

## LEY DE FOMENTO A LA MARINA MERCANTE

---

(Publicado en Diario Oficial 22 Diciembre 1979)

Modificaciones incorporadas: Ley 18.454; Ley 19.619; Ley 18.899

**Núm. 3059.-** Santiago, 21 de diciembre de 1979.- VISTOS: Lo dispuesto en los decretos leyes N°s. 1 y 128, de 1973; 527, de 1974; y 991, de 1975, y

### CONSIDERANDO:

Que la condición geográfica y posición relativa del territorio de Chile respecto de los mercados internacionales imponen la necesidad de contar con un sistema de transporte de carga que aseguren su adecuado desarrollo;

Que la vía marítima constituye el principal medio para servir a dicha realidad geográfica;

Que Chile requiere, por tanto disponer de una Marina Mercante que le asegure un servicio eficiente tanto en el interior como hacia el exterior.

La Junta de Gobierno de la República de Chile ha acordado dictar el siguiente

### DECRETO LEY

#### TITULO I

#### Disposiciones Generales

**ARTICULO 1º.-** La Política Naviera permanente de Chile es fomentar el desarrollo y favorecer la mantención de su Marina Mercante en armonía con el interés general. En tal sentido, el Estado de Chile propenderá a apoyar a las empresas navieras chilenas para obtener acceso a los mercados mundiales de transporte marítimo y para que transporten efectivamente desde o hacia Chile una parte relevante de las cargas marítimas.

Para los efectos de la aplicación de esta ley, se entenderá por “naviero chileno” o “empresa naviera chilena”, a la persona natural o jurídica que cumpla con los requisitos que se exigen para abanderar una nave en Chile, de acuerdo con el artículo 11º del decreto ley 2.222, de 1978; se dedique al comercio de transporte marítimo y sea dueña o arrendataria de nave o naves mercantes bajo matrícula y bandera chilenas. Asimismo, serán considerados “naviero chileno” o “empresa naviera chilena”, las personas naturales o jurídicas que, cumpliendo con los demás requisitos exigidos en este artículo, reputen naves de acuerdo a lo dispuesto en los incisos cuarto y quinto del artículo 6º.

La inspección y supervigilancia de la Marina Mercante serán ejercidas por

la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, del Ministerio de Defensa Nacional, en lo que respecta a sus aspectos técnicos y a las atribuciones que las leyes le confieren, y por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en lo que se refiere a los aspectos comerciales.<sup>(1)</sup>

**ARTICULO 2º.-** Las disposiciones de esta ley se aplicarán, a falta de norma expresa, a las empresas navieras chilenas, comprendidas las de remolcadores y de lanchaje, y a las empresas de muellaje nacionales. Se aplicarán también, en todo aquello que corresponda, a los astilleros y maestranzas que efectúen construcción y reparación del material a flote. <sup>(2)</sup>

## TITULO II

### De las Reservas de Carga.

**ARTICULO 3º.-** <sup>(3)</sup> El cabotaje queda reservado a las naves chilenas. Se entenderá por tal el transporte marítimo, fluvial o lacustre de pasajeros y de carga entre puntos del territorio nacional, y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva.

Las naves mercantes extranjeras <sup>(4)</sup> podrán participar en el cabotaje cuando se trate de volúmenes de carga superior a 900 toneladas, previa licitación pública efectuada por el usuario, convocada con la debida anticipación. En este caso y para el solo efecto de la adjudicación de la licitación, las ofertas con naves mercantes extranjeras se incrementarán en un porcentaje similar al de la tasa general del arancel aduanero, de acuerdo con el procedimiento que señale el Reglamento.

La adjudicación de embarque de cargas mediante el proceso de licitación señalado en el inciso anterior, podrá ser reclamada por los navieros chilenos que participaron en la licitación dentro del plazo de tres días hábiles, contado desde la fecha de su adjudicación ante la Comisión mencionada en el artículo siguiente, la que deberá resolver en su sesión inmediatamente posterior a la fecha del reclamo, sea aquélla ordinaria o extraordinaria. Transcurridos treinta días contados desde la fecha del reclamo sin que medie un pronunciamiento de la Comisión, la adjudicación de la licitación se entenderá aprobada.

