo interés toda sugestión razonada que tienda a modificar las disposiciones en él contenidas.

En el ánimo de los miembros de las Comisiones Unidas y sus colaboradores, existió siempre un espíritu patriótico de contribuir al estudio sereno de los graves problemas tratados en el proyecto, sin otra directiva que servir mejor el interés nacional.

Se explica la resistencia de las actividades particulares hacia un control del Estado, que limita la libertad de comercio y, en el caso que nos ocupa, se justifica todavía más, porque esta libertad era excesiva y no cautelaba suficientemente las necesidades de la producción regional y el abastecimiento de las poblaciones que sirve el tráfico marítimo. El Estado está en la obligación de colocar, sobre la natural tendencia autonomista de la economía privada, el supremo interés nacional, cuando ambos se contraponen, naturalmente tratando de buscar soluciones de equidad. Porque no era justo dejar entregados al exclusivo arbitrio de la industria naviera, aquellas necesidades y abastecimientos.

Este mismo supremo interés nacional, es el que ha inspirado las disposiciones sobre

nacionalidad de la tripulación y venta de naves al extranjero. Las Comisiones informantes se guiaron por un criterio que seguramente habrá de encontrar la amplia aceptación del Congreso, ya que en casos que se relacionan con la defensa nacional, por sobre todas las doctrinas legalistas, puede decirse que la acción del Estado tiene un carácter ilimitado. Podrán atenuarse algunas disposiciones prohibitivas del proyecto en esta materia, pero el principio debe quedar en pie.

Como Presidente de las Comisiones informantes, he querido adelantar estos conceptos en la discusión general, insistiendo en que al estudiar dicho proyecto, nos guió el alto propósito de cautelar el interés público, sin herir los legítimos derechos de la industria naviera.

Nuestro pensamiento es que el cabotaje, reservado a las naves nacionales, al mismo tiempo que una garantía de seguridad para el Estado, en el caso de un conflicto, lleve a nuestra Marina Mercante a un grado de prosperidad acorde con la época y que esté en consonancia con sus brillantes tradiciones.

En mi concepto, señor Presidente, nuestra Marina Mercante debe merecer una atención especial de los poderes públicos. La dilatada costa del país y su configuración geográfica son factores favorables para su desarrollo. No podemos competir con los países vecinos en población ni en área cultivable, y nuestras posibilidades económicas están en la producción industrial y en el mar que baña toda la extensión del territorio. La historia nos demuestra la influencia civilizadora y predominante de pequeños países que pusieron su destino en el mar. Nuestra raza ha demostrado ser apta para las actividades marítimas en la guerra y en la paz. El estímulo del Estado encuentra así una materia prima adecuada que ofrece las mejores expectativas. Démosle, pues, los medios de que pueda desarrollar sus condiciones naturales. La Marina Mercante necesita una protección más efectiva del Estado, y los recursos que a ella se destinen nunca serán perdidos para la economía nacional.

Creo interpretar el espíritu predominante en las Comisiones al expresar estos conceptos, que están muy lejos de la hostilidad o de la incomprensión relativas a los verdaderos intereses de la industrial naviera, que nos ha supuesto una campaña de prensa y otras publicaciones que se han hecho sobre la materia.

La discusión del proyecto pondrá las cosas en su lugar y manifestará la buena disposición en que estamos para buscar las soluciones más adecuadas y equitativas en problema de tanta importancia.

El señor **Cruchaga** (Presidente).— Tiene la palabra el honorable señor Lira Infante.

El señor **Lira Infante**.— Cuando, hace cerca de un mes, formulé indicación para que este proyecto volviera a Comisión, el honorable señor Bravo manifestó que la indicación que yo formulaba obedecía al propósito de postergar indefinidamente el despacho de este proyecto.

No necesitaba sacudirme de esta inculpación absolutamente injustificada, porque no reconozco a ningún honorable Senador por muy amigo que sea, el derecho de calificar intenciones, sobre todo en forma que no corresponde a la verdad de los hechos; pero la lectura del informe me ha dado plenamente la razón. Hice bien, y no me arrepiento de ello, en haber solicitado que este proyecto volviera nuevamente a Comisión. Como tuve el honor de formar parte de la Comisión en reemplazo de mi estimado amigo el señor Muñoz Cornejo, he podido darme cuenta, como dice el informe, de que el proyecto que conoció el Senado hace un mes, no era satisfactorio, merecía mayor estudio y exigía grandes modificaciones.

