PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LA CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS PARA CREAR UNA COMISIÓN PERMANENTE DE ASUNTOS PORTUARIOS.

I. **VISTOS**:

Lo dispuesto en los artículos 63 y 65 de la Constitución Política de la República, lo prevenido por la Ley N° 18.918 Orgánica Constitucional del Congreso Nacional y lo establecido por el Reglamento de la H. Cámara de Diputadas y Diputados

II. **CONSIDERANDO**:

1. Que, según da cuenta el más reciente reporte estadístico de la Dirección Nacional de Aduanas[1], el 77,3% de la importación y un 90,8% de la exportación son transportadas por vía marítima, lo que indica que para la economía del país la actividad portuaria tiene un carácter crítico y fundamental. A mayor abundamiento, las exportaciones que realiza actualmente el país representan un tercio de los ingresos de toda la economía de Chile. Por otro lado, las Empresas Portuarias del Estado traspasan fondos al Fisco a través del impuesto a la renta; de excedentes y dividendos; y a través del impuesto adicional del 40% (DL N°2398/1978).

   Según datos de la DIPRES[2], durante el año 2022, las Empresas Portuarias del Estado le traspasaron al Fisco $45.356 millones de pesos. Actualmente el destino de esos montos sigue la regla general, sin establecer normas especiales sobre su distribución, por lo que todo el fruto del trabajo que deben soportar las ciudades puerto llega directo al nivel central. Esta situación impide avanzar sustancialmente en la mejora de los presupuestos y la descentralización de las comunas que albergan los puertos a lo largo del país. Además, son estas mismas comunas las que reciben las externalidades negativas de la actividad portuaria, lo que reduce la calidad de vida de sus habitantes. Por lo tanto, se hace necesario establecer

[1] 2022, Servicio Nacional de Aduanas-Estadística de Comercio Exterior
[2] Traspasos de las empresas públicas al Fisco 2015-2022. Reporte Consolidado DIPRES. Revisado el 09/06/2023

OFICINA VIRTUAL
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE
31-07-2024 15:54

una instancia permanente que vele por la compensación de estas externalidades, estableciéndose entre otros mecanismos de mitigación permanentes.

2. Que, actualmente existe una dispersión administrativa y normativa en materia portuaria. El Estado de Chile participa en la gobernanza portuaria a través de diversos Ministerios y servicios, a saber:

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) a través de la Subsecretaría de Transportes que supervisa la política nacional de transportes, incluyendo el transporte marítimo y portuario y la Comisión Nacional de Seguridad en el Transporte (CONASET): Se ocupa de la seguridad en el transporte, incluyendo el transporte marítimo y la seguridad en los puertos.

Ministerio del Trabajo y Previsión Social (MINTRAB) a través de la Dirección del Trabajo (DT) que supervisa y fiscaliza el cumplimiento de la legislación laboral en los puertos, incluyendo la seguridad y salud ocupacional de los trabajadores portuarios. Esto incluye la regulación de las condiciones de trabajo, horarios, descansos, contratos, y medidas de seguridad en las operaciones portuarias con su respectiva especificidad; el Instituto de Seguridad Laboral (ISL) que proporciona servicios de seguridad y salud en el trabajo, asegurando que se implementen medidas adecuadas para prevenir accidentes y enfermedades profesionales en el entorno portuario y la Superintendencia de Seguridad Social (SUSESO): Regula y supervisa el cumplimiento de las normas de seguridad social que afectan a los trabajadores portuarios, incluyendo seguros de accidentes y enfermedades laborales.

Ministerio de Defensa Nacional a través de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR) que regula y controla las actividades marítimas, la seguridad y la protección del medio ambiente marino en los puertos.

Ministerio de Obras Públicas (MOP) a través de la Dirección de Obras Portuarias: Planifica, construye y mantiene la infraestructura portuaria.

Ministerio de Hacienda a través del Servicio Nacional de Aduanas que regula y controla las operaciones de comercio exterior que se realizan en los puertos.

Ministerio de Agricultura y Ganadería (MINAGRI) a través del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) que supervisa y controla la importación y exportación de productos agrícolas y ganaderos en los puertos y el

OFICINA CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 31-07-2024 15:54 VIRTUAL

Ministerio de Economía, Fomento y Turismo (MINECON) a través de la Agencia Chilena de Inversiones (InvestChile) que promueve la inversión extranjera en infraestructura y servicios portuarios. Y del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura (SERNAPESCA) que supervisa y controla la importación y exportación de productos pesqueros en los puertos.

Ministerio de Medioambiente a través de la Superintendencia del Medio Ambiente (SMA) que supervisa y fiscaliza el cumplimiento de la normativa ambiental en las actividades portuarias. Esto incluye la evaluación de impacto ambiental de proyectos portuarios y la implementación de medidas de mitigación y compensación; El servicio de Evaluación Ambiental (SEA) que evalúa y aprueba los estudios de impacto ambiental para proyectos portuarios, asegurando que cumplan con las regulaciones ambientales y la Oficina de Cambio Climático que Trabaja en políticas relacionadas con la adaptación y mitigación del cambio climático, lo cual puede incluir medidas aplicadas en el ámbito portuario para reducir emisiones y mejorar la resiliencia frente a eventos climáticos extremos.