Efectuada la adjudicación, y aun cuando exista reclamación pendiente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones autorizará a las naves mercantes extranjeras para efectuar el transporte de cabotaje de las cargas señaladas.

Si fuese acogida la reclamación y el usuario embarque, éste deberá pagar

---

1) Artículo sustituido de acuerdo a lo señalado en la letra a) del Art.1º de la Ley N° 18.454, publicada en el Diario Oficial el 11 de noviembre de 1985.

2) Artículo reemplazado de acuerdo a lo señalado en la letra b) del Art.1º de la Ley N° 18.454, publicada en el Diario Oficial el 11 de noviembre de 1985.

3) Declárase interpretado el artículo 3º, que el transporte de contenedores vacíos no constituye cabotaje para los efectos de la reserva de carga contemplada en este artículo, lo anterior de acuerdo a lo señalado en el artículo 47º de la ley N° 18.899, publicada en el Diario Oficial el 30 de diciembre de 1989.

4) Expresión "naves extranjeras" sustituida por "naves mercantes extranjeras" de acuerdo a la Ley N°19.619, publicada en el Diario Oficial el 22 de mayo de 1987.

una multa de 1% a 25% del valor del flete, que será aplicado por la Comisión señalada en el artículo 4º. En este caso no se aplicarán las sanciones a que se refiere el artículo 18.

Cuando se trate de volúmenes de carga iguales o inferiores a 900 toneladas y no exista disponibilidad de naves bajo pabellón chilenos, la Autoridad Marítima autorizará el embarque de dichas cargas en naves mercantes extranjeras. Asimismo, dicha autorización deberá darse cuando se trate del transporte exclusivo de pasajeros. El Reglamento determinará cuándo se entenderá que no hay disponibilidad de naves dentro del plazo que fijará para estos efectos.

Sin perjuicio de lo establecido en los incisos anteriores, la Autoridad Marítima Local correspondiente podrá excluir a una o más naves mercantes extranjeras del cabotaje cuando, a su juicio, existieren razones suficientes para así disponerlo. En todo caso, el armador u operador de la nave podrá solicitar la reconsideración de la medida, aun por la vía telegráfica, al Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

El transporte de contenedores vacíos entre los puntos que indica el inciso 1º de este artículo, sólo podrá realizarse por armadores u operadores extranjeros cuando exista idéntica facultad para las empresas navieras chilenas en los países de la nacionalidad y domicilio del respectivo armador u operador de la nave.

Con todo, si por nacionalidad y/o domicilio un armador u operador extranjero está vinculado a un grupo de países con una política naviera común, será necesario, además, que las empresas navieras chilenas estén facultadas para transportar contenedores vacíos en y entre los países del grupo de que se trate. <sup>(5)</sup>

**ARTICULO 4º.-** Para los efectos de transportar los cargamentos que se conducen por la vía marítima desde o hacia Chile, se aplicará el principio de reciprocidad, de tal forma que la proporción del acceso que tendrán las naves extranjeras a las cargas marítimas, desde y hacia el país, se regulará según la proporción del acceso que, en sus tráficos correspondientes, se permita a las naves chilenas por el país respectivo.

Con tal objeto, se reserva para las naves chilenas el 50% de las cargas desde o hacia Chile sólo en aquellos tráficos bilaterales desde o hacia el otro país del intercambio que tenga reservada toda o parte de su carga desde o hacia Chile a su Marina Mercante.

Sin embargo, cuando algún país imponga para sus naves reservas de carga en un porcentaje superior o inferior al 50% de la carga que origine, el porcentaje de reserva de carga que se aplicará a las naves chilenas con tal país, se entenderá elevado o reducido en la misma proporción. La reserva de carga a que se refiere el artículo se entenderá siempre establecida a favor de los buques chilenos.

Para que opere la reserva de carga establecida en conformidad a lo dispuesto en este artículo, deberán cumplirse los siguientes requisitos:

- a) Que el servicio requerido sea prestado por la nave adecuada, atendida la naturaleza de la carga, dentro del plazo que determine el Reglamento, y
- b) Que las tarifas que se cobren no sean superiores a la mejor oferta que tenga el usuario.

---

<sup>5)</sup> Incisos finales agregados de acuerdo a lo señalado en el artículo 48º de la ley Nº 18.899, publicada en el Diario Oficial el 30 de diciembre de 1989.