Siento satisfacción poder decir al Senado que tanto las Comisiones unidas, como la Subcomisión de que tuve el honor de formar parte, dedicaron al estudio de este proyecto todo el tiempo de que dispusieron, no menos de 6 u 8 sesiones de largas horas, y se llegó a la conclusión de que el proyecto anterior necesitaba, como digo, importante y numerosas modificaciones.

No nos distancia, a los que discutimos este asunto, sino la apreciación respecto de los medios de cómo puede formarse la Marina Mercante Nacional. Todos anhelamos que

Chile disponga de una Marina Mercante poderosa y eficiente; pero diferimos en los medios de que hay que echar mano para llevar a la práctica esta necesidad. Hay algunos que creen que esta finalidad puede obtenerse haciendo intervenir al Estado en toda forma, hasta el extremo de que nada puedan hacer los armadores sin esa intervención. Otros creemos, por el contrario, que se justifica la intervención del Estado, porque se trata de servicios de alta importancia de los cuales el país no puede prescindir; pero que es necesario dejar a los armadores cierta libertad para que puedan desarrollar su industria. No hay que olvidar que la industria naviera, la marina mercante nacional, representa hoy día, a pesar de que puede decirse que se encuentra en pañales, más de 500.000.000 de pesos.

Para formar la Marina Mercante Nacional no habría sino dos caminos: o el Estado la forma con sus recursos, o el capital particular concurre a salvar esta necesidad de orden nacional.

Sabemos, aunque sea triste confesarlo, que el Estado no está en condiciones de afrontar este gasto. Difícilmente puede mantener, en el pie de eficiencia que todos deseamos, a la Marina de Guerra. Precisamente hoy en la mañana concurrí a la sesión de la Comisión de Defensa Nacional, en la cual se trató de un proyecto que luego vendrá al Senado, para proveer a la Marina de Guerra de los elementos necesarios para que pueda desarrollar sus funciones con eficiencia; pero pensar que el Estado pudiera contar con los recursos necesarios para desarrollar la marina mercante nacional, sería una ilusión, y si necesita recurrir al capital particular, es necesario invitar a éste en forma de que pueda responder, y no alejarlo con tales trabas y prohibiciones que ningún armador quiera interesarse en esta industria que, por su propia naturaleza, encierra grandes riesgos.

Yo desearía, señor Presidente, que, al discutirse este proyecto, que es uno de los más importantes que se han traído al conocimiento del Honorable Senado, se tuviera en vista el mismo propósito, la misma inspiración que movió a los legisladores argentinos al dictar la actual Ley de Marina Mer-



cante Nacional que rige en ese país, y cuyo artículo final dice lo siguiente:

“Artículo 29. El Poder Ejecutivo, al reglamentar esta ley, cuidará de exigir el mínimo posible de formalidades y cargas y no establecer exigencias que pongan a los buques de la matrícula nacional en inferiores condiciones que los extranjeros. Se hará una revisión de los reglamentos y ordenanzas que rigen la navegación a fin de simplificarlos y ponerlos en concordancia con los términos y propósitos de la presente ley”.

No es otra cosa lo que he procurado al formular, hace cerca de un mes, indicación para que este proyecto volviera a Comisión.

Hoy tengo la satisfacción de comprobar que esta nueva tarea que se impuso a las

Comisiones Unidas ha sido bastante fructífera y que el Honorable Senado podrá conocer, en pocos momentos más, un proyecto que, a pesar de tener, a mi juicio, algunos errores y merecer algunas modificaciones, es mucho más satisfactorio que el que había sido entregado a nuestro conocimiento.

El señor **Silva Cortés**.—Pido la palabra señor Presidente.

El señor **Cruchaga** (Presidente).—Quedará Su Señoría con la palabra, pues ha llegado la hora.

Se levanta la sesión.

—Se levantó la sesión a las 4 P. M.

**Antonio Orrego Barros,**  
Jefe de la Redacción.