Ministerio del Interior y Seguridad Pública a través de instituciones como la Subsecretaría de Prevención del Delito y las coordinaciones de las fuerzas de orden y seguridad como Carabineros de Chile que, a lo menos vería la Seguridad y orden público en instalaciones portuarias y la Policía de investigaciones, que lleva a cabo investigaciones sobre actividades ilícitas en los puertos, como el tráfico de drogas, contrabando y otros delitos relacionados con el comercio marítimo. Además, a través del departamento de Acción Social del Ministerio de Interior se canalizan las solicitudes de pensiones de gracia a los ex trabajadores marítimos portuarios.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU) aunque no directamente involucrado en la gestión portuaria, el MINVU participa en la planificación y desarrollo de las áreas urbanas adyacentes a los puertos. Esto incluye el desarrollo de infraestructuras y viviendas que apoyen la operación de los, puertos y el bienestar de las comunidades circundantes y tiene un rol en la mejora de la infraestructura urbana alrededor de los puertos, lo que puede incluir la creación de espacios públicos, mejoras en la conectividad y transporte, y la integración de los puertos en el entorno urbano de manera sostenible.

Además, participan otros organismos técnicos como el Sistema de Empresas Públicas (SEP) y la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (CAMPORT), que representan a los operadores logísticos de la industria portuaria. Esta dispersión obliga a considerar para el debate nacional,

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
31-07-2024
15:54
VIRTUAL

alternativas institucionales como la creación de una Autoridad Portuaria Nacional, similar a la existente en Perú, o un Ministerio del Mar, como en Francia.

3. Que, según las conclusiones más relevantes de la Comisión Especial Investigadora de la Cámara de Diputadas y Diputados *"de las actuaciones de los órganos de la administración del Estado en relación a la aplicación, evaluación e impacto de la ley 19.542, que Moderniza el Sector Portuario Estatal*"[3], la normativa de puertos, tras 20 años de implementación, se encuentra actualmente agotada y requiere un cambio de visión hacia una modernización portuaria integral. Esta modernización no debe limitarse únicamente a la infraestructura y operación de los puertos como eslabones aislados de la transferencia de carga, sino que debe abordarse con una perspectiva que integre la actividad marítima, ferroviaria, vial, tecnológica, medioambiental, social y normativa. La Comisión también acordó la necesidad de una regulación omnicomprensiva que abarque toda la actividad portuaria, independientemente de su propiedad pública o privada. Además, el documento advierte sobre múltiples vacíos normativos, debilidades en la aplicación de la ley y fallas en la relación entre las instituciones estatales y la fiscalización del sector logístico portuario.

4. Que, en términos de seguridad portuaria, la necesidad de un estándar nacional es crítica debido a las exigencias internacionales. La Comisión Especial Investigadora de la Cámara de Diputadas y Diputados "*de Seguridad Portuaria*" constató que el estándar de seguridad no es uniforme en todos los puertos, a pesar de que la gobernanza está definida en términos similares. La Comisión ejemplifica con el Decreto Supremo N°105/99, que establece la creación de un Comité de Seguridad con competencias locales, lo que resulta en estándares de seguridad variables. El aumento del tráfico de estupefacientes, contrabando, falsedad documental, robo de carga y otros delitos afecta la imagen y confianza en nuestros puertos, impactando negativamente el comercio exterior, que representa una parte significativa de los ingresos nacionales.

5. Que, durante 2014, se tramitó la Ley N° 20.773 del año 2014, que modificó el Código del Trabajo y la Ley de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales en materia de trabajo portuario, estableciendo obligaciones y beneficios específicos. Esta ley revisada en las comisiones permanentes de Trabajo y Hacienda, e incluye diversas aristas de la materia portuaria, como la fijación del 22 de septiembre como el Día del Trabajador Portuario; la creación y funcionamiento de un Fondo de Modernización Portuaria para apoyar el mejoramiento institucional del sector portuario público y privado; el perfeccionamiento de los

[3] La Comisión Especial Investigadora presidida por el Diputado Marcelo Diaz Díaz, inicia sus trabajos con fecha 02 de Enero del año 2019 y finaliza estos el 12 de marzo de 2020. Fue aprobada por unanimidad.

OFICINA CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 31-07-2024 15:54 VIRTUAL

sistemas de información y estadísticas portuarias; mejoras en la higiene y seguridad portuaria; y además el tratamiento sobre las pensiones para ex trabajadores portuarios.