El procedimiento de cotización de tarifas y demás condiciones será realizado en forma privada y por los usuarios los cuales deberán solicitar ofertas a todos los navieros nacionales que se hayan registrado en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones con un servicio que atiendan o expresen el propósito de hacerlo, el tráfico bilateral que se encuentra sometido a una situación de reserva de carga. Sin perjuicio de lo anterior, tratándose de cotizaciones por cargamentos completos en tráficos bilaterales sometidos a reserva de carga, las ofertas obtenidas por el usuario deberán ser registradas en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Cuando, existiendo una situación de reserva de carga, el usuario chileno utilice una nave extranjera por haber obtenido de ésta una mejor oferta, la Autoridad Marítima controlará el embarque efectivo de la carga correspondiente en la nave ofertada o en otra similar de la misma empresa naviera. En caso de contravención de esta disposición, la referida Autoridad Marítima aplicará las sanciones previstas en el artículo 17.

La reserva de carga establecida en conformidad a lo dispuesto en este artículo, se extiende a las naves de empresas navieras extranjeras que hayan celebrado acuerdos o convenios de transporte con empresas navieras chilenas en un determinado tráfico, cuando en éstos se respeten las normas que lo regulan. Para los efectos anteriores, los miembros de dichos acuerdos o convenios deberán compensar cargas equivalentes de sus países en el tráfico correspondiente. En ningún caso estos acuerdos o convenios podrán impedir o entorpecer la participación chilena de otras naves chilenas en el indicado tráfico. Los convenios o acuerdos deberán ser depositados en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, registrados en su texto original y completo, traducidos al español si estuvieran en otro idioma, o en la forma o plazos que determine el Reglamento, con el objeto de ponerlos en conocimiento de los usuarios y de la autoridad fiscalizadora de la reserva de carga, si ello fuere procedente.

Para los efectos de la reserva de carga, se considerará separadamente los fletes de carga frigorizada, graneles, líquidos o sólidos, de carga general y los demás que determine el Reglamento.

Cuando, como resultado de un acto unilateral de un país, los navieros chilenos fueren excluidos del tráfico entre ese país y un tercer país, total o parcialmente o respecto de ciertas cargas o sentidos del tráfico, la Comisión que se crea en este artículo podrá excluir, en reciprocidad, a las naves de ese país y a las fletadas u operadas por empresas navieras del mismo, del tráfico equivalente de Chile hacia o desde el tercer país. Asimismo, cuando como consecuencia de las disposiciones de reserva de carga establecidas por dos países extranjeros o por acuerdos bilaterales entre los mismos, los navieros chilenos fueren excluidos de realizar el tráfico entre ambos

Declárase que el Estado de Chile propenderá a apoyar a las empresas navieras chilenas, para obtener acceso a los mercados mundiales de transporte marítimo. El acceso que tengan *nave mercante extranjera* <sup>(6)</sup> al transporte de carga de importación y exportación que el país genera, se obtendrá sobre la base y en la proporción al acceso que se dé a las naves chilenas en las cargas que se generen en los países de origen de dichas naves.

Para los fines anteriores, el transporte marítimo de las cargas de importación y exportación queda reservado en un 50% a las naves mercantes chilenas.

---

<sup>6)</sup> Expresión "naves extranjeras" sustituida como se indica en el texto, de acuerdo a la Ley N°19.619, publicada en el Diario Oficial el 22 de mayo de 1987.

Sin embargo, cuando algún país imponga a las naves chilenas reservas de carga en un porcentaje superior o inferior al 50% de la carga que origine, el porcentaje de reserva de carga que se aplicará en Chile a las naves provenientes de tal país se entenderá elevado o reducido al que ese país aplique a las naves chilenas sin perjuicio de lo que se previene en el inciso final de este artículo.

Para los efectos anteriores se considerarán separadamente los fletes de las cargas general, líquida, frigorizada, o granel y las demás que se determinen en el reglamento.

Una Comisión integrada por el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, por un representante del Ministerio de Relaciones Exteriores, por un representante del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, y por un representante del Ministro Director de la Oficina de Planificación Nacional, y presidida por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, podrá rebajar, por razones de interés nacional, dichos porcentajes, así como excluir parcial o totalmente del tráfico de carga que origina el país; a naves pertenecientes a países que en cualquier forma o bajo cualquier pretexto, limiten artificialmente el acceso a su carga por parte de naves chilenas. La referida Comisión podrá ejercer esta facultad siempre que esta acción se estime necesaria y útil para obtener dicho acceso para las naves chilenas.

Para que opere la reserva de carga otorgada a las naves chilenas, será necesario que las tarifas que cobren no sean superiores a las del mercado o a la mejor oferta que tenga el usuario, así como también que el servicio requerido sea prestado dentro del plazo que determine el reglamento, atendida la naturaleza de la carga y teniendo en especial consideración el fomento de la Marina Mercante y el de las exportaciones chilenas.

**ARTICULO 5º.-** Todas las empresas navieras chilenas tendrán igual derecho a participar en los tráficos, tanto de cabotaje como de servicio exterior.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la Comisión señalada en el artículo anterior, velarán porque a ninguna empresa naviera chilena se le impida el acceso a las líneas regulares que se establezcan, entendiéndose por tales las que respondiendo a una necesidad de mercado, ofrezcan regularidad, eficiencia y seguridad en el transporte marítimo exterior o de cabotaje.

**ARTICULO 6º.-** Para los efectos de la reserva de carga establecida en esta ley, se reputan como chilenas las naves extranjeras fletadas y operadas por las empresas navieras chilenas, hasta en un 50% de sus tonelajes propios. Para tal objeto, se considerarán como de tonelaje propio, además de las naves chilenas de la respectiva empresa, las arrendadas con promesas de compra y las que estén en construcción.

### TITULO III

#### **Normas Tributarias, Subsidios y Franquicias.**

**ARTICULO 7º.-** Las empresas navieras comprendidas entre éstas las de lanchaje, muellaje y de remolcadores, que efectúen transporte de carga y pasajeros desde el exterior hacia Chile y viceversa, gozarán respecto de estas operaciones del mismo tratamiento

indicado en el artículo 36 del decreto ley N° 825, de 1974.

**ARTICULO 8º.-** Las empresas de Astilleros y Maestranzas Navales estarán exentas del Impuesto al Valor Agregado por la venta de bienes y prestación de servicios que efectúen a naves y artefactos navales de cualquier índole, que no efectúen cabotaje, sólo en el caso que los propietarios de dichas naves y artefactos no puedan impetrar el beneficio establecido en el artículo 7º.

**ARTICULO 9º.-** El Tesorero General de la República recibirá en pago del Impuesto al Valor Agregado generado en la importación o en los contratos de arrendamiento y fletamento de naves destinados al transporte de carga o de pasajeros, pagarés o letras de cambio por el monto total de dicho impuesto, siempre que él no sea de un monto inferior a 65 unidades tributarias mensuales.

Los referidos documentos no devengarán intereses ni reajustes, y su fecha de vencimiento se fijará en el último día del plazo para declarar y pagar el Impuesto al Valor Agregado correspondiente al sexto período tributario del citado impuesto, siguiente a la liquidación de la póliza respectiva.

Al vencimiento del pagaré o letra, el importador podrá imputar los remanentes de crédito fiscal del Impuesto al Valor Agregado, incluido el originado por el pago a que se refiere el inciso anterior, a la cancelación de la referida letra o pagaré. El remanente que pudiera producirse a favor del contribuyente podrá imputarse al pago de cualquier clase de impuesto fiscal, incluso de retención, y a los derechos, tasas y demás gravámenes que se perciban por intermedio de las Aduanas, u optar por que le sea reembolsado por la Tesorería General de la República.

Facúltase al Tesorero General de la República para reglamentar las modalidades del pago a que se refiere el presente artículo.

**ARTICULO 10º.-** Estarán exentos del impuesto adicional establecido en la Ley de la Renta los pagos y abonos en cuenta efectuados por las empresas de astilleros y las empresas navieras, incluidas las de remolcadores, las de lanchaje y de muellaje nacionales, en virtud de asesorías técnicas, servicios prestados en el exterior, intereses o cualquier otro rubro que diga relación con las actividades comprendidas dentro de su giro principal, hechas en favor de personas no domiciliadas ni residentes en el país. Estos pagos y abonos deberán contar con la autorización previa del Ministerio de Hacienda, en conformidad al reglamento.