La normativa recién citada estableció medidas especiales de mitigación para los ex trabajadores portuarios por la crisis generada en los trabajadores portuarios el fin de EMPORCHI (Empresa Portuaria de Chile) y la concesión a privados de los frentes de Atraque en los puertos estatales. Posteriormente, los trabajadores portuarios pudieron acceder a pensiones de gracia por D.S de S.E. el Presidente de la República, que se materializa a través del Departamento de Acción Social del Ministerio del Interior, cumplidos ciertos requisitos específicos de los trabajadores para que ello ocurra. Este mecanismo, establecido al amparo de la Ley 20.773, tenía un carácter transitorio. Sin embargo, y debido a que los pagos de dichas pensiones provienen del mismo fondo general que las postulaciones de todos los ciudadanos del país, existe una dificultad para cubrir el aumento de postulantes y pagos según la negociación trienal con el sector portuario.

6. Que, al existir una Comisión Permanente de Asuntos Portuarios, la tramitación de leyes como la citada anteriormente podría ser más eficiente y precisa. Incentivando además, una modernización integral del sector, abarcando tanto los aspectos laborales, normativos y operativos de la actividad portuaria, promoviendo así la sostenibilidad y eficiencia de uno de los pilares fundamentales de la economía nacional, no teniendo a su vez que recurrir a generar Comisiones Especiales Investigadoras -como las citadas en los puntos 2 y 4- toda vez que su función es distinta a la que se ha expresado en las conclusiones de ambas instancias, relacionadas sobre todo con modificaciones legislativas.

5. Que, además, es del todo pertinente uniformar criterios amplios, reconociendo la complejidad y los distintos regímenes a los que se someten los trabajadores portuarios, como los trabajadores eventuales, quienes por las características de su contratación, no han sido beneficiados ampliamente por la legislación laboral "ordinaria" como la ley de 40 horas, conciliación de vida laboral y familiar, entre otras que modifican el código del trabajo. La variedad de trabajos en esta cadena también genera diversas enfermedades profesionales[4], requiriendo medidas legales de mitigación y una evaluación permanente de los cuerpos legales, como la Ley N° 16.744 sobre accidentes y enfermedades del trabajo, vigente desde 1968. Existen diversas iniciativas, como un nuevo Reglamento de Trabajo Portuario, que buscan integrar a todos los intervinientes en una Cadena Logística Portuaria que beneficia al país lo que refuerza la necesidad de una comisión permanente que se ocupe de estos temas y

[4] Enfermedad ocasionada de una manera directa por el ejercicio del trabajo o profesión que ejerce el trabajador/a y que le provoca incapacidad (temporal, permanente) o muerte.

OFICINA CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 31-07-2024 15:54 VIRTUAL

permita una modernización integral del sector, abarcando tanto los aspectos laborales, normativos y operativos de la actividad portuaria, asegurando así la sostenibilidad y eficiencia de uno de los pilares fundamentales de la economía nacional.

6. Que, en base a lo expuesto pareciera esencial incluir elementos que reconozcan la especificidad de la labor de los puertos en la discusión legislativa, teniendo un lugar que permita entregar un correcto seguimiento y recepción de la información, y que reconozca a las distintas organizaciones sociales que se generan en torno a la materia portuaria como, por ejemplo, los Sindicatos de Puertos y de Puertos Secos; Asociaciones de Funcionarios de Aduanas; Sindicatos de Agencias de Aduana; Comunidades Logísticas; Representantes de las distintas empresas portuarias; Consejo Asesor de Puertos; Consejos Ciudadano Ciudad-Puerto como el de San Antonio; Autoridades Locales como Gobernadores Regionales, Alcaldes y Concejales de comunas portuarias; entre otros. Dándoles un espacio donde puedan expresar las necesidades asociadas a los asuntos portuarios. La creación de una Comisión Permanente de Asuntos Portuarios es fundamental para la realización de detección de necesidades, mejorar la fiscalización asociada a la materia y para generar futuros proyectos de ley en el ámbito portuario.

POR LO TANTO:

En consideración a la especificidad de los puertos como eslabones estratégicos de la economía y producción nacional, y en base a la necesidad de generar legislación portuaria específica en materia laboral, económica, medioambiental, seguridad interior y fronteriza, entre otras, la Diputada que suscribe viene a someter a la consideración de esta Honorable Cámara la creación de una Comisión Permanente de Asuntos Portuarios.

PROYECTO DE LEY:

Artículo Único: Agréguese un nuevo numeral 28, al final del artículo 216 del Reglamento de la Cámara de Diputadas y Diputados de Chile, del siguiente tenor:

"28. Asuntos Portuarios"

Camila Rojas Valderrama
Diputada de la República

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
31-07-2024
15:54
VIRTUAL



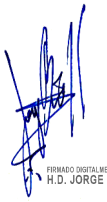
FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. CAMILA ROJAS V.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. JAIME ARAYA G.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. TOMAS DE REMENTERIA V.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. JORGE BRITO H.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. RENZO TRISOTTI M.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. LUIS SÁNCHEZ O.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. KAROL CARIOLA O.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. VLADO MIROSEVIC V.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. LEONIDAS ROMERO S.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. JAVIERA MORALES A.