**ARTICULO 11º.-** Todas las exenciones de impuestos, contribuciones, gravámenes o derechos establecidos en la ley N° 16.528, de Estímulo a las Exportaciones, y las disposiciones pertinentes del decreto supremo N° 1.270, de 1966, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que se encontraron vigentes a la fecha de promulgación del presente decreto ley, son aplicables a las empresas navieras en lo que respecta a su transporte internacional.

**ARTICULO 12.-** Las empresas navieras, comprendidas las de

remolcadores, las de lanchaje y las de muellaje nacionales que hubieren comprado naves, lanchas u otros materiales a flote durante la vigencia del artículo 8º de la ley 12.041, podrán seguir destinando sus utilidades al Fondo Especial de Adquisiciones, acogidas a la franquicia que contempla dicha disposición, hasta cubrir las sumas adeudadas o pagadas por esas compras. No podrán destinarse a la formación de este Fondo las utilidades de las empresas mencionadas que no provengan directamente de su giro naviero.

Asimismo, las empresas navieras a que se refiere el inciso primero de este artículo que hubiere celebrado antes del 14 de Diciembre de 1979, contratos de arrendamientos con promesa de u opción de compra, vigentes a la fecha de publicación del presente decreto ley, y que se encuentren a esta misma fecha debidamente registrados en el Banco Central de Chile, de conformidad al artículo 4º transitorio del decreto ley N° 466, de 1974, gozarán de las mismas franquicias señaladas en el inciso anterior, respecto de las sumas que paguen por concepto de arrendamiento de naves y saldos de precios que procedieren, y siempre que la compra se perfeccione dentro de un plazo de seis meses a contar de la publicación de este decreto ley.

Las empresas navieras indicadas en los incisos anteriores, que no hayan invertido el total de las sumas acumuladas en el Fondo Especial de Adquisiciones podrán destinar el saldo existente al 31 de Diciembre de 1979 a efectuar las adquisiciones que autoriza el artículo 8º de la ley N° 12.041. Los impuestos que correspondan a las sumas del Fondo que no se hayan invertido dentro del plazo de cinco años, se enterarán en arcas fiscales de acuerdo a lo dispuesto en el inciso 7º del artículo 8º de la referida ley N° 12.041.

En todo caso, si las empresas resolvieren no destinar el saldo de dicho Fondo, en los términos indicados en el inciso anterior, deberán pagar los impuestos correspondientes, con sus reajustes, pero sin recargo alguno, siempre y cuando lo hagan antes del 1º de Enero de 1981.

Para estos fines, dichas empresas deberán seguir mostrando en sus balance el Fondo Especial de Adquisiciones del artículo 8º de la ley N° 12.041, y llevando la referida cuenta auxiliar de contabilidad, a la cual deberán seguir debitando los pagos que sigan haciendo por los conceptos indicados en los incisos anteriores.

Durante el año 1979 las empresas a que se refiere este artículo seguirán acogidas a las disposiciones del artículo 8º de la ley N° 12.041.

**ARTICULO 13.-** Para todos los efectos de la ley sobre Impuestos a la Renta establecida en el decreto ley N° 824, de 1974, y sus modificaciones, el cabotaje realizado en Chile por personas sin domicilio ni residencia en el país se considerará actividad desarrollada en él y, en consecuencia, las rentas que se devenguen por dicho concepto se estimarán que son de fuente chilena.

**ARTICULO 14.-** Si el Estado exige cubrir tráficos especiales, adquirir buques de determinadas características o construir determinada infraestructura, y las empresas navieras voluntariamente no estuvieran dispuesta a hacerlo, deberá procederse a la licitación de un subsidio para ser adjudicado a aquellas empresas navieras que se comprometan a cumplir el fin perseguido. En su defecto, el Estado indemnizará a la compañía afectada.

Tanto el subsidio como la indemnización a que se refiere el inciso precedente deberán ser financiados con cargo al presupuesto del Ministerio que corresponda.

.-

**ARTICULO 15.-** Los capitanes, oficiales y tripulantes de las naves mercantes continuarán gozando de las franquicias que otorga el artículo 16º de la Ley 16.768.

#### TITULO IV

#### **Disposiciones Especiales y Vigencia.**

**ARTICULO 16.-** Las naves nacionales que se hayan adquirido en uso de las franquicias dispuestas por el artículo 8º de la Ley 12.041, que por el presente decreto ley se deroga, o en uso de las franquicias dispuestas por el artículo 12º, de este decreto ley, no podrán enajenarse al extranjero sin autorización del Presidente de la República, en la forma y monto que determine el Reglamento.

Tampoco podrán enajenarse a extranjeros sin dicha autorización, derechos, cuotas o acciones en sociedades de personas, comunidades de personas, comunidades o sociedades anónimas propietarias de naves nacionales que se encuentren en la situación descrita en el inciso anterior, cuando mediante dicha enajenación la persona jurídica o nave, en su caso, pierda la nacionalidad chilena.

Las infracciones maliciosas o culpables a estas disposiciones serán penadas con una multa equivalente al valor de estimación de la nave que haga la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, sin perjuicio de la nulidad del contrato y de la responsabilidad criminal que corresponda al administrador y directores de la empresa responsable, quienes serán castigados por la justicia ordinaria, de conformidad a los artículos 467 y siguientes del Código Penal.

**ARTICULO 17.-** Las demás infracciones al presente decreto ley que se refieren a una nave determinada serán sancionadas por la mencionada Dirección con una multa de uno a cincuenta pesos oro por tonelada de registro grueso.

**ARTICULO 18.-** El embarque que se efectúe contraviniendo la reserva de carga establecida en los artículos 3º y 4º del presente decreto ley, será sancionada con una multa hasta del 100% del valor del flete de la mercancía, multa que será de cargo del infractor y que se aplicará por la Autoridad Marítima respectiva en la forma que determine el reglamento.

La multa establecida en el inciso precedente podrá hacerse efectiva indistintamente en contra de los usuarios, fletadores o de sus representantes en Chile, o armador o su agente en el país, sin perjuicio del derecho de repetición que pueda corresponder.

La multa referida en el inciso primero se aplicará también a los que contratado el servicio, no embarque la carga, y a quienes una vez pactado un precio, no lo respeten. El pago de la multa no eximirá al responsable de indemnizar al afectado.

**ARTICULO 19.-** Deróganse la ley N° 12.041, según su texto definitivo fijado por el decreto supremo N° 333, de 1978, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el decreto ley 466, y toda otra norma legal o reglamentaria que resulte

contradictoria o incompatible con los preceptos del presente decreto ley, sin perjuicio de las excepciones que establece este mismo decreto ley. No obstante, las disposiciones del decreto ley N° 2.222, de 1978, primarán sobre las de este decreto ley si hubiere oposición de unas y otras.

**ARTICULO 20.-** No obstante lo dispuesto en el artículo 46 del decreto con fuerza de ley N° 327, de 1960, y en cualquiera otra disposición en contrario, los derechos y tarifas que la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante puede cobrar por los servicios que preste y actuaciones que realice, serán aplicables a todos los buques, cualquiera que sea su propietario o quien los administre u opere.

**ARTICULO 21.-** El Presidente de la República en el plazo de sesenta días contados desde la publicación del presente decreto ley, dictará el reglamento complementario correspondiente.

**ARTICULO 22.-** El presente decreto ley regirá sesenta días después de su publicación en el Diario Oficial.

No obstante, el artículo 6° regirá a contar del 11 de Junio de 1979, y las disposiciones del Título III a contar del 1° de Enero del mismo año. Las empresas que hayan pagado tributo de aquellos exceptuados en dicho Título, podrán imputarlo a cualquier impuesto que adeuden que se devengue en favor del Fisco, o impetrar su devolución directamente a Tesorería General de la República, la que deberá efectuar el reembolso dentro de los treinta días siguientes a la fecha que le sean solicitados.

Regístrese en la Contraloría General de la República. Publíquese en el Diario Oficial e insértese en la Recopilación Oficial de dicha Contraloría.

AUGUSTO PINOCHET UGARTE, General de Ejército, Presidente de la República; JOSE TORIBIO MERINO CASTRO, Almirante, Comandante en Jefe de la Armada; CESAR MENDOZA DURAN, General Director de Carabineros; FERNANDO MATTHEI AUBEL, General del Aire, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea.