INFORME DE LA COMISIÓN DE PESCA, ACUICULTURA E INTERESES MARÍTIMOS RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY SOBRE FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA Y PESQUERA

BOLETÍN N° 18.198-15

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Pesca, Acuicultura e Intereses Marítimos pasa a informar sobre el proyecto de ley, de origen en una moción, en primer trámite constitucional, copatrocinada por los congresistas Alejandro Bernales, Roberto Celedón, Mauro González, Jorge Guzmán (A), Tomás Kast, Diego Schalper, Carolina Tello y Guillermo Valdés, sin urgencia.

I.- <u>CONSTANCIAS PREVIAS</u>.

1.- IDEA MATRIZ O FUNDAMENTAL DEL PROYECTO.

El proyecto tiene por finalidad reforzar la seguridad marítima y modernizar la fiscalización, incorporando mayores exigencias técnicas a las naves, nuevas obligaciones de auxilio y denuncia, controles preventivos al personal embarcado y mecanismos verificables de jornada laboral, entre otras medidas, con el objeto de proteger la vida humana en el mar y asegurar mejores condiciones para la gente de mar.

2.- NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO CONSTITUCIONAL O DE QUÓRUM CALIFICADO.

El inciso final del artículo 86 quáter, de conformidad con lo preceptuado en el artículo 77 de la Constitución Política de la República.

Se remite oficio a la Excma. Corte Suprema número 81/18/2026.

3.- TRÁMITE DE HACIENDA.

NO HAY.

4.- EL PROYECTO FUE APROBADO EN GENERAL POR UNANIMIDAD.

VOTARON A FAVOR BERNALES MALDONADO, ALEJANDRO; BOBADILLA MUÑOZ, SERGIO; BUGUEÑO SOTELO, FELIX ELLIOT; GUZMÁN ZEPEDA, JORGE; MACÍAS PALMA, ANDREA JACQUELINE; OSSANDÓN BRICEÑO, FABIÁN MAURICIO; RIQUELME DUCCI, ALEJANDRO GABRIEL; SANTIBÁÑEZ NOVOA, MARISELA; TELLO ROJAS, CAROLINA; VALDÉS CARMONA,

GUILLERMO VICTORIANO, Y VERGARA RODRÍGUEZ, DIEGO ALFONSO.

5.- SE DESIGNÓ DIPUTADO INFORMANTE AL SEÑOR JORGE GUZMÁN ZEPEDA.

****

La Comisión contó con la asistencia y colaboración del Contraalmirante de la Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante (S), señor Sigfrido Ramírez Braun; del Capitán de Navío Litoral (CN LT) de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y Jefe del Servicio de Inspecciones Marítimas, señor Roberto Alfaro Pérez; del Teniente 1°, señor Gastón Salinas Valdés, Asesor jurídico de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas de la Armada de Chile, y la asesora jurídica del Ministerio de Defensa, señora Maricarmen Garrido I; del Subsecretario de Pesca y Acuicultura, señor Osvaldo Urrutia Silva; de la Presidenta de la Federación Nacional de Bacaladeros de Chile FENABACH, señora Claudia Urrutia Márquez; del señor Leonardo Arancibia, asesor legislativo de la Biblioteca del Congreso Nacional; de la Corporación Nacional de Pescadores Artesanales de Chile (CONAPACH), su Presidenta, señora Zoila Bustamante y su tesorero, señor Miguel Ávalos; del director nacional del Trabajo, señor David Oddó Beas; de la directora Nacional del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura, señora María Soledad Tapia Almonacid; de la Jefa de la División de Desarrollo Pesquero de la Subsecretaria de Pesca y Acuicultura, señora Daniela Bolbarán Pérez; del director ejecutivo de INDESPA, señor Leonardo Llanos; y del señor Juan Gajardo Romero, almirante en retiro y experto en seguridad marítima.

****

II.- <u>ANTECEDENTES</u>.

Se indica en la iniciativa de ley:

II. ANTECEDENTES DE HECHO

El 30 de marzo de 2025, la embarcación pesquera Bruma, con siete tripulantes a bordo, perdió contacto con los sistemas de posicionamiento y comunicación en las cercanías de la isla Santa María. Desde ese momento no fue posible determinar oportunamente su condición, lo que generó un amplio operativo de búsqueda. Posteriormente, diversos antecedentes situaron en la misma zona a la nave industrial Cobra, perteneciente a la empresa Blumar, lo que dio lugar a la hipótesis de una eventual colisión y motivó investigaciones judiciales y peritajes especializados.

La Comisión Especial Investigadora N° 69/71 de la Cámara de Diputadas y Diputados, constituida para examinar estos hechos, identificó deficiencias relevantes en la respuesta institucional. Entre ellas, se constató que existió un lapso considerable entre el aviso inicial de

desaparición y la activación formal del protocolo de búsqueda y rescate (SAR). Este retraso excedió los parámetros sugeridos por la normativa nacional y por la práctica comparada en materia de seguridad marítima, lo que implicó la pérdida de horas críticas para la localización de la nave y la eventual protección de las vidas humanas en riesgo.

Asimismo, se advirtió que el sistema nacional de búsqueda y rescate marítimo carece de un estándar uniforme sobre tiempos máximos de reacción, así como de un mecanismo independiente que evalúe el desempeño de las instituciones involucradas. Esta ausencia de criterios claros y de control externo dificulta determinar si las demoras observadas responden a limitaciones técnicas, insuficiencia de recursos o decisiones de carácter administrativo.

En relación con la infraestructura disponible, se observó que los sistemas de posicionamiento satelital utilizados en la pesca artesanal (como el POSAT) no fueron diseñados con fines de búsqueda y rescate, lo que limita su precisión y capacidad de alerta temprana. A ello se suma la insuficiente integración de datos provenientes de distintos sistemas (AIS, BMS, POSAT), lo que impide contar con un monitoreo centralizado y en tiempo real.

La investigación también permitió constatar la inexistencia de protocolos específicos destinados a la recolección, preservación y trazabilidad de la evidencia material y digital en casos de siniestros marítimos. Tampoco existe en la legislación vigente un régimen sancionatorio aplicable a intervenciones indebidas sobre la escena del accidente o sobre registros audiovisuales y tecnológicos vinculados al mismo. Esta situación genera un riesgo significativo para la integridad de las investigaciones judiciales, pues abre la posibilidad de alteración, pérdida o manipulación de pruebas determinantes para el esclarecimiento de responsabilidades.

Por otra parte, los antecedentes técnicos recabados respecto de la nave industrial involucrada dieron cuenta de inconsistencias en las declaraciones de su tripulación y en los reportes entregados a la autoridad. Tales contradicciones han generado dudas fundadas acerca del cumplimiento del deber de auxilio consagrado en la legislación nacional –especialmente en el Decreto Ley N° 2.222, Ley de Navegación– y en tratados internacionales como el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS). El deber de socorro constituye una obligación básica del derecho marítimo, que busca salvaguardar la vida humana en el mar frente a cualquier siniestro. La falta de claridad en su cumplimiento evidencia la necesidad de fortalecer las disposiciones legales que regulan estas conductas.

En suma, el caso Bruma puso de manifiesto falencias normativas y operativas de carácter estructural. En la misma línea, el trabajo de esta Comisión Especial Investigadora permitió advertir la necesidad de actualizar y perfeccionar diversos marcos regulatorios complementarios, tales como la normativa laboral aplicable a las dotaciones embarcadas, los procedimientos de control de consumo de alcohol y drogas en faenas marítimas, y los mecanismos de fiscalización de la seguridad operacional de las naves. Todo ello con el objetivo de fortalecer un sistema

integral de prevención, respuesta y sanción frente a siniestros en el mar, que otorgue mayor certeza jurídica, resguarde la vida de los trabajadores de la pesca y la navegación, y garantice la transparencia y eficacia en la determinación de responsabilidades.

III. ANTECEDENTES DE DERECHO

El marco normativo vigente en materia de navegación en Chile se encuentra principalmente en el Decreto Ley N° 2.222, sobre Navegación, complementado por normas reglamentarias y por convenios internacionales ratificados por el país. Entre estos destaca el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969, aprobado mediante Decreto N° 22 de 1983, que establece un sistema uniforme de medición del arqueo o tonelaje de buques, clave para la determinación de exigencias técnicas y de seguridad. Sin embargo, subsisten vacíos en su aplicación a naves menores de 12 metros, lo que debilita el control de una parte relevante de la flota nacional.

Asimismo, el régimen jurídico actual contempla limitaciones en materia de control del consumo de alcohol y drogas en funciones marítimas. Si bien existen directrices administrativas de DIRECTEMAR que permiten fiscalizar estas conductas, la Ley de Navegación carece de una disposición expresa que habilite la aplicación de pruebas científicas o técnicas a la dotación de naves. Este vacío contrasta con lo previsto en el artículo 183 de la Ley de Tránsito, que otorga facultades claras a Carabineros en esta materia.

Además, la normativa vigente no contempla exigencias uniformes respecto de la utilización de radiobalizas de emergencia en las embarcaciones, particularmente en el ámbito de la pesca artesanal y las naves menores. Estos dispositivos, como la Radiobaliza Indicadora de Posición de Emergencia (EPIRB) y las radiobalizas personales (PLB), constituyen herramientas esenciales para facilitar la localización rápida de personas y embarcaciones en situación de peligro, permitiendo transmitir coordenadas precisas a los sistemas internacionales de búsqueda y rescate (SAR) y activando de manera inmediata los protocolos de auxilio. La ausencia de una obligación legal para su instalación y uso limita la capacidad de respuesta temprana ante siniestros marítimos y reduce significativamente la eficacia de las operaciones de rescate, especialmente en zonas alejadas de la costa o de alto riesgo operacional.

En lo relativo a delitos cometidos a bordo, si bien el artículo 175 del Código Procesal Penal establece la obligación de denuncia por parte de capitanes y oficiales, esta norma no se encuentra reflejada en la Ley de Navegación, lo que dificulta su conocimiento, tanto de la obligación misma como de las consecuencias de su existencia, y aplicación práctica en el ámbito marítimo.

Por otra parte, los registros audiovisuales exigidos para naves que operan con piloto automático carecen hoy de una protección penal específica frente a su destrucción o alteración dolosa, lo

que genera un vacío normativo que puede afectar la investigación de siniestros y la protección de derechos.

En cuanto al deber de auxilio en caso de accidentes, la Ley de Navegación contempla actualmente una obligación general de los capitanes, sancionada con la cancelación del título profesional. Sin embargo, no prevé una presunción de culpabilidad en caso de incumplimiento ni regula con rango legal la obligación de las naves cercanas de prestar auxilio, como sí lo hace la normativa reglamentaria y comparada (por ejemplo, las normas de la Organización Marítima Internacional).

Finalmente, en el plano laboral, el Código del Trabajo contempla el deber del empleador de registrar las horas de trabajo y descanso, pero carece de mecanismos de control objetivos y verificables que aseguren la trazabilidad de los registros. Esto genera una brecha respecto de los estándares internacionales sobre seguridad y prevención de la fatiga, en particular los establecidos en el Convenio STCW (Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar).

En síntesis, los vacíos legales y desajustes detectados justifican la necesidad de introducir reformas que fortalezcan la seguridad de la navegación, refuercen la fiscalización y alineen la normativa chilena con los estándares internacionales en la materia.

IV. CONTENIDO DE LA PROPUESTA

Por medio de esta iniciativa se plantea un conjunto de modificaciones al Decreto Ley N° 2.222, sobre Navegación, y al Código del Trabajo, con el objeto de fortalecer la seguridad marítima, modernizar los mecanismos de fiscalización y garantizar mejores condiciones laborales en el sector marítimo y portuario.

En primer lugar, se perfecciona el régimen de inscripción de naves, estableciendo como regla general la obligación de presentar el certificado de arqueo al momento de matricular una embarcación. La actual normativa contempla excepciones amplias, especialmente para naves menores, lo que dificulta un control efectivo de una parte significativa de la flota nacional. Con la reforma, las excepciones se restringen únicamente a aquellas embarcaciones que, por sus características, finalidad o zona de operación, representen un riesgo bajo para la seguridad de la navegación y del medio marino.

Asimismo, se refuerzan las medidas de control sobre el uso del piloto automático, en lo concerniente a que la nave que cuente con este sistema deberá instalar cámaras de vigilancia y dispositivos de grabación que permitan constatar la atención permanente del capitán o patrón a las condiciones externas. Al respecto, se introduce un nuevo tipo penal que sanciona con penas de presidio a quienes destruyan, alteren u oculten estos registros audiovisuales, o manipulen dolosamente los instrumentos de seguridad o posicionamiento satelital exigidos por la

normativa, cerrando un vacío legal que hasta ahora dificultaba la persecución de estas conductas.

En materia de seguridad operacional, se incorpora una disposición expresa que faculta a la Autoridad Marítima a realizar pruebas de alcoholemia y narcotest al personal que desempeñe funciones a bordo, especialmente en maniobras críticas de navegación, carga, descarga u operación de maquinaria. Se establece, además, que la negativa injustificada a someterse a dichas pruebas será considerada como presunción de consumo y dará lugar a sanciones administrativas. En caso de accidentes con resultado de muerte, lesiones graves o daños significativos al medio ambiente, estas pruebas tendrán carácter obligatorio para los miembros de la tripulación que pudieran haber tenido responsabilidad en los hechos.

Asimismo, la propuesta incorpora la obligatoriedad del uso de radiobalizas de emergencia en toda nave que opere en aguas sometidas a la jurisdicción nacional. El reglamento dictado por la Autoridad Marítima determinará las especificaciones técnicas mínimas, los procedimientos de instalación, registro, mantención y reemplazo de estos dispositivos, considerando los estándares internacionales vigentes.

La propuesta también refuerza la obligación de denuncia de delitos cometidos a bordo. Si bien esta obligación se encuentra en el Código Procesal Penal, se incorpora de manera expresa en la Ley de Navegación, a fin de asegurar un conocimiento más directo de la norma por parte de capitanes y oficiales, fortaleciendo la coherencia del sistema jurídico y la colaboración con la justicia penal.

Otro eje relevante del proyecto es la modernización del deber de auxilio en caso de accidentes marítimos. A través de esta reforma, se establece una presunción legal de culpabilidad para el capitán que, sin causa justificada, abandone el lugar del siniestro sin prestar auxilio ni dar aviso inmediato a la Autoridad Marítima. Además, se eleva a rango legal la obligación de dicha Autoridad de ordenar que las naves cercanas o en condiciones de zarpar presten socorro urgente a quienes se encuentren en inminente peligro de vida, sancionando el incumplimiento de esta orden conforme a lo dispuesto en el Código Penal.
Finalmente, en el ámbito laboral, se perfecciona el régimen de control de las jornadas y descansos de la dotación de las naves. La actual regulación descansa principalmente en el registro a cargo del capitán, lo que no garantiza una fiscalización objetiva ni trazable. La propuesta introduce la obligación de contar con mecanismos de control verificables y contrastables por la Dirección del Trabajo y la Autoridad Marítima, con el fin de resguardar los derechos de los trabajadores y prevenir los riesgos asociados a la fatiga en las operaciones marítimas.

En definitiva, el proyecto busca actualizar la legislación marítima chilena, cerrando vacíos legales y alineándola con los estándares internacionales, con el propósito de reforzar la seguridad de la

navegación, proteger la vida humana en el mar y garantizar mejores condiciones de trabajo para la gente de mar.

****

III.- <u>INTERVENCIONES.</u>

El **diputado Guzmán, patrocinante del proyecto,** agradeció que el proyecto hubiese sido puesto en tabla con rapidez, especialmente en un momento particularmente sensible para la pesca artesanal y para la Región del Maule. Al respecto, recordó el reciente accidente ocurrido diez días antes, que involucró a la embarcación pesquera “Mateo Sebastián”, en el cual fallecieron dos pescadores artesanales, uno de ellos aún desaparecido, mientras que un cuarto tripulante logró sobrevivir. Destacó el despliegue realizado por la Armada, el Gobierno y los propios pescadores en las labores de búsqueda de don Nicolás Gacitúa Faúndez, en la costa de Curicó, sector de Vichuquén y Llico, señalando que dicho contexto otorgaba especial relevancia al debate del proyecto de ley.

Indicó que la iniciativa surge a raíz del trágico hecho ocurrido el 30 de marzo de 2025, conocido como el caso “Bruma”, en el cual perdieron la vida siete pescadores artesanales de la Región del Maule. Señaló que el proyecto busca honrar la memoria de las víctimas y, al mismo tiempo, fortalecer la seguridad marítima para evitar que hechos similares vuelvan a repetirse.

Precisó que el proyecto fue presentado por él junto a los diputados Tomás de Rementería Kass, Diego Chalper, Alejandro Bernales, Mauro González, Carolina Tello, Guillermo Ramírez Valdés y Roberto Celedón, destacando el carácter transversal de la iniciativa y el hecho de que finalmente fuera radicada en la Comisión de Pesca, la que consideró como la instancia más idónea para su análisis.

Explicó que la idea matriz del proyecto consiste en fortalecer la seguridad marítima y pesquera, modernizar la normativa de navegación, reforzar los sistemas de fiscalización, mejorar la protección de los tripulantes y aumentar la capacidad estatal de prevención y reacción frente a siniestros en una actividad económica relevante y de alto riesgo.

En relación con el caso “Bruma”, señaló que la embarcación pesquera se encontraba fondeada cerca de Isla Santa María con siete tripulantes a bordo cuando dejó de emitir posicionamiento. Indicó que la investigación desarrollada habría determinado que la nave fue colisionada por la embarcación “Cobra”, perteneciente a la empresa Blumar. Añadió que, sin perjuicio de tratarse de una investigación penal en curso, el caso dejó en evidencia diversos aspectos susceptibles de mejora normativa y operativa.

Asimismo, informó que los antecedentes recogidos por la Comisión Especial Investigadora sobre el caso dieron

origen a la presente iniciativa legal. Señaló que originalmente el proyecto contemplaba medidas más amplias, pero que varias de ellas requerían patrocinio o iniciativa del Poder Ejecutivo para poder ser incorporadas.

A continuación, expuso las principales medidas contenidas en el proyecto:

Certificado de arqueo: se propone modificar el artículo 12 de la ley respectiva, eliminando la exención de arqueo para embarcaciones menores de 12 metros, salvo aquellas consideradas de bajo riesgo, con el objeto de mejorar los estándares de seguridad, control y fiscalización.

Manipulación de registros audiovisuales: se busca tipificar como delito la destrucción, ocultamiento o alteración fraudulenta de registros audiovisuales, tecnológicos o de posicionamiento satelital de las embarcaciones, particularmente considerando lo ocurrido en el caso “Bruma”, donde existirían dudas respecto del funcionamiento de las cámaras exigidas por la denominada “Ley Supersol”.

Deber de denuncia: se incorpora expresamente en la Ley de Navegación la obligación de denunciar hechos constitutivos de delito ocurridos en el mar, reforzando la coherencia normativa con el artículo 175 del Código Procesal Penal.

Alcohol y drogas a bordo: se establece la obligatoriedad de practicar alcoholemias y test de drogas en casos de accidentes graves, contemplándose que la negativa injustificada a someterse a dichos exámenes constituirá presunción de consumo, siguiendo criterios similares a la denominada “Ley Emilia”.

Fortalecimiento del deber de auxilio: se refuerza la obligación de prestar ayuda en situaciones de siniestro marítimo, estableciendo una presunción de culpabilidad para quienes abandonen el lugar pudiendo haber prestado auxilio.

Auxilio ordenado por la Autoridad Marítima: se eleva a rango legal la obligación de las naves cercanas o listas para zarpar de prestar auxilio inmediato cuando así lo instruya la Autoridad Marítima, estableciendo sanciones administrativas y eventuales responsabilidades penales por incumplimiento.

Control de tiempos de descanso: se incorporan mecanismos verificables para fiscalizar los tiempos de descanso de las tripulaciones de embarcaciones mayores, mediante sistemas automatizados, auditorías aleatorias y dispositivos biométricos.

Incorporación de tecnologías de localización: se establece el uso obligatorio de dispositivos EPIRB y PLB, orientados a facilitar la localización rápida de embarcaciones y tripulantes, remitiendo a un reglamento la determinación de sus requisitos técnicos y falta texto.

Finalmente, destacó la importancia de incorporar tecnologías de localización obligatorias en las embarcaciones y tripulaciones, señalando que se trata de equipamientos de bajo costo que podrían generar un cambio significativo en las labores de búsqueda y rescate en el mar, especialmente en situaciones como las ocurridas recientemente en la Región del Maule.

El **diputado Guzmán** agradeció especialmente el trabajo desarrollado por la Comisión Especial Investigadora y por el investigador de la Biblioteca del Congreso Nacional, Leonardo Arancibia, quien realizó un análisis comparado entre la normativa chilena y la legislación internacional, identificando diversas alternativas para fortalecer la seguridad marítima.

Asimismo, solicitó que, en futuras sesiones, sean invitados a exponer la presidenta de la Federación Nacional Bacaladera de Chile, señora Claudia Urrutia; Catalina Medel, hija del capitán y hermana de uno de los tripulantes de la embarcación “Bruma”; el Ministro de Economía, Fomento y Turismo o, en su defecto, el Subsecretario de Pesca y Acuicultura; el Director Nacional del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura; el profesor de Derecho Marítimo de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Claudio Barroilhet; y el investigador de la Biblioteca del Congreso Nacional, Leonardo Arancibia.

Concluyó señalando que el proyecto busca subsanar vacíos regulatorios existentes y contribuir al fortalecimiento de la seguridad marítima, especialmente considerando la relevancia de la pesca artesanal para la Región del Maule y las difíciles condiciones en que dicha actividad se desarrolla.

Expuso el Contraalmirante Daniel González Salinas el representación de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, en su calidad de Director de Intereses Marítimos y actuando en representación del Director General, agradeció la invitación formulada por la comisión y señaló que la autoridad marítima comparte plenamente el espíritu y la idea matriz de la iniciativa, particularmente en lo relativo a la protección de la vida humana en el mar, el fortalecimiento de los mecanismos de búsqueda y salvamento marítimo, el perfeccionamiento de la fiscalización ante siniestros y la necesidad de modernizar determinadas herramientas de control operacional y seguridad marítima.

Indicó que el Decreto Ley N.º 2.222, Ley de Navegación, posee una arquitectura jurídica robusta, concebida como una ley marco destinada a establecer principios generales, atribuciones superiores y competencias regulatorias de la autoridad marítima, delegando el desarrollo técnico y operacional en normas reglamentarias especializadas, estructura que, a su juicio, debe mantenerse en coherencia con la naturaleza técnica y dinámica de la actividad marítima moderna.

Asimismo, señaló que muchas de las medidas propuestas resultan técnicamente atendibles y consistentes con obligaciones internacionales asumidas por Chile ante la Organización Marítima Internacional, mencionando entre ellas el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo y el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW).

En relación con el articulado del proyecto, manifestó la conformidad general de la autoridad marítima con las disposiciones propuestas, formulando, no obstante, algunas observaciones específicas.

En primer término, indicó que la Ley de Navegación distingue entre el capitán de la nave y la dotación, así como entre naves mayores y naves menores, estas últimas a cargo de un patrón. Por ello, sugirió que en todas las modificaciones al articulado donde se mencione al capitán se incorpore también referencia al patrón y a la dotación de la nave, con el objeto de generalizar adecuadamente las obligaciones y responsabilidades contempladas en el proyecto.

Asimismo, respecto de las disposiciones relativas a los sistemas de grabación, señaló que no solo la normativa marítima regula dichos dispositivos, sino también la normativa pesquera, especialmente en materias vinculadas a registros audiovisuales relacionados con capturas y descartes. En consecuencia, propuso ampliar la redacción del articulado para incluir no solo la Ley de Navegación o normativa marítima, sino también otras normas aplicables que exijan sistemas de grabación y registro.

En relación con la regulación de las radio balizas, precisó que el concepto de EPIRB o radio baliza localizadora de siniestros corresponde a una tecnología específica, susceptible de evolucionar o modificarse con el tiempo. Por tal motivo, sugirió utilizar una expresión más amplia y genérica, proponiendo incorporar el concepto de “radio baliza satelital indicadora de posición de emergencia ante siniestros marítimos”, a fin de otorgar mayor cobertura normativa frente a futuros avances tecnológicos.

Finalmente, solicitó, por intermedio de la presidencia, que la autoridad marítima pudiera remitir mediante oficio un análisis técnico complementario respecto de las indicaciones formuladas al proyecto, incluyendo observaciones normativas y técnicas al articulado.

Concluyó reiterando que la institución considera que la iniciativa fortalece y complementa la seguridad marítima, razón por la cual manifestó la disposición de la autoridad marítima para participar permanentemente en las sesiones de la comisión en que sea requerida.

El **diputado Bustos** agradeció al diputado Jorge Guzmán por la presentación de la iniciativa y por haber convocado a un grupo amplio y transversal de parlamentarios para participar en ella. Señaló que proviene de una localidad pequeña vinculada a la pesca artesanal, por lo que conoce de cerca la realidad y el sacrificio cotidiano de los pescadores, esfuerzo que —indicó— muchas veces no es percibido por autoridades alejadas de las zonas costeras.

Destacó que Chile, con más de 4.000 kilómetros de costa, es un país marítimo que aún tiene una deuda pendiente en cuanto al reconocimiento y protección efectiva de sus pescadores artesanales, quienes merecen condiciones de seguridad equivalentes a las de cualquier otro trabajador.

Asimismo, manifestó que el avance y eventual aprobación de esta iniciativa legal constituye un paso importante para proteger la vida y seguridad de los pescadores, quienes diariamente enfrentan riesgos al salir a trabajar sin certeza de regresar con vida a sus hogares.

Finalmente, planteó la necesidad de continuar explorando mecanismos complementarios de protección para el sector pesquero artesanal, sugiriendo la posibilidad de involucrar a los gobiernos regionales en el financiamiento de proyectos destinados a fortalecer la seguridad de los pescadores.

La **diputada Castillo** se refirió a la necesidad de que se ponga en tabla el informe de la comisión investigadora sobre el caso Bruma.

El **diputado Valdés** manifestó su claro respaldo a la iniciativa sobre seguridad marítima y pesquera, señalando que se trata de una materia de gran relevancia para el país. Indicó que Chile cuenta con más de 6.400 kilómetros de costa y más de 83.000 kilómetros si se consideran fiordos y otros accidentes geográficos, por lo que la discusión afecta directamente la vida de miles de pescadores y de sus familias a lo largo del territorio nacional.

Destacó que detrás de cada embarcación existe esfuerzo, sacrificio y comunidades completas que dependen del mar para subsistir. Asimismo, señaló que los pescadores enfrentan frecuentemente condiciones difíciles, inseguridad, pesca ilegal y competencia desleal, situaciones que afectan especialmente a la pesca artesanal.

En ese contexto, sostuvo que fortalecer la fiscalización y la seguridad marítima implica también proteger el trabajo honesto, resguardar los recursos marinos para las futuras generaciones y otorgar mayor tranquilidad a quienes diariamente salen al mar para llevar sustento a sus hogares.

La **diputada Santibáñez** consultó respecto a que el proyecto exige con carácter general el certificado de arqueo al matricular las embarcaciones, restringiendo las excepciones solo a naves de bajo riesgo según dimensiones, finalidades y zonas de operaciones, ¿quién define y cuáles son esas naves de bajo riesgo?

La **diputada Macías** felicitó la iniciativa del proyecto de ley, señalando que aborda materias absolutamente relevantes. No obstante, manifestó la necesidad de resguardar que las disposiciones propuestas puedan ser aplicadas adecuadamente en la práctica. Indicó que el proyecto busca responder a las brechas detectadas a propósito del lamentable accidente que motivó la iniciativa, pero advirtió que algunas exigencias podrían enfrentar dificultades de implementación.

En particular, se refirió a las medidas relativas a la adaptación de la flota artesanal, señalando que históricamente ha existido resistencia desde el sector pesquero frente a nuevas exigencias vinculadas a seguridad, actualización tecnológica o revisiones técnicas, debido a que muchos pescadores sostienen no contar con las capacidades ni condiciones necesarias para cumplirlas adecuadamente. Por ello, estimó fundamental considerar dichos aspectos para asegurar la viabilidad del proyecto.

En ese contexto, manifestó que resulta relevante la comparecencia no solo del Subsecretario de Pesca y Acuicultura, sino también del Ministro de Economía, Fomento y Turismo, considerando que a través de los distintos fondos administrados por dicha cartera podrían disponerse recursos destinados a fortalecer las condiciones de seguridad del sector pesquero artesanal. Señaló que, si existe un acuerdo amplio en torno al fortalecimiento de la seguridad marítima, debe existir también una vía concreta de financiamiento que permita implementar efectivamente las medidas propuestas.

Asimismo, indicó que dispositivos como las radiobalizas tienen costos que muchas veces los pescadores no están dispuestos o no pueden asumir, especialmente porque suele existir la percepción de que los accidentes no ocurrirán. Por ello, consideró importante coordinar el proyecto con los distintos actores involucrados.

Por otra parte, valoró especialmente la propuesta destinada a eliminar las amplias excepciones existentes en materia de arqueo para naves menores, señalando que ello permitiría establecer estándares mínimos más adecuados para embarcaciones bajo jurisdicción chilena y contribuiría a resolver diversos problemas regulatorios existentes.

Sin perjuicio de lo anterior, manifestó una preocupación de fondo respecto de la disposición relativa al control de consumo de alcohol, estupefacientes y sustancias psicotrópicas en actividades marítimas. Indicó que la norma contempla la posibilidad de aplicar exámenes en el lugar de fiscalización o, en ausencia de medios

técnicos, derivar a las personas a centros de salud cercanos para la realización de alcoholemias o exámenes toxicológicos.

Al respecto, planteó dudas sobre la aplicabilidad real de la medida considerando las condiciones existentes en el litoral del país. Señaló que muchas localidades costeras cuentan únicamente con postas rurales que no disponen de capacidad técnica para efectuar este tipo de análisis y que, en numerosos territorios, ni siquiera existen laboratorios toxicológicos, debiendo enviarse las muestras a otras regiones para obtener resultados. En consecuencia, estimó necesario conocer previamente la red toxicológica disponible a nivel nacional y evaluar la capacidad real del sistema de salud para responder a estas exigencias.

Finalmente, respecto de la posibilidad de recurrir al financiamiento de los gobiernos regionales para implementar medidas de seguridad, expresó que, si bien valora el municipalismo y la descentralización, considera que no corresponde asumir que toda política pública pueda financiarse mediante recursos regionales, ya que los gobiernos regionales tienen prioridades propias vinculadas a las necesidades específicas de sus territorios y a sus estrategias regionales de desarrollo. En ese sentido, sostuvo que las políticas públicas de carácter nacional deben contar con financiamiento adecuado desde el nivel central.

La **diputada Tello** manifestó su respaldo a la iniciativa, señalando que constituye un aporte significativo y que viene a hacerse cargo de un vacío legal que quedó en evidencia a partir del trabajo desarrollado por la Comisión Especial Investigadora realizada durante el período legislativo anterior. Indicó que ello demuestra la utilidad y relevancia de dichas comisiones para identificar deficiencias normativas y proponer mejoras dentro del ámbito de las atribuciones parlamentarias.

Asimismo, expresó que existen materias que quedaron fuera del proyecto y que sería importante abordar con apoyo del Ejecutivo, considerando que se trata de una iniciativa transversal, suscrita por parlamentarios de distintos sectores políticos, lo que —a su juicio— demuestra la relevancia y amplitud del consenso existente en torno a la materia.

Manifestó además su acuerdo con las indicaciones y observaciones formuladas durante la sesión, especialmente en todo aquello respecto de lo cual la comisión tenga facultades para avanzar.

Por otra parte, planteó la necesidad de evaluar la incorporación de medidas específicas orientadas a la protección de los tripulantes, materia que —indicó— no habría sido considerada expresamente en el texto inicial del proyecto. Señaló que, dado que la iniciativa recién comenzará su discusión en particular, podría ser pertinente incorporar dichas materias en la medida que ello sea compatible con la idea matriz del proyecto.

Finalmente, sostuvo que la iniciativa constituye un buen punto de partida para construir una respuesta concreta hacia el mundo de la pesca artesanal, especialmente en materias vinculadas a la seguridad marítima. Agregó que espera que hechos como los ocurridos en el caso que dio origen al proyecto no vuelvan a repetirse y recordó que, durante sus recorridos por distintas caletas del país, pudo constatar el profundo dolor y la afectación existente en diversas comunidades pesqueras a raíz de dicha tragedia. En ese sentido, estimó fundamental que el Parlamento entregue una respuesta efectiva frente a esa realidad.

El **diputado Vergara** valoró diversas medidas contempladas en el proyecto de ley, destacando especialmente aquellas relativas a las sanciones por alteración de registros audiovisuales, la obligación de denunciar delitos por parte de las tripulaciones, las normas sobre control de consumo de alcohol y drogas y las disposiciones vinculadas a los tiempos de descanso de las tripulaciones, señalando que todas ellas tienen pleno sentido y contribuyen al fortalecimiento de la seguridad marítima.

No obstante, manifestó que, si bien existe entre los parlamentarios la mejor disposición para aportar al proyecto, muchas veces el exceso de modificaciones o incorporaciones puede terminar dificultando su implementación. Indicó que proyectos que debieran ser simples y aplicables terminan transformándose en iniciativas de gran complejidad y difícil ejecución práctica. En ese sentido, expresó que las leyes no necesariamente son mejores por ser más complejas y que, desde su perspectiva, mientras más sencillas y claras sean, mayores posibilidades existen de que resulten efectivas.

Asimismo, sostuvo que sería deseable que la iniciativa pudiera avanzar y aprobarse con rapidez, dada la importancia de la materia.

Por otra parte, propuso invitar a organizaciones y asociaciones de pescadores artesanales, particularmente aquellas vinculadas a la embarcación “Bruma”, con el objeto de conocer directamente su visión sobre la factibilidad e implementación práctica de las medidas propuestas. Señaló que, mientras para grandes embarcaciones algunas exigencias podrían ser fácilmente asumibles, para pequeños pescadores podrían representar dificultades importantes en términos de costos o capacidades de cumplimiento.

En consecuencia, estimó relevante escuchar a las asociaciones de pescadores afectadas para que puedan señalar si las medidas propuestas ya se aplican en la práctica, si resultan efectivamente implementables o si implican costos difíciles de asumir para el sector artesanal.

La **senadora Vodanovic** señaló que el proyecto viene a llenar un importante vacío normativo y felicitó a los parlamentarios

autores de la moción, destacando especialmente a los diputados de la Región del Maule que suscriben la iniciativa, entre ellos el diputado Guzmán, el diputado Valdés, el diputado Celedón. Indicó que no es casual que existan varios parlamentarios del Maule impulsando esta propuesta, considerando el profundo impacto que tuvo en la región la tragedia vinculada a la desaparición de la embarcación “Bruma” y las posteriores labores de búsqueda.

Asimismo, sostuvo que dicha tragedia permitió generar una mayor conciencia respecto de la realidad de la pesca artesanal y destacó el trabajo exhaustivo desarrollado por la Comisión Especial Investigadora. En ese sentido, señaló que muchas veces estas comisiones son percibidas únicamente como instancias de carácter mediático, sin resultados concretos, pero que en este caso permitieron generar conclusiones y propuestas legislativas relevantes.

La **senadora** felicitó particularmente al diputado Guzmán por el trabajo permanente que ha desarrollado junto a las familias y comunidades vinculadas al caso “Bruma” en la Región del Maule. Asimismo, comprometió su apoyo para la futura tramitación de la iniciativa en el Senado, manifestando la disposición de impulsar su pronta revisión y despacho, considerando especialmente la importancia de incorporar en la legislación nacional normas y estándares internacionales en materia de seguridad marítima.

Por otra parte, destacó la relevancia de la labor fiscalizadora de la Armada y subrayó la necesidad de sensibilizar respecto de la importancia de otorgar recursos suficientes a dicha institución, especialmente en el contexto de la discusión de la Ley de Presupuestos. Señaló que el aumento en los costos del combustible afecta directamente la capacidad operativa y de fiscalización marítima, ya que con los mismos recursos es posible realizar menos labores de control.

Finalmente, reiteró su valoración positiva del proyecto de ley, agradeció a los autores y participantes de la discusión legislativa y manifestó que el compromiso con la seguridad en el mar debe estar por sobre cualquier diferencia política, por tratarse de una materia de especial relevancia para el país y para las comunidades costeras.

El **diputado Bernales** destacó la relevancia de la iniciativa, señalando que recoge diversos aspectos fundamentales para fortalecer la seguridad en el ámbito de la pesca artesanal. Indicó que muchas de las materias abordadas en el proyecto han sido planteadas reiteradamente por los gremios pesqueros en las distintas regiones, especialmente en lo relativo a seguridad marítima, por lo que estimó que se trata de una iniciativa que incluso debiera contar con patrocinio del Ejecutivo para acelerar su tramitación legislativa.

Asimismo, valoró la disposición manifestada por la senadora Vodanovic para impulsar una rápida discusión del proyecto en

el Senado y sostuvo que la iniciativa reúne todos los elementos necesarios para avanzar con la celeridad que la situación requiere.

En particular, señaló que ha insistido desde el período legislativo anterior en la necesidad de fortalecer los mecanismos de búsqueda y rescate marítimo, recordando que anteriormente presentó un proyecto de ley sobre esta materia a raíz de diversos naufragios ocurridos en localidades como Calbuco y San Juan de la Costa.

Indicó que, en este tipo de emergencias, quienes primero concurren a las labores de rescate suelen ser los propios pescadores artesanales, dado su conocimiento del territorio marítimo y de las condiciones locales. Recordó que, en situaciones ocurridas en Calbuco y San Juan de la Costa, los pescadores participaron activamente junto a la Armada en las búsquedas.

En ese sentido, manifestó que existe una necesidad de mejorar la coordinación entre la Armada y los pescadores artesanales durante las labores de rescate. Relató que, en una oportunidad en Calbuco, pescadores le señalaron que las reuniones de coordinación eran sostenidas únicamente entre autoridades y la Armada, mientras ellos permanecían excluidos, pese a ser quienes mejor conocían las zonas de búsqueda y quienes igualmente terminaban participando en las labores de rescate.

Por ello, valoró que el proyecto contemple disposiciones relacionadas con la colaboración y prestación de auxilio en este tipo de situaciones, destacando además que la Armada requiere necesariamente del apoyo coordinado de los pescadores artesanales para enfrentar adecuadamente estas emergencias.

Agregó que también resulta necesario ordenar y coordinar dichas labores, considerando que en ocasiones personas concurren espontáneamente a colaborar en rescates, generando nuevas situaciones de riesgo que obligan posteriormente a desplegar recursos adicionales para auxiliarlas.

Finalmente, señaló que el proyecto contará con toda la disposición de la comisión para avanzar rápidamente en su tramitación y manifestó que, aun cuando el Ejecutivo no le otorgue urgencia, la comisión igualmente procurará darle una rápida tramitación, esperando además que el mismo criterio se mantenga posteriormente en la Sala de la Corporación.

El **diputado Guzmán** señaló que el arqueo de las embarcaciones permite determinar las medidas de seguridad que deben adoptarse según sus dimensiones, incluyendo aspectos como la cantidad de tripulantes autorizados y otras condiciones operacionales. Indicó que actualmente las embarcaciones menores —particularmente aquellas bajo los 12 metros— no se encuentran obligadas a contar con arqueo.

Explicó que el proyecto establece la obligación de arqueo, pero contempla también excepciones para ciertos casos que no lo requieran. Precisó que dichas excepciones no serán definidas directamente en la ley, sino que se remite a un reglamento que determinará los criterios aplicables, considerando factores como dimensiones, finalidad o zona de operación de la embarcación, especialmente en aquellos casos que representen bajo riesgo para la seguridad de la navegación y el medio marino.

Asimismo, respecto de las observaciones formuladas por la diputada Macías sobre las facultades de control y fiscalización, señaló que los autores del proyecto son conscientes de ciertas limitaciones de la iniciativa derivadas del ámbito de competencias parlamentarias. Indicó que no era posible entregar nuevas atribuciones específicas a determinadas autoridades sin arriesgar problemas de admisibilidad constitucional del proyecto, razón por la cual varias disposiciones fueron redactadas de manera más abierta, a la espera de que el Ejecutivo pueda complementar posteriormente el articulado mediante indicaciones.

En relación con los controles de alcohol y drogas, señaló que la propuesta sigue una lógica similar a la establecida en la legislación de tránsito. Explicó que, en caso de no contar con los dispositivos necesarios para efectuar narcotest u otros exámenes en el lugar, se contempla la posibilidad de derivar a la persona al centro de salud más cercano para la realización de muestras de sangre u otros análisis, tal como ocurre actualmente en procedimientos vinculados a accidentes de tránsito en distintas zonas del país.

Finalmente, destacó que esta materia surgió a partir de una solicitud formulada por el padre de una de las víctimas del caso “Bruma”, quien cuestionó que, tras un accidente de tal gravedad, no se hubiesen practicado exámenes de alcohol o drogas a los tripulantes eventualmente involucrados en los hechos. En ese sentido, indicó que se trata de una materia pendiente que esperan perfeccionar y enriquecer durante la tramitación legislativa del proyecto.

El **representante de la autoridad marítima, señor González,** respondiendo a las consultas formuladas por las diputadas Santibáñez y Macías, señaló que las excepciones contempladas respecto de la obligación de arqueo se refieren a embarcaciones que presentan un bajo nivel de riesgo, tales como botes menores que operan únicamente en bahías, embarcaciones que no transportan pasajeros o motos de agua, entre otras. Indicó que dichas embarcaciones igualmente se encuentran registradas, pero que no necesariamente requieren contar con certificado de arqueo.

Precisó que el objetivo de exigir el certificado de arqueo a determinadas embarcaciones es permitir establecer medidas y condiciones de seguridad acordes a sus características y dimensiones,

considerando que actualmente las embarcaciones menores de 12 metros no están obligadas a contar con dicho instrumento.

Asimismo, respecto de las radios balizas localizadoras de siniestros, recordó que en algún momento el Instituto Nacional de Desarrollo Sustentable de la Pesca Artesanal y de la Acuicultura de Pequeña Escala (INDESPA) desarrolló programas para dotar de radio balizas a embarcaciones y botes pesqueros. En ese contexto, señaló que las medidas de seguridad contempladas en el proyecto debieran involucrar también a INDESPA, atendidos los costos asociados a este tipo de equipamiento para los pescadores artesanales.

Indicó además que no necesariamente debe exigirse un equipo específico, como una radio baliza determinada, sino que podría utilizarse una denominación más amplia y genérica, considerando que actualmente existen distintas soluciones tecnológicas disponibles en el mercado que cumplen finalidades similares en materia de seguridad marítima.

Por otra parte, señaló que, en el ejercicio de sus funciones en distintas capitanías de puerto y gobernaciones marítimas, ha debido participar en numerosas labores de búsqueda y rescate, indicando que resulta imposible no empatizar con las familias afectadas en este tipo de situaciones. Expresó que el principal objetivo de la autoridad marítima siempre ha sido encontrar a las personas desaparecidas y entregar tranquilidad a sus familias.

En relación con el caso “Bruma”, indicó que, tal como lo expuso previamente el Director General del Territorio Marítimo, se destinaron numerosos días de trabajo y una gran cantidad de recursos para las labores de búsqueda, poniendo la Armada todos los medios disponibles para intentar encontrar a las víctimas.

Sin perjuicio de ello, manifestó que también resulta necesario considerar lo planteado respecto de la asignación de recursos y el impacto del aumento de los costos de combustible en las labores de fiscalización y rescate. Señaló que, tal como se indicó anteriormente, la protección y seguridad marítima no dependen exclusivamente de la Armada, sino que requieren también de la colaboración de otros actores.

En ese sentido, agradeció especialmente el apoyo desinteresado que permanentemente prestan los pescadores artesanales en las labores de búsqueda y rescate, destacando que ellos conocen adecuadamente las zonas donde ocurren los accidentes y, en muchos casos, mantienen cercanía con las personas desaparecidas.

Finalmente, señaló que sería positivo incorporar de alguna manera esta colaboración en el marco del proyecto de ley y reiteró que la autoridad marítima remitirá un oficio con propuestas técnicas

y observaciones complementarias respecto de las indicaciones planteadas durante la discusión.

Expuso la Presidenta de FENABACH, Federación Nacional de Bacaladeros de Chile, señora Claudia Urrutia Márquez.

La **señora Claudia Urrutia** señaló que comparecía ante la Comisión en representación de la pesca artesanal y, particularmente, como vocera de la organización Bruma, constituida tras la desaparición de siete pescadores artesanales frente a la Isla Santa María, en la Región del Biobío.

Indicó que dicho siniestro constituyó uno de los hechos más graves que ha afectado a la pesca artesanal en las últimas décadas y que, pese a los esfuerzos realizados por el sector en materia de capacitación, seguridad y coordinación con la Armada, el accidente dejó en evidencia importantes falencias institucionales en los sistemas de búsqueda y rescate marítimo.

Explicó que, a partir de la investigación desarrollada tras el accidente, se constató la existencia de brechas significativas entre los estándares internacionales suscritos por Chile y su aplicación efectiva en materia de seguridad marítima, búsqueda de personas desaparecidas e investigación de accidentes.

Asimismo, señaló que durante el trabajo realizado por la comisión investigadora constituida a raíz del caso Bruma se conocieron numerosos antecedentes de otros siniestros ocurridos en distintas regiones del país, muchos de los cuales habrían evidenciado demoras en los procesos de búsqueda, falta de coordinación institucional y dificultades para acceder a información oficial sobre las investigaciones.

La expositora relató casos de embarcaciones desaparecidas y de trabajadores del sector pesquero y acuícola cuyos familiares continúan enfrentando dificultades para acceder a mecanismos de búsqueda, declaración de muerte presunta o cobro de seguros asociados a la actividad pesquera.

Manifestó que la problemática no afecta únicamente a la pesca artesanal, sino que también involucra a trabajadores del sector acuícola, usuarios de embarcaciones recreativas y otras personas que desarrollan actividades en ambientes marítimos, lacustres y fluviales.

En ese contexto, sostuvo que el proyecto de ley impulsado tras el caso Bruma constituye únicamente un primer paso para abordar una problemática más amplia relacionada con la seguridad marítima y la protección de las personas que desarrollan actividades en el mar.

Indicó que la iniciativa busca establecer medidas concretas destinadas a mejorar la capacidad de búsqueda y rescate, fortalecer los sistemas de localización de personas y embarcaciones y corregir vacíos normativos detectados a partir de los distintos accidentes conocidos por la organización.

La **señora Urrutia** agregó que la situación también ha puesto de manifiesto problemas asociados a la protección social de las familias afectadas. Señaló que, a más de un año de ocurrido el accidente de la embarcación Bruma, aún subsisten dificultades para acceder a seguros, beneficios sociales y mecanismos de apoyo económico para los familiares de las víctimas.

Finalmente, hizo un llamado a la Comisión para avanzar decididamente en medidas legislativas y administrativas que permitan mejorar la seguridad marítima, fortalecer la capacidad de respuesta ante emergencias y garantizar una adecuada protección para las familias afectadas por accidentes en el mar.

La **diputada Santibáñez** destacó la exposición realizada por la señora Urrutia y valoró el trabajo desarrollado por las organizaciones de familiares y dirigentes vinculados al caso Bruma.

Se refirió a la experiencia legislativa derivada de la Ley N.º 21.500 sobre búsqueda de personas desaparecidas, señalando que uno de los principales desafíos del sistema actual radica en que las denuncias por presunta desgracia no constituyen por sí mismas un delito, circunstancia que limita en muchos casos la intensidad y rapidez de las acciones de búsqueda.

Indicó que, pese a la aprobación de dicha legislación, aún existen aspectos pendientes para lograr una implementación plenamente efectiva de los mecanismos de búsqueda unificada, particularmente en situaciones que involucran desapariciones en el mar.

Asimismo, manifestó interés en analizar la posibilidad de coordinar el contenido de la Ley Bruma con la legislación vigente sobre búsqueda de personas desaparecidas, con el objeto de fortalecer los procedimientos de búsqueda y rescate aplicables a contextos marítimos.

Finalmente, solicitó recabar antecedentes sobre el estado de implementación de la Ley N.º 21.500 y evaluar alternativas para incorporar las particularidades de las desapariciones ocurridas en ambientes marítimos dentro de dicho sistema.

El **diputado Guzmán** agradeció la presencia de la señora Claudia Urrutia y destacó el rol que ha desempeñado desde el inicio del caso Bruma en el acompañamiento a las familias de las víctimas y en la promoción de medidas destinadas a mejorar la seguridad marítima.

Señaló que la experiencia acumulada a partir de distintos accidentes ocurridos en el país demuestra la necesidad de introducir modificaciones legislativas que permitan fortalecer la prevención, la búsqueda y el rescate de personas desaparecidas en el mar.

Indicó que la iniciativa legal actualmente en estudio busca responder a problemas concretos detectados durante las investigaciones y que su propósito es generar cambios efectivos en materia de seguridad marítima.

Asimismo, sostuvo que la aprobación del proyecto constituye una forma concreta de honrar la memoria de las víctimas de la embarcación Bruma y de contribuir a evitar que situaciones similares vuelvan a repetirse.

El parlamentario enfatizó que el proyecto no pretende resolver por sí solo la totalidad de los problemas identificados, pero sí establecer herramientas que permitan mejorar significativamente las condiciones de seguridad para quienes desarrollan actividades en el mar.

El **señor presidente de la Comisión** manifestó el compromiso de la Comisión con la pronta tramitación de la iniciativa legal.

Señaló que la intención es escuchar a la mayor cantidad posible de actores involucrados, incluyendo representantes del Ejecutivo, organizaciones de pescadores, especialistas y familiares de víctimas, con el objeto de construir una legislación sólida y eficaz.

Indicó que los antecedentes expuestos durante la sesión demuestran la necesidad de revisar aspectos vinculados a la seguridad marítima, los procesos de búsqueda y rescate, la coordinación institucional y la protección de las familias afectadas por accidentes en el mar.

La **diputada Castillo** manifestó su respaldo a todas aquellas iniciativas destinadas a fortalecer la seguridad de quienes desarrollan actividades en la pesca artesanal y en el sector acuícola.

Destacó la importancia de que la Comisión avance en la tramitación de proyectos legislativos que respondan a necesidades reales de los trabajadores del mar, especialmente considerando las falencias que han quedado en evidencia a partir de distintos accidentes ocurridos en el país.

Señaló que el caso Bruma ha permitido visibilizar una problemática estructural relacionada con la ausencia de mecanismos eficaces de protección social para las familias afectadas por accidentes marítimos.

Indicó que, más allá de las labores de búsqueda y rescate, existen consecuencias económicas y sociales que impactan

profundamente a las familias de las víctimas, afectando sus ingresos y condiciones de vida.

Asimismo, sostuvo que el debate no debe limitarse a las acciones posteriores al accidente, sino que debe incluir políticas preventivas y mecanismos permanentes de protección social para trabajadores y trabajadoras del sector pesquero artesanal.

Propuso solicitar antecedentes oficiales sobre los niveles de accidentabilidad registrados en la pesca artesanal y la acuicultura durante los últimos años, con el objeto de dimensionar adecuadamente la magnitud del problema y orientar futuras iniciativas legislativas.

Del mismo modo, manifestó la necesidad de retomar la discusión sobre la denominada plataforma social para trabajadores de la pesca artesanal, estimando que constituye una herramienta necesaria para otorgar mayor seguridad y protección a las familias del sector.

La **diputada Santibáñez** complementó su intervención anterior señalando que la experiencia acumulada en materia de búsqueda de personas desaparecidas demuestra la importancia de contar con estadísticas precisas y actualizadas respecto del número de casos registrados y de aquellos que logran resultados exitosos.

Indicó que, si bien una alta proporción de denuncias por presunta desgracia termina con la ubicación de las personas buscadas, existe un número significativo de casos que permanecen sin resolución y que requieren especial atención por parte de las autoridades.

Por ello, propuso que los organismos competentes informen tanto el número total de desapariciones registradas como los resultados efectivos obtenidos en los procesos de búsqueda, con el fin de contar con una evaluación objetiva del sistema vigente.

El **diputado Valdéz** expresó su reconocimiento al trabajo desarrollado por Claudia Rojas y por las organizaciones vinculadas a la pesca artesanal que han impulsado mejoras en materia de seguridad marítima.

Manifestó su respaldo al proyecto de ley en discusión y señaló que ha colaborado en el análisis de distintas propuestas orientadas a fortalecer las condiciones de seguridad para quienes desarrollan actividades en el mar.

Indicó que resulta fundamental escuchar a los familiares de las víctimas, a especialistas en seguridad marítima y a los distintos actores involucrados antes de concluir la tramitación legislativa.

Asimismo, solicitó que las conclusiones de la comisión investigadora relacionada con el caso Bruma sean conocidas

oportunamente por la Sala de la Cámara de Diputadas y Diputados, dada la relevancia de los antecedentes recopilados.

El **diputado Bobadilla** expresó su solidaridad con los familiares de las víctimas y formuló algunas observaciones respecto del enfoque de la iniciativa legal.

Señaló que comparte el objetivo de mejorar la seguridad marítima y fortalecer los mecanismos de búsqueda y rescate, pero estimó necesario profundizar especialmente en las medidas preventivas destinadas a evitar la ocurrencia de accidentes.

Indicó que la discusión legislativa no debe concentrarse exclusivamente en las acciones posteriores a una emergencia, sino también en las exigencias de seguridad, equipamiento, capacitación y fiscalización que permitan disminuir los riesgos asociados a la actividad marítima.

Asimismo, destacó la necesidad de analizar los costos asociados a la implementación de nuevas tecnologías y dispositivos de seguridad, considerando que muchas de estas medidas requieren financiamiento y apoyo institucional para ser efectivamente aplicadas.

Finalmente, llamó a desarrollar una discusión legislativa rigurosa que permita perfeccionar el proyecto antes de su despacho.

El **diputado Bernales** compartió la necesidad de fortalecer tanto las medidas preventivas como los mecanismos de coordinación durante las operaciones de búsqueda y rescate.

Señaló que diversas organizaciones de pescadores han planteado reiteradamente problemas relacionados con la coordinación institucional frente a emergencias marítimas, particularmente en las primeras horas posteriores a un accidente.

Indicó que la Comisión procurará compatibilizar una tramitación expedita con un análisis suficientemente profundo de los distintos aspectos técnicos involucrados en la iniciativa.

Asimismo, reiteró que la seguridad de quienes trabajan en el mar constituye una prioridad y que la Comisión mantendrá el compromiso de avanzar con celeridad en la discusión del proyecto.

El **diputado Guzmán** respondió a las observaciones formuladas durante el debate y enfatizó que el proyecto incorpora tanto medidas preventivas como mecanismos de respuesta frente a emergencias.

Explicó que la iniciativa contempla modificaciones relacionadas con el régimen de arqueo de embarcaciones, la fiscalización del consumo de alcohol y drogas en actividades marítimas,

el fortalecimiento del deber de auxilio, el control de los tiempos de descanso de las tripulaciones y la incorporación de tecnologías destinadas a mejorar la localización de embarcaciones y personas.

Señaló que dichas medidas tienen un carácter operativo y buscan producir cambios concretos en la forma en que se desarrolla la actividad marítima, más allá de los aspectos reactivos asociados a la búsqueda posterior de personas desaparecidas.

Indicó además que los costos de algunas de estas tecnologías han disminuido considerablemente en los últimos años, lo que permite evaluar su incorporación obligatoria como parte de los estándares mínimos de seguridad aplicables a la actividad pesquera artesanal.

La **señora Urrutia** respondió a las observaciones formuladas por los integrantes de la Comisión respecto del carácter preventivo de la iniciativa.

Señaló que el proyecto no se limita a regular actuaciones posteriores a los accidentes, sino que incorpora medidas preventivas destinadas a reducir riesgos y mejorar las condiciones de seguridad de quienes desarrollan actividades marítimas.

Indicó que uno de los principales problemas detectados durante la investigación de diversos siniestros corresponde a la insuficiente disponibilidad y utilización de información pública sobre accidentes marítimos. Explicó que, si bien Chile ha suscrito convenios internacionales sobre investigación de accidentes, persisten dificultades para acceder a antecedentes relativos a los procesos investigativos, sus conclusiones y las medidas correctivas adoptadas.

A su juicio, la transparencia de dicha información constituye una herramienta fundamental para fortalecer la prevención y evitar la repetición de accidentes similares.

Asimismo, informó que la autoridad marítima ha impulsado la incorporación gradual de nuevos dispositivos tecnológicos de localización y monitoreo de embarcaciones, entre ellos sistemas de identificación electrónica y equipos de posicionamiento que permiten mejorar la capacidad de seguimiento de las naves durante la navegación.

Indicó que algunas organizaciones de pescadores ya han comenzado a implementar estos dispositivos, observándose resultados positivos en materia de seguridad operacional. Sin embargo, advirtió que aún existen diferencias relevantes entre regiones respecto de su utilización efectiva y de los criterios aplicados para su exigencia.

La expositora sostuvo que la tecnología actualmente disponible permite incorporar mecanismos de seguridad a

costos significativamente menores que en años anteriores, razón por la cual estimó necesario avanzar hacia estándares más exigentes para todas las embarcaciones que desarrollan actividades marítimas.

Agregó que la experiencia internacional demuestra que dispositivos personales de localización y radiobalizas pueden marcar diferencias sustantivas en la posibilidad de ubicar oportunamente a personas accidentadas o desaparecidas en el mar.

Otro de los aspectos destacados por la señora Urrutia fue el fortalecimiento del deber de auxilio.

Indicó que durante las investigaciones realizadas a propósito del caso Bruma y de otros accidentes ocurridos en distintas regiones del país se identificaron situaciones en las cuales embarcaciones que se encontraban próximas al lugar de la emergencia no concurrieron oportunamente a prestar asistencia.

A su juicio, resulta indispensable reforzar normativamente las obligaciones de auxilio y colaboración durante emergencias marítimas, considerando que la rapidez de la respuesta suele ser determinante para salvar vidas humanas.

La expositora sostuvo que la iniciativa legal busca precisamente establecer obligaciones claras y exigibles para quienes navegan en zonas próximas a una emergencia, fortaleciendo así la capacidad de respuesta del sistema marítimo nacional.

Finalmente, reiteró que la propuesta contiene elementos preventivos, operativos y de reacción inmediata frente a accidentes, razón por la cual estimó que constituye un avance concreto en materia de seguridad marítima.

La **diputada Macías** señaló que la discusión desarrollada por la Comisión permite observar la estrecha relación existente entre las decisiones legislativas y la disponibilidad de recursos públicos para su implementación efectiva.

Manifestó que numerosos problemas detectados en materia de seguridad marítima, fiscalización y capacidad de respuesta ante emergencias se encuentran vinculados a limitaciones presupuestarias e institucionales que afectan a distintos organismos del Estado.

En particular, se refirió a las capacidades operativas de la Armada y de la autoridad marítima para desarrollar labores de fiscalización, búsqueda y rescate, especialmente en zonas alejadas o de difícil acceso.

Indicó que dichas funciones cumplen un rol estratégico para el país, tanto desde la perspectiva de la seguridad de las personas como desde el ejercicio de la soberanía marítima.

Planteó la conveniencia de analizar mecanismos que permitan fortalecer dichas capacidades institucionales, especialmente considerando la extensión del territorio marítimo nacional y la creciente complejidad de las tareas asignadas a la autoridad marítima.

Asimismo, señaló que la discusión presupuestaria constituye una instancia adecuada para evaluar estas materias y promover mejoras que permitan dotar de mayores herramientas a los organismos encargados de la seguridad marítima.

Expuso el señor Leonardo Arancibia, asesor legislativo de la Biblioteca del Congreso Nacional.

El **expositor** señaló que el proyecto de ley en análisis se encuentra alineado con diversos instrumentos internacionales vinculados a la seguridad marítima, la formación de tripulaciones y las condiciones laborales en el mar.

Indicó que la iniciativa recoge principios contenidos en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), particularmente en su Capítulo V sobre seguridad de la navegación, el cual, aun cuando no fue concebido específicamente para embarcaciones pesqueras, insta a los Estados a adoptar medidas orientadas a fortalecer la seguridad marítima.

Asimismo, destacó su vinculación con el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, en materias relativas a la preparación y capacitación de las tripulaciones.

Agregó que el proyecto también incorpora recomendaciones contenidas en instrumentos de la Organización Internacional del Trabajo, especialmente aquellas contempladas en el Convenio N.º 188 sobre el trabajo en la pesca, así como recomendaciones formuladas por la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) en el Código de Conducta para la Pesca Responsable de 1995, particularmente en lo relativo a la seguridad de embarcaciones pesqueras de menor tamaño.

Informó que, para efectos de apoyar el trabajo de la Comisión Investigadora, la Biblioteca del Congreso Nacional elaboró un documento que recopila normativa internacional, recomendaciones de organismos especializados y su incorporación al ordenamiento jurídico chileno, documento que ya fue puesto a disposición de la Comisión.

Explicó que el análisis realizado permitió constatar que gran parte de las normas internacionales sobre seguridad marítima han sido incorporadas en Chile mediante leyes, reglamentos, decretos, resoluciones y circulares de la autoridad marítima, constituyendo un proceso de armonización normativa progresiva.

En cuanto al contenido específico de la moción, señaló que ésta introduce modificaciones a la Ley de Navegación, incorporando nuevas obligaciones y fortaleciendo mecanismos de control y seguridad marítima.

Respecto de la modificación al artículo 12, explicó que se busca extender la exigencia del certificado de arqueo a embarcaciones menores que actualmente no se encuentran reguladas por el Reglamento Nacional de Arqueo. Indicó que dicho certificado permite determinar de manera estandarizada las dimensiones, capacidad y características de las embarcaciones, facilitando la evaluación de aspectos relacionados con estabilidad, seguridad, equipamiento y límites de carga.

Precisó que la moción contempla excepciones para determinadas embarcaciones de bajo riesgo, cuya calificación deberá realizarse conforme a los procedimientos establecidos por la autoridad marítima. Añadió que actualmente estas materias se encuentran reguladas por la Circular O-71 sobre seguridad de naves menores, que contempla revisión de planos, inspecciones y certificación de navegabilidad.

Asimismo, destacó que el Decreto N.º 270, dictado en el marco de la normativa sobre habitabilidad de embarcaciones de pesca artesanal y apoyo a la acuicultura, incorpora requisitos constructivos y de certificación que se vinculan con las recomendaciones internacionales sobre seguridad para embarcaciones menores de doce metros de eslora.

En relación con la modificación al artículo 29 de la Ley de Navegación, señaló que ésta establece sanciones por la alteración de registros e instrumentos electrónicos vinculados a la navegación.

Indicó que dicha modificación se relaciona directamente con las disposiciones del Convenio SOLAS y del Convenio sobre Normas de Formación y Titulación, que obligan a mantener registros confiables de las actividades e incidentes de navegación. Explicó que el objetivo es garantizar la integridad de la información utilizada para fines de seguridad e investigación.

Recordó que la legislación chilena ya contempla sanciones para la adulteración de sistemas de posicionamiento satelital utilizados en actividades pesqueras, por lo que la iniciativa avanza en la misma línea de protección de la información asociada a la navegación.

Respecto de la modificación al artículo 84, señaló que ésta fortalece el deber de denuncia y los mecanismos de investigación de siniestros marítimos.

Explicó que el Convenio SOLAS obliga a los Estados a investigar accidentes marítimos y que el Convenio sobre Normas de Formación y Titulación exige establecer procedimientos para dichos efectos. Añadió que Chile incorporó estas obligaciones mediante el Decreto

N.º 106, que adopta el Código Internacional para la Investigación de Siniestros Marítimos, cuyo objetivo es identificar las causas técnicas de los accidentes y generar medidas preventivas.

En relación con la modificación al artículo 91, indicó que ésta establece la obligatoriedad de contar con radiobalizas de emergencia.

Explicó que el Capítulo IV del Convenio SOLAS exige que determinadas embarcaciones cuenten con este tipo de dispositivos, permitiendo a los Estados ampliar dichas exigencias a otras categorías de naves cuando lo estimen necesario para mejorar la seguridad.

Precisó que, en Chile, las embarcaciones pesqueras menores se encuentran sujetas al Reglamento General de Radiocomunicaciones Marítimas, contenido en el Decreto N.º 392, complementado por resoluciones específicas de la autoridad marítima que determinan los equipos de radiocomunicación exigibles según las características de cada nave.

Respecto del nuevo artículo 97 bis, señaló que la iniciativa crea un marco legal explícito para el control del consumo de alcohol y drogas por parte de la gente de mar.

Explicó que los instrumentos internacionales sobre formación y titulación obligan a los Estados a adoptar medidas destinadas a evitar que el consumo de alcohol o sustancias ilícitas afecte la aptitud de las tripulaciones para el desempeño de sus funciones.

Indicó que actualmente la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante ejerce estas facultades en virtud de sus atribuciones legales y de las disposiciones contenidas en la Ley N.º 20.000, las cuales contemplan sanciones para quienes desempeñen funciones marítimas bajo los efectos de sustancias prohibidas.

En cuanto a la modificación del artículo 112, señaló que ésta introduce una presunción legal vinculada al incumplimiento del deber de auxilio.

Explicó que el Convenio SOLAS obliga a los capitanes que reciban información sobre personas en peligro en el mar a dirigirse con la mayor rapidez posible en su auxilio. Asimismo, cuando ello no sea posible, exige dejar constancia de las razones en los registros de navegación.

Indicó que la propuesta amplía la obligación de auxilio no sólo a la embarcación directamente involucrada en un accidente, sino también a otras embarcaciones que se encuentren próximas al lugar de la emergencia y que estén en condiciones de prestar asistencia.

Agregó que los instrumentos internacionales permiten incluso suspender temporalmente los períodos de descanso de las tripulaciones cuando ello sea necesario para participar en operaciones de rescate.

Finalmente, se refirió a la modificación propuesta al Código del Trabajo, destinada a fortalecer los mecanismos de control y verificación de los períodos de descanso de las tripulaciones.

Explicó que los convenios internacionales identifican la fatiga como uno de los principales factores de riesgo para la seguridad marítima y establecen estándares mínimos de descanso para quienes desarrollan labores a bordo.

Indicó que tanto la Ley de Navegación como el Código del Trabajo contienen disposiciones orientadas a resguardar el descanso de las tripulaciones y la seguridad de la navegación, estableciendo obligaciones para los capitanes, exigencias de registro de actividades y requisitos de dotación mínima de seguridad.

Concluyó señalando que la presentación tuvo por objeto complementar el documento técnico elaborado por la Biblioteca del Congreso Nacional, relacionando las modificaciones propuestas por la moción con las obligaciones y recomendaciones contenidas en el derecho internacional aplicable a la seguridad marítima.

El **diputado Bernales** señaló que deseaba profundizar un aspecto planteado durante la sesión relativo a las capacidades operativas de la Armada y a las restricciones presupuestarias que enfrenta dicha institución.

Recordó que la Comisión sostuvo una sesión anterior con representantes de la Armada, oportunidad en la que se abordó la situación presupuestaria de las Fuerzas Armadas. Indicó que posteriormente también planteó esta preocupación en Sala, en presencia de los Ministros de Seguridad Pública, del Interior y de Defensa Nacional.

Manifestó que una parte significativa del presupuesto institucional de la Armada se destina al financiamiento de remuneraciones, lo que reduce considerablemente el margen disponible para operaciones, equipamiento y cumplimiento de las múltiples funciones que la institución desarrolla. En ese contexto, señaló que los recortes presupuestarios impactan principalmente los recursos destinados a la operación y mantenimiento de capacidades, generando efectos relevantes sobre el funcionamiento institucional.

Expresó su preocupación por las limitaciones que ello puede generar en regiones con una fuerte dependencia de los servicios marítimos, particularmente en la Región de Los Lagos.

Asimismo, cuestionó las críticas formuladas por algunas autoridades comunales respecto del actuar de la Armada y de sus unidades operativas, señalando que, más que restringir recursos, resulta necesario fortalecer las capacidades institucionales para responder adecuadamente a las necesidades de la población.

Sostuvo que la labor desarrollada por la Armada en materias de seguridad marítima, fiscalización, conectividad, búsqueda y rescate constituye un servicio fundamental para el país, razón por la cual estimó necesario visibilizar las dificultades presupuestarias que enfrenta la institución.

Indicó que la Comisión debe contribuir a poner estos antecedentes en conocimiento de las autoridades del Ejecutivo, promoviendo la adopción de medidas que permitan fortalecer las capacidades operativas requeridas para el cumplimiento de sus funciones.

Finalmente, señaló que representantes de la Armada han manifestado ante la Comisión y en reuniones sostenidas con parlamentarios que existen limitaciones operativas derivadas de restricciones presupuestarias y del envejecimiento de parte de su equipamiento, situación que puede afectar determinadas operaciones, especialmente aquellas vinculadas a búsqueda y rescate en condiciones complejas.

Concluyó reiterando su preocupación por esta materia y la necesidad de abordarla en futuras discusiones presupuestarias y legislativas.

Se escuchó a la Corporación Nacional de Pescadores Artesanales de Chile (CONAPACH), su Presidenta, señora Zoila Bustamante y su tesorero, señor Miguel Ávalos.

El señor Miguel Ávalos señala que la seguridad marítima constituye una preocupación permanente para la pesca artesanal, particularmente considerando el creciente número de mujeres que participan activamente en diversas faenas pesqueras y actividades desarrolladas tanto en el borde costero como en otras zonas de operación.

Indica que, desde la perspectiva de la Confederación Nacional de Pescadores Artesanales de Chile (CONAPACH), las regulaciones en materia de seguridad deben considerar las distintas realidades existentes dentro de la pesca artesanal, procurando que las tecnologías y exigencias incorporadas cumplan efectivamente objetivos preventivos y resulten viables desde el punto de vista operativo y económico para las diferentes flotas y pesquerías.

Respecto del proyecto de ley en estudio, señala que comparte el objetivo de fortalecer la seguridad marítima y pesquera, modernizar los mecanismos de fiscalización y mejorar las condiciones de seguridad para quienes desarrollan actividades en el mar. Sin embargo,

estima necesario analizar cuidadosamente la aplicación práctica de algunas de las medidas propuestas.

En relación con las disposiciones relativas al arqueo de naves menores, manifiesta inquietud respecto de la forma en que dichas exigencias se vincularán con la normativa actualmente vigente y con los nuevos requisitos técnicos establecidos por la autoridad marítima para embarcaciones menores. Explica que la implementación de procedimientos de revisión, aprobación de planos y autorización de modificaciones puede resultar especialmente compleja para embarcaciones de menor tamaño y para pescadores ubicados en zonas alejadas de los centros donde se concentran las instancias técnicas de evaluación.

Asimismo, se refiere a la incorporación de dispositivos de seguridad y sistemas de emergencia, señalando que la pesca artesanal ha impulsado históricamente la utilización de equipamiento destinado a mejorar la protección de las tripulaciones. Destaca la importancia de fortalecer los programas de financiamiento para la adquisición de elementos de seguridad, tales como balsas salvavidas, chalecos salvavidas y otros dispositivos de emergencia, especialmente para las embarcaciones de menor escala que presentan mayores limitaciones económicas.

En ese contexto, recuerda experiencias previas de financiamiento público orientadas a fortalecer la seguridad de las embarcaciones artesanales y plantea la conveniencia de que INDESPA pueda continuar apoyando este tipo de inversiones mediante instrumentos específicos de fomento.

Por otra parte, formula observaciones respecto de las disposiciones relativas a la presunción de responsabilidad por incumplimiento del deber de auxilio en el mar. Señala que la pesca artesanal mantiene una práctica permanente de cooperación y asistencia entre embarcaciones, por lo que estima necesario que la regulación considere adecuadamente las particularidades operativas del sector y las facultades que corresponden a la autoridad marítima en la coordinación de operaciones de rescate.

Asimismo, expresa preocupación por las normas vinculadas a los períodos mínimos de descanso de las tripulaciones, indicando que la actividad pesquera artesanal presenta características propias que difieren de las relaciones laborales tradicionales. Explica que los tiempos de trabajo y descanso se encuentran condicionados por factores operativos, climáticos y de navegación, por lo que estima necesario que la regulación considere las particularidades de las distintas pesquerías y modalidades de operación existentes en el sector.

Finalmente, señala que las medidas destinadas a fortalecer la seguridad marítima deben construirse considerando la experiencia práctica de los pescadores artesanales y las características

específicas de la actividad, de manera de compatibilizar los objetivos de protección de la vida humana en el mar con las condiciones reales en que se desarrolla la pesca artesanal a nivel nacional.

La **señora Bustamante** manifiesta que, al analizar iniciativas relacionadas con la seguridad marítima y la actividad pesquera, resulta indispensable considerar la diversidad de realidades existentes al interior de la pesca artesanal, particularmente las diferencias entre las distintas categorías de embarcaciones y pesquerías.

Manifiesta que una parte importante de la flota artesanal, especialmente aquella vinculada a la pesca bentónica y a embarcaciones de menor escala, enfrenta limitaciones económicas que dificultan la incorporación de nuevas exigencias tecnológicas o de equipamiento, por lo que estima necesario que las obligaciones que se establezcan sean proporcionales a las características y capacidades de cada segmento de la actividad.

Destaca que la seguridad constituye una preocupación permanente para los pescadores artesanales y señala que, en numerosas ocasiones, son los propios integrantes del sector quienes participan activamente en labores de auxilio y búsqueda de personas en situaciones de emergencia en el mar, colaborando con la autoridad marítima y desarrollando capacidades orientadas a la protección de la vida humana.

En ese contexto, valora los objetivos del proyecto de ley en materia de seguridad marítima, pero plantea que su implementación debe considerar las particularidades de la pesca artesanal, evitando generar cargas o exigencias que afecten desproporcionadamente a quienes desarrollan la actividad.

Asimismo, expresa preocupación por determinadas disposiciones relativas a responsabilidades y obligaciones de las tripulaciones, señalando la necesidad de distinguir adecuadamente entre las diferentes categorías de embarcaciones y las funciones que desempeñan quienes operan en la pesca artesanal.

Por otra parte, plantea la conveniencia de incorporar en la discusión legislativa medidas de apoyo para las familias de pescadores fallecidos en accidentes o siniestros marítimos. En particular, manifiesta preocupación por las dificultades administrativas y legales que enfrentan cónyuges y familiares para mantener la continuidad de permisos, embarcaciones y autorizaciones vinculadas a la actividad pesquera tras el fallecimiento de sus titulares.

Señala que estas situaciones afectan especialmente a mujeres y familias que quedan en una condición de vulnerabilidad económica, por lo que considera necesario revisar los mecanismos existentes para facilitar la regularización de derechos y permisos asociados a la actividad pesquera artesanal.

Asimismo, destaca la creciente participación de las mujeres en la pesca artesanal y la importancia de que las políticas públicas consideren adecuadamente su realidad y las necesidades de protección social de quienes integran el sector.

Finalmente, sostiene que las iniciativas legislativas destinadas a fortalecer la seguridad marítima deben complementarse con medidas orientadas a proteger a las familias de los pescadores artesanales y a garantizar que quienes enfrentan situaciones de vulnerabilidad derivadas de accidentes o fallecimientos puedan acceder oportunamente a mecanismos de apoyo y continuidad en el ejercicio de la actividad.

El **director de INDESPA** indica que el Instituto ha desarrollado diversos programas orientados al fortalecimiento de la pesca artesanal, incluyendo iniciativas destinadas a mejorar la comercialización de los productos del mar, aumentar la competitividad del sector y fortalecer las condiciones de seguridad de quienes desarrollan la actividad.

Recuerda que, durante la existencia del Fondo de Fomento para la Pesca Artesanal, se implementó una iniciativa denominada “Pesca Segura”, mediante la cual se financiaron elementos de seguridad para embarcaciones y tripulaciones, tales como balsas salvavidas, chalecos salvavidas y radiobalizas de emergencia. Explica que estos dispositivos permiten mejorar la capacidad de respuesta ante accidentes marítimos y facilitar las labores de búsqueda y rescate efectuadas por la autoridad marítima.

Asimismo, indica que INDESPA ha continuado impulsando iniciativas vinculadas a la seguridad de la actividad pesquera, principalmente a través de programas desarrollados en conjunto con los gobiernos regionales. Destaca que estos convenios permiten establecer instancias de gobernanza con participación de organizaciones de pescadores artesanales, facilitando la identificación de prioridades y la asignación de recursos conforme a las necesidades de cada territorio.

Informa que recientemente el Instituto ejecutó un programa orientado al sector jibiero en las regiones de Coquimbo, Valparaíso, Maule y Biobío, beneficiando a más de trescientas embarcaciones. Señala que dicho programa contempló financiamiento para la adquisición de equipamiento destinado a mejorar las condiciones de seguridad y operación de las embarcaciones, incluyendo sistemas tecnológicos de apoyo a la navegación y a la localización marítima.

Agrega que parte de los beneficiarios optó por incorporar equipamiento específico de seguridad, el cual se encuentra actualmente en proceso de adquisición para su posterior entrega. Asimismo, informa que se proyecta la apertura de nuevos concursos destinados a ampliar la cobertura de este tipo de beneficios, especialmente

en la Región del Biobío, atendida la relevancia de la actividad pesquera desarrollada en dicho territorio.

Manifiesta la disposición de INDESPA para continuar apoyando iniciativas orientadas a mejorar la seguridad de las embarcaciones artesanales, incluyendo mecanismos de financiamiento compartido que permitan facilitar el acceso a equipamiento especializado y ampliar el número de beneficiarios.

Finalmente, señala que la magnitud de las inversiones requeridas para dotar a la flota artesanal de determinados dispositivos de seguridad hace necesario evaluar fórmulas de financiamiento que combinen aportes institucionales, recursos regionales y mecanismos complementarios de apoyo financiero. En ese contexto, informa que el Instituto ha sostenido conversaciones con otras entidades públicas y financieras para explorar alternativas que permitan aumentar la cobertura y facilitar el acceso de los armadores a este tipo de equipamiento.

El **diputado Riquelme** consultó acerca del financiamiento de estas nuevas tecnologías que se quieren implementar, si será de costo de los mismos pescadores.

El **diputado Guzmán** señala que el proyecto de ley tiene su origen en problemáticas detectadas en el ámbito de la pesca artesanal y en las conclusiones de una Comisión Especial Investigadora, las cuales pusieron de manifiesto la necesidad de fortalecer determinadas medidas de seguridad y actualizar aspectos regulatorios vinculados a la actividad.

Respecto de las observaciones formuladas por representantes del sector pesquero artesanal, coincide en la necesidad de que las nuevas exigencias sean económicamente viables para los pescadores y reconoce la importancia de generar mecanismos de financiamiento que permitan facilitar la incorporación de tecnologías orientadas a mejorar la seguridad en el mar.

Indica que el debate no se refiere a la conveniencia de incorporar nuevas herramientas tecnológicas, cuya utilidad considera ampliamente reconocida, sino a la necesidad de establecer fórmulas adecuadas para financiar su implementación y garantizar que los costos no recaigan exclusivamente sobre los pescadores artesanales.

Recuerda situaciones ocurridas en distintas zonas del país en las que accidentes marítimos dificultaron las labores de búsqueda y rescate, señalando que la utilización de dispositivos de localización y emergencia podría contribuir significativamente a mejorar la capacidad de respuesta de la autoridad y entregar mayor tranquilidad a las familias afectadas.

En ese contexto, manifiesta su disposición a estudiar fórmulas que permitan una aplicación gradual de las nuevas

exigencias, proponiendo la incorporación de disposiciones transitorias que otorguen plazos razonables para la implementación de los requerimientos tecnológicos contemplados en el proyecto.

Asimismo, estima necesario contar con mayores antecedentes técnicos respecto de los equipos que podrían exigirse, su validación por parte de la autoridad competente y los costos asociados a su adquisición e instalación, materia sobre la cual considera conveniente recibir información complementaria de organismos especializados.

Respecto de las disposiciones relacionadas con el arqueo de embarcaciones, señala que el propósito de la iniciativa es armonizar la normativa vigente, estableciendo que los procedimientos y condiciones específicas sean definidos mediante reglamento, de acuerdo con las características de las distintas categorías de naves.

En relación con las normas sobre períodos de descanso, precisa que dichas disposiciones se encuentran dirigidas principalmente a las actividades desarrolladas en el ámbito de la pesca industrial, donde existen relaciones laborales reguladas por el Código del Trabajo. Explica que el objetivo de la propuesta es establecer mecanismos objetivos que permitan verificar el cumplimiento de los períodos de descanso de los trabajadores, en atención a antecedentes analizados durante la Comisión Especial Investigadora.

Asimismo, aclara que las disposiciones relativas a la presunción de responsabilidad por incumplimiento del deber de auxilio se encuentran orientadas a situaciones vinculadas a embarcaciones de mayor tamaño y a hechos que evidencien una omisión en el cumplimiento de obligaciones de asistencia y comunicación frente a emergencias marítimas.

Destaca, por otra parte, el rol que históricamente ha desempeñado la pesca artesanal en labores de auxilio y rescate, señalando que los pescadores artesanales suelen ser los primeros en acudir en apoyo de embarcaciones o personas afectadas por accidentes en el mar.

Finalmente, reitera la necesidad de avanzar en mecanismos de financiamiento que permitan a la pesca artesanal cumplir gradualmente con las nuevas exigencias de seguridad, proponiendo que las obligaciones contempladas en el proyecto se implementen mediante plazos transitorios razonables y con el apoyo de instrumentos públicos destinados a fortalecer la seguridad de quienes desarrollan la actividad pesquera artesanal. Por lo que se hace necesario que el Ejecutivo tenga un compromiso de financiamiento.

La **diputada Macías** reitera la importancia de considerar el proceso de descentralización del país y de respetar las competencias y autonomías propias de los gobiernos regionales al

momento de analizar mecanismos de financiamiento para programas y políticas públicas.

Señala que, durante la discusión, se ha planteado en diversas oportunidades la posibilidad de complementar determinadas iniciativas mediante recursos provenientes de los gobiernos regionales. Sin perjuicio de ello, destaca que dichas instituciones cuentan con autonomía para definir sus prioridades de inversión en el marco de sus respectivas estrategias regionales de desarrollo, orientadas a responder a las necesidades y objetivos propios de cada territorio.

En ese contexto, sostiene que, tratándose de materias vinculadas al desarrollo de la pesca artesanal y de las actividades conexas, corresponde principalmente a los organismos del Gobierno central que poseen competencia legal en la materia asumir las responsabilidades de diseño, financiamiento y ejecución de las políticas públicas destinadas al sector.

Agrega que los gobiernos regionales pueden cumplir un rol complementario y de apoyo, pero estima necesario evitar que responsabilidades propias de la administración central sean trasladadas de manera permanente a dichas instituciones, especialmente en ámbitos donde existe un mandato legal específico para determinados servicios públicos.

Asimismo, destaca la importancia de fortalecer la coordinación entre los distintos niveles de gobierno —nacional, regional y local— con el objeto de promover un desarrollo territorial equilibrado y responder adecuadamente a las necesidades de las comunidades.

Finalmente, señala que, junto con la disposición existente para impulsar programas y proyectos en beneficio de los territorios, resulta fundamental que las iniciativas públicas incorporen criterios de pertinencia territorial, de manera que las soluciones y herramientas diseñadas respondan efectivamente a las realidades y necesidades específicas de cada región y de los distintos sectores productivos involucrados.

El **diputado Celedón** señala que integró la Comisión Especial Investigadora constituida a propósito del caso de la embarcación Bruma, instancia en la cual se evidenció, entre otras materias, la situación de vulnerabilidad y desprotección que enfrentan las familias de pescadores artesanales cuando ocurre el fallecimiento de quienes desarrollan esta actividad.

Indica que, en el marco de dicha investigación, surgió la necesidad de abordar legislativamente las consecuencias sociales y económicas que enfrentan los grupos familiares de los pescadores artesanales, especialmente aquellos que ejercen la actividad de manera independiente.

Informa que, atendiendo a los planteamientos formulados durante la investigación y a conversaciones sostenidas con otros integrantes de la Comisión, asumió el compromiso de estudiar alternativas normativas que permitan contribuir a la solución de esta problemática.

Al respecto, señala que, durante el análisis jurídico efectuado, identificó la existencia de un decreto con fuerza de ley dictado en el año 1989 que incorporó a los pescadores artesanales independientes al seguro social contra riesgos de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales regulado por la ley N° 16.744.

Estima que dicho antecedente constituye una base jurídica relevante para evaluar eventuales perfeccionamientos normativos destinados a fortalecer la protección social de los pescadores artesanales independientes y de sus familias.

En ese contexto, manifiesta su disposición a presentar a la Comisión una propuesta de modificación legal orientada a abordar las dificultades detectadas, con el objeto de contribuir al análisis legislativo y avanzar en soluciones que otorguen mayor protección a las familias vinculadas a la pesca artesanal.

Finalmente, destaca la importancia de abordar esta materia, considerando que se trata de una actividad desarrollada por un número significativo de trabajadores independientes en todo el país y que las situaciones de desprotección derivadas de accidentes o fallecimientos generan consecuencias especialmente complejas para sus familias.

La **diputada Castillo** valora las intervenciones precedentes y señala que reflejan la importancia de construir la legislación considerando la experiencia y las necesidades de quienes desarrollan directamente las actividades reguladas por las normas, especialmente en sectores productivos como la pesca artesanal.

Destaca la relevancia de incorporar en el debate legislativo los planteamientos formulados por las organizaciones de pescadores y pescadoras artesanales, de manera que las políticas públicas y los marcos regulatorios respondan efectivamente a las realidades territoriales y laborales del sector.

Asimismo, comparte la preocupación manifestada respecto de la protección social de las familias vinculadas a la pesca artesanal. Señala que, si bien existen diversos mecanismos de cobertura y protección asociados a accidentes, salud, previsión social y otros beneficios, los representantes del sector han expresado que dichos instrumentos resultan insuficientes frente a situaciones de especial gravedad, como accidentes fatales, invalidez permanente, pérdida de embarcaciones o eventos que afectan directamente el sustento familiar.

Indica que una de las principales preocupaciones planteadas por las organizaciones dice relación con la necesidad de contar con mecanismos de protección más robustos y permanentes para las familias de pescadores y pescadoras artesanales, particularmente cuando la persona que constituye el principal sostén económico del hogar fallece o queda incapacitada para continuar desarrollando la actividad.

En ese contexto, estima pertinente que el Estado evalúe fórmulas destinadas a fortalecer los instrumentos de protección social aplicables al sector, promoviendo soluciones que otorguen mayores garantías a las familias afectadas por este tipo de contingencias.

Finalmente, señala que la discusión legislativa ofrece una oportunidad para avanzar en el análisis de estas materias y explorar alternativas que permitan mejorar la protección social de quienes desarrollan actividades pesqueras artesanales, procurando alcanzar acuerdos amplios que contribuyan a responder adecuadamente a las necesidades planteadas por el sector.

El **diputado Bobadilla** expresó que comparte las inquietudes planteadas por los representantes de la pesca artesanal respecto de los eventuales efectos prácticos que podrían derivarse de algunas de las medidas contempladas en el proyecto.

Manifiesta que toda iniciativa destinada a fortalecer la seguridad en la actividad pesquera debe orientarse a prevenir situaciones como las que dieron origen a la discusión legislativa, procurando reducir riesgos y evitar la ocurrencia de nuevos accidentes. Sin embargo, advierte que resulta necesario evaluar cuidadosamente las consecuencias que las nuevas exigencias podrían generar sobre quienes desarrollan la actividad.

En particular, destaca la necesidad de analizar adecuadamente la incorporación de nuevas tecnologías y equipamientos de seguridad, especialmente en lo relativo a los costos asociados a su implementación y a los mecanismos de financiamiento que permitan su acceso por parte de los pescadores artesanales.

Asimismo, señala que durante la discusión se han planteado materias adicionales, tales como la protección social de los pescadores, los seguros asociados a la actividad y la situación de las familias de quienes fallecen en el ejercicio de sus labores, cuestiones que estima relevantes y que merecen ser abordadas en el marco del debate legislativo.

Observa que los pescadores artesanales enfrentan dificultades para acceder a determinados instrumentos financieros y de protección, debido a las características propias de la actividad y a las condiciones bajo las cuales desarrollan su trabajo.

Por lo anterior, estima conveniente que la Comisión continúe analizando la iniciativa con el debido detenimiento, escuchando a los distintos actores involucrados y evaluando eventuales ajustes al texto propuesto, de manera de asegurar que las medidas contempladas cumplan efectivamente sus objetivos sin generar efectos no deseados para el sector.

Finalmente, señala que no se opone a los objetivos perseguidos por el proyecto, pero considera necesario perfeccionar algunos de sus contenidos, a fin de lograr una regulación equilibrada que fortalezca la seguridad de la actividad pesquera artesanal y responda adecuadamente a las preocupaciones planteadas por sus organizaciones representativas.

La **diputada Tello** señala que resulta importante recoger las observaciones formuladas tanto por los parlamentarios como por los representantes de las organizaciones que participaron en la sesión, destacando que existen inquietudes compartidas respecto de algunos aspectos del proyecto que ameritan un análisis más profundo.

Manifiesta que el objetivo de la iniciativa debe ser fortalecer la seguridad y prevenir la ocurrencia de situaciones como las que motivaron su presentación, procurando que las medidas que se adopten sean eficaces y cumplan adecuadamente su finalidad.

Sin perjuicio de lo anterior, advierte que las modificaciones legales no deben generar cargas desproporcionadas ni dificultades adicionales para quienes desarrollan actividades en el sector pesquero artesanal. En ese sentido, estima necesario resguardar que las soluciones propuestas no terminen produciendo efectos adversos para los propios destinatarios de la normativa.

Valora la disposición manifestada por diversos integrantes de la Comisión para perfeccionar el proyecto mediante indicaciones y considera especialmente relevante contar con la participación y colaboración del Ejecutivo durante la discusión de las eventuales modificaciones.

Asimismo, estima conveniente continuar recabando antecedentes y escuchar a otros actores que puedan aportar una visión complementaria sobre las materias reguladas por la iniciativa, con el objeto de contar con mayores elementos de juicio para su análisis.

Finalmente, señala que existe una oportunidad para avanzar en una propuesta equilibrada que fortalezca la seguridad de la actividad pesquera y, al mismo tiempo, responda adecuadamente a las preocupaciones planteadas por las organizaciones representativas del sector, de manera de abordar la discusión particular del proyecto sobre la base de antecedentes técnicos y consensos amplios.

La **señora Bustamante** indica que las medidas orientadas a fortalecer la seguridad de la pesca artesanal deben considerar no sólo la incorporación de nuevas tecnologías, sino también el conjunto de elementos de seguridad exigidos para el desarrollo de la actividad, tales como chalecos salvavidas, balsas salvavidas, bengalas y otros implementos obligatorios, cuyos costos representan una carga significativa para los pescadores artesanales.

Manifiesta que la discusión legislativa debe considerar la diversidad existente al interior del sector pesquero artesanal, recordando que la actividad se desarrolla en numerosas comunas costeras del país y comprende distintas categorías de pescadores, embarcaciones y pesquerías, cada una con realidades y necesidades particulares.

En ese contexto, señala que resulta fundamental que las normas sean diseñadas considerando las características de todos los segmentos de la pesca artesanal, de manera que las obligaciones que se establezcan sean proporcionales y aplicables a las distintas realidades existentes en el sector.

Asimismo, expresa preocupación por la amplitud de algunas disposiciones contenidas en el proyecto, particularmente aquellas referidas a responsabilidades y sujetos obligados, estimando necesario que la ley identifique con precisión a quienes resultan destinatarios de cada obligación para evitar interpretaciones que puedan afectar a sectores no considerados originalmente por el legislador.

Por otra parte, plantea que los pescadores artesanales enfrentan diversas dificultades para acceder a beneficios, programas de apoyo y mecanismos de financiamiento, especialmente debido a exigencias administrativas y tributarias que no siempre resultan compatibles con la realidad económica de todos los trabajadores del sector.

Se refiere también a los mecanismos de protección existentes para los pescadores artesanales, destacando que las organizaciones han impulsado durante años mejoras en materia de seguros y cobertura frente a accidentes, enfermedades profesionales y riesgos propios de la actividad, con el propósito de brindar mayores niveles de protección a quienes trabajan en el mar.

Destaca que actualmente existe una amplia participación de mujeres en la pesca artesanal, desempeñándose en distintas actividades extractivas y conexas, por lo que estima indispensable que la legislación considere adecuadamente su realidad y la de sus familias.

Asimismo, manifiesta especial preocupación por la situación de las familias de pescadores artesanales fallecidos, señalando que la normativa vigente presenta dificultades para garantizar la continuidad de permisos, derechos y autorizaciones vinculadas a la actividad cuando quien los detentaba fallece. Agrega que esta situación puede dejar en una

condición de vulnerabilidad a cónyuges, hijos y otros integrantes del grupo familiar.

En particular, advierte que existen casos en los que las familias enfrentan dificultades para mantener o regularizar los derechos asociados a la actividad pesquera, lo que puede traducirse en la pérdida de permisos o beneficios que constituían parte importante del sustento familiar.

Finalmente, valora los objetivos del proyecto de ley, pero solicita que su tramitación considere las observaciones formuladas por las organizaciones de pescadores artesanales, procurando que las medidas propuestas fortalezcan efectivamente la seguridad del sector sin generar consecuencias negativas o cargas desproporcionadas para quienes desarrollan esta actividad.

El **director de INDESPA** recuerda una experiencia ocurrida hace más de una década, cuando una exigencia de la Autoridad Marítima estableció la obligación de reemplazar determinados equipos de buceo utilizados por los buzos mariscadores, particularmente los estanques acumuladores, los que debían cumplir nuevas especificaciones técnicas.

Señala que la implementación de dicha medida requirió sucesivas prórrogas, debido a las dificultades económicas que enfrentaban los trabajadores para cumplir inmediatamente con la nueva exigencia. Agrega que, en ese contexto, el entonces Fondo de Fomento para la Pesca Artesanal, en coordinación con los gobiernos regionales, desarrolló un proceso gradual de financiamiento y recambio de equipamiento que se extendió por aproximadamente cuatro años a nivel nacional.

Indica que esta experiencia puede resultar ilustrativa para el análisis del proyecto en discusión, especialmente respecto de las propuestas orientadas a incorporar nuevas exigencias de seguridad y equipamiento para la pesca artesanal.

En tal sentido, estima que la implementación de obligaciones de esta naturaleza debiera considerar mecanismos de aplicación gradual o escalonada, atendidas las capacidades económicas de los pescadores y pescadoras artesanales y las limitaciones presupuestarias de los organismos públicos encargados de apoyar su financiamiento.

Finalmente, señala que INDESPA podría contribuir al cumplimiento progresivo de este tipo de exigencias mediante instrumentos de apoyo y financiamiento, aunque advierte que resulta difícil implementar obligaciones de carácter general e inmediato sin contemplar períodos de adaptación y mecanismos de apoyo adecuados para el sector.

Se escuchó al director nacional del Trabajo, señor David Oddó Beas.

El director nacional del Trabajo señaló que su intervención se circunscribiría al análisis del artículo segundo del proyecto de ley, por cuanto dicha disposición modifica el artículo 115 del Código del Trabajo, materia que se encuentra dentro del ámbito de competencia de la Dirección del Trabajo. Precisó que, si bien el artículo primero del proyecto introduce modificaciones a la Ley de Navegación, su exposición se limitaría exclusivamente a la norma laboral.

Con el objeto de contextualizar la materia, informó que la Dirección del Trabajo fiscaliza actualmente a alrededor de 8.700 trabajadores del sector marítimo-pesquero con contrato de trabajo vigente, de los cuales 5.397 pertenecen al transporte marítimo y 2.803 a la pesca industrial, procesamiento y acuicultura.

Asimismo, indicó que entre enero de 2024 y junio de 2026 la institución efectuó 1.235 fiscalizaciones en el sector, cursando 97 multas por infracciones relacionadas con jornadas y tiempos de descanso, además de 34 sanciones por incumplimiento de la obligación de llevar el registro especial de asistencia del personal embarcado. Agregó que el monto total de las multas aplicadas supera los 1.900 millones de pesos.

Explicó que el artículo segundo del proyecto incorpora una modificación al inciso tercero del artículo 115 del Código del Trabajo, estableciendo que los mecanismos de control de los tiempos de descanso deberán ser objetivos, verificables y garantizar la trazabilidad, fidelidad y disponibilidad de los registros.

Al respecto, señaló que actualmente gran parte de dichos registros se llevan en soporte papel y son verificados con posterioridad en tierra, lo que limita considerablemente su trazabilidad. En ese sentido, estimó que la modificación legal fortalece el sistema de control existente.

Añadió que la iniciativa establece expresamente la posibilidad de realizar inspecciones programadas o aleatorias por parte de la Dirección del Trabajo. Si bien la institución ya cuenta con facultades legales para efectuar dichas fiscalizaciones, precisó que su incorporación expresa en el Código del Trabajo refuerza sus atribuciones y facilita una mejor coordinación con la Autoridad Marítima cuando corresponda desarrollar labores conjuntas de fiscalización.

Asimismo, destacó que el proyecto contempla sanciones expresas por incumplimiento, remitiéndose a las normas generales del Código del Trabajo, lo que, a su juicio, entrega mayor certeza jurídica al evitar que la aplicación de las sanciones quede sujeta a interpretaciones administrativas.

Manifestó, además, que las modificaciones propuestas resultan coherentes con los estándares internacionales y con los convenios suscritos por Chile en materia de protección de los

trabajadores embarcados, especialmente en lo relativo al cumplimiento de los tiempos de descanso y a la seguridad laboral.

Por estas razones, expresó el respaldo de la Dirección del Trabajo al artículo segundo del proyecto, señalando que la norma incorpora fundamentos técnicos concretos, precisa los mecanismos de control, fortalece las facultades fiscalizadoras de la institución y establece un régimen sancionatorio claro.

Indicó que la Dirección del Trabajo continuará desarrollando programas de fiscalización orientados a verificar el cumplimiento de la normativa aplicable al trabajo embarcado y sostuvo que la modificación propuesta constituye un avance, por cuanto entrega mayor certeza respecto de las funciones del Servicio, fortalece tanto su labor inspectiva como interpretativa y facilita la coordinación entre los distintos organismos del Estado con competencias en la fiscalización del trabajo marítimo.

Finalmente, manifestó la plena disposición de la Dirección del Trabajo para colaborar con la Comisión, responder las consultas que se formulen y remitir, a la brevedad, una minuta técnica con el detalle de lo expuesto y las respuestas a las observaciones que formulen las señoras y señores diputados.

Se escuchó a la directora Nacional del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura, señora María Soledad Tapia Almonacid.

El representante del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura (SERNAPESCA) señaló que, al igual que los demás organismos del Ejecutivo, el Servicio respalda el proyecto de ley y considera de la mayor importancia fortalecer los mecanismos de seguridad para las embarcaciones, estimando indispensable avanzar en la incorporación de herramientas que contribuyan a la protección de la vida humana en el mar.

Precisó que el Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura ejerce funciones de fiscalización en materia pesquera, tanto respecto de la pesca artesanal como de la pesca industrial. No obstante, aclaró que las competencias relativas a la seguridad de la navegación y a la protección de la vida humana en el mar corresponden a la Armada de Chile.

Sin perjuicio de ello, manifestó que el Servicio estima de suma relevancia ampliar los mecanismos tecnológicos destinados a identificar la ubicación de las embarcaciones, cualquiera sea su tipo o eslora, ya que ello facilitaría una respuesta más oportuna frente a situaciones de emergencia.

Finalmente, destacó que los sistemas de posicionamiento satelital comenzaron a implementarse hace más de dos décadas y que el desarrollo tecnológico experimentado desde entonces

permite disponer actualmente de herramientas mucho más avanzadas para la localización de personas y embarcaciones. En ese sentido, sostuvo que el aprovechamiento de dichas tecnologías contribuiría significativamente a fortalecer la seguridad de la navegación y a mejorar la capacidad de respuesta en operaciones de búsqueda y rescate.

Se escuchó a la Jefa de la División de Desarrollo Pesquero de la Subsecretaria de Pesca y Acuicultura, señora Daniela Bolbarán Pérez.

La representante de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura señaló que, desde la perspectiva de dicha Subsecretaría, existe un respaldo transversal a los objetivos del proyecto de ley, particularmente en lo relativo a la incorporación de sistemas de seguridad que permitan conocer, en tiempo real, la ubicación de las embarcaciones que desarrollan actividades en el mar.

Indicó que corresponde al Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura ejercer el rol principal de fiscalización en esta materia y reconoció que uno de los aspectos relevantes planteados durante la discusión dice relación con el financiamiento de los dispositivos de seguridad que deberán instalarse a bordo de las embarcaciones.

Al respecto, informó que el Ejecutivo se encuentra evaluando las distintas alternativas de financiamiento disponibles, con el propósito de identificar la opción más adecuada que permita apoyar la implementación de estos dispositivos y avanzar en la concreción de un sistema de seguridad y posicionamiento para las embarcaciones que operan en el mar.

El **diputado señor Guzmán** saludó a los asistentes y expositores, y manifestó que, además del respaldo expresado por el Ejecutivo al proyecto de ley, habría sido deseable conocer con mayor detalle las observaciones técnicas o propuestas destinadas a perfeccionar la iniciativa. Señaló que uno de los principales objetivos de invitar a los representantes del Ejecutivo a la Comisión es precisamente contar con esos insumos para enriquecer la discusión legislativa.

En ese contexto, indicó que uno de los aspectos que requiere mayor desarrollo dice relación con la implementación de herramientas tecnológicas de localización, particularmente radiobalizas de emergencia para embarcaciones y dispositivos personales. Al respecto, sostuvo que existe un costo asociado a su implementación, por lo que resulta necesario analizar mecanismos de financiamiento que permitan apoyar a la pesca artesanal en la adquisición de dichos equipos.

Asimismo, destacó la importancia de definir cuáles serán los dispositivos que podrán ser utilizados, señalando que dicha determinación corresponde a la autoridad competente, la que deberá establecer los equipos que cumplan con las condiciones de certificación y validación necesarias para garantizar su eficacia y seguridad.

Manifestó que existe una voluntad transversal de la Comisión para aprobar el proyecto, pero enfatizó que resulta indispensable contar con mayores antecedentes técnicos por parte del Ejecutivo para fortalecer su contenido durante la tramitación legislativa.

Agregó que, una vez aprobada la idea de legislar, los plazos para presentar indicaciones se reducen considerablemente, por lo que estimó necesario contar oportunamente con las observaciones del Ejecutivo, evitando que el proyecto avance sin incorporar los perfeccionamientos que la autoridad técnica estime pertinentes.

Finalmente, solicitó adoptar el acuerdo de oficiar al Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura, con el objeto de que remita una minuta técnica detallada, pronunciándose respecto de cada uno de los artículos del proyecto de ley y formulando las observaciones y propuestas que permitan fortalecer su contenido. Asimismo, pidió que el Servicio informe sobre las alternativas de financiamiento para la implementación de radiobalizas y otros dispositivos de seguridad destinados a la pesca artesanal, indicando además el plazo estimado para lograr una cobertura generalizada de dichos equipos, de manera de contar con antecedentes que permitan evaluar la incorporación de un artículo transitorio que establezca una implementación gradual de la obligación, evitando traspasar íntegramente ese costo a los pescadores artesanales.

El **diputado señor Riquelme** reiteró la necesidad de invitar a la Armada de Chile a exponer ante la Comisión, por estimar indispensable contar con su opinión técnica respecto de las exigencias contempladas en el proyecto.

Señaló que comparte plenamente el objetivo de fortalecer la seguridad de los pescadores artesanales mediante la incorporación de dispositivos de localización y emergencia, tales como radiobalizas y equipos EPIRB o RLS. Sin embargo, precisó que dichos sistemas no pueden ser reemplazados por teléfonos celulares, ya que los dispositivos exigidos deben encontrarse debidamente homologados, registrados y autorizados por la Autoridad Marítima, conforme a la normativa vigente.

Manifestó su preocupación por el elevado costo que implica la adquisición de estos equipos, especialmente considerando que el proyecto contempla dispositivos tanto para las embarcaciones como para cada uno de los tripulantes. En ese sentido, estimó necesario determinar el impacto económico que dicha obligación tendría para la pesca artesanal y definir quién asumirá el financiamiento correspondiente.

Asimismo, indicó que la instalación de estos dispositivos supone, además, la implementación de sistemas complementarios que permitan su adecuado funcionamiento, lo que incrementa aún más los costos asociados.

En consecuencia, insistió en la conveniencia de que la Armada de Chile, a través de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), informe a la Comisión sobre los equipos homologados actualmente autorizados, sus características técnicas y el costo aproximado de su implementación, considerando el universo de embarcaciones y tripulantes existentes en el país. A su juicio, esos antecedentes resultan esenciales para evaluar la viabilidad de las obligaciones contempladas en el proyecto y determinar los mecanismos de financiamiento que permitan su cumplimiento sin trasladar íntegramente dicho costo a la pesca artesanal.

El **diputado señor Bobadilla** señaló que la discusión sobre el financiamiento de las medidas contempladas en el proyecto ya había sido planteada en sesiones anteriores, estimando necesario transparentar el costo real de las exigencias propuestas y precisar el alcance de las obligaciones que se pretende establecer.

En ese sentido, manifestó la importancia de contar con la participación de especialistas con conocimientos técnicos en los sistemas de seguridad y posicionamiento contemplados en la iniciativa, a fin de que la Comisión disponga de antecedentes suficientes para adoptar una decisión fundada. Advirtió que no sería conveniente aprobar una normativa que, por sus exigencias técnicas o económicas, resulte posteriormente de difícil o imposible aplicación.

Agregó que la realidad económica de la pesca artesanal es compleja y que la incorporación obligatoria de nuevas tecnologías para la localización de embarcaciones implicará costos relevantes para el sector. Por ello, expresó su coincidencia con la necesidad de determinar previamente el financiamiento de dichas exigencias.

Asimismo, indicó que, si bien comparte el propósito del proyecto y valora su objetivo, considera que el énfasis de la iniciativa debe centrarse en la prevención de los accidentes y no únicamente en las medidas destinadas a enfrentar sus consecuencias.

En esa línea, solicitó a la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura que informe a la Comisión qué otras medidas preventivas, además de la incorporación de dispositivos de localización, debieran considerarse para fortalecer la seguridad de la actividad pesquera y evitar la ocurrencia de accidentes en el mar. Señaló que conocer la ubicación de las embarcaciones constituye una herramienta relevante, pero estimó necesario complementar dicha medida con otras acciones preventivas que contribuyan eficazmente a reducir los riesgos para quienes desarrollan labores de pesca artesanal.

El **diputado señor Bernales** formuló una consulta al representante de la Dirección del Trabajo respecto de la capacidad de fiscalización de la institución en el ámbito marítimo-pesquero.

En particular, solicitó conocer cómo se desarrolla, en la práctica, la labor fiscalizadora, cuál es la dotación de fiscalizadores disponible para cumplir dicha función y si ésta se realiza exclusivamente por la Dirección del Trabajo o en coordinación con otros organismos del Estado.

Señaló que esta materia reviste especial interés, considerando la extensión territorial de regiones como Los Lagos, donde la actividad pesquera presenta una amplia cobertura geográfica, lo que podría dificultar las labores de inspección. En ese contexto, manifestó su impresión de que la disponibilidad de personal podría ser insuficiente para ejercer una fiscalización eficaz, razón por la cual solicitó mayores antecedentes al respecto.

Asimismo, requirió que se explicara cómo se verifica, en la práctica, el cumplimiento de las exigencias que el proyecto establece en materia de mecanismos de control objetivos y verificables, especialmente considerando las particularidades propias de la actividad pesquera, cuyos tiempos de navegación y descanso se encuentran condicionados por factores como las condiciones climáticas y otras contingencias propias del trabajo en el mar.

Finalmente, solicitó que se precisara cómo se efectúa el control de dichas obligaciones y cuáles son los procedimientos utilizados para constatar su efectivo cumplimiento.

La **diputada señora Macías** agradeció la exposición realizada por el Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura (Sernapesca) y señaló que centraría su intervención en materias relacionadas con la fiscalización.

Indicó que los antecedentes expuestos evidencian el cumplimiento del rol fiscalizador que corresponde a Sernapesca. No obstante, observó que gran parte de esa labor se desarrolla en tierra, lo que la llevó a reiterar una preocupación que ya había planteado anteriormente: la necesidad de fortalecer las capacidades operativas del servicio para el ejercicio efectivo de sus funciones.

En ese contexto, señaló que una cosa es que la ley otorgue a los funcionarios la calidad de ministros de fe para fiscalizar determinadas materias, y otra distinta es que el Estado les proporcione los medios humanos, materiales y logísticos necesarios para ejercer adecuadamente esa función.

Recordó que, en una sesión anterior, se señaló que la Región de Aysén contaba con 56 funcionarios destinados a labores de fiscalización, cifra que manifestó observar con cautela, atendida la magnitud del territorio y las dificultades geográficas propias de la región. A su juicio, una de las principales debilidades del sistema radica precisamente en la insuficiencia de recursos y dotación para desarrollar una fiscalización efectiva.

Agregó que la pesca ilegal constituye un problema de especial gravedad, no solo por las pérdidas económicas que genera, sino también por el daño ambiental que provoca en los ecosistemas marinos. Indicó que existen numerosos relatos de pescadores respecto de actividades ilícitas que ocurren en el mar y que muchas veces no pueden ser detectadas ni perseguidas oportunamente.

En razón de lo anterior, propuso que la Comisión celebre una sesión especial destinada exclusivamente a conocer la capacidad fiscalizadora de Sernapesca, con el objeto de analizar los recursos humanos, técnicos y materiales con que cuenta el servicio para ejercer sus funciones a lo largo de los más de seis mil kilómetros de costa del país. En particular, destacó la situación de la Región de Aysén, donde —a pesar de la complejidad de su litoral y de la magnitud de la actividad pesquera— no existirían embarcaciones destinadas a labores de fiscalización, lo que dificultaría el control de la pesca ilegal.

Asimismo, manifestó su preocupación por la eventual vinculación entre actividades de pesca ilegal y algunos prestadores de servicios asociados a la industria, situación que, a su juicio, hace aún más necesario fortalecer la capacidad fiscalizadora del Estado.

Recordó que uno de los aspectos más relevantes contenidos en el proyecto de ley de la nueva ley de pesca, posteriormente retirado por el Ejecutivo, consistía precisamente en robustecer las facultades y capacidades de fiscalización de Sernapesca, materia que —según señaló— contaba con un amplio consenso. En ese sentido, estimó necesario retomar dicha discusión, por considerar que constituye una herramienta indispensable para enfrentar eficazmente la pesca ilegal y resguardar los recursos marinos.

Finalmente, consultó si el monto cercano a 1.900 millones de pesos correspondiente a multas informadas durante la exposición ya había sido efectivamente enterado en arcas fiscales o si parte de esas sanciones aún se encontraba pendiente de pago.

El **diputado señor Bobadilla** complementó su intervención anterior señalando que comparte el propósito del proyecto de incorporar herramientas tecnológicas que permitan conocer la ubicación de las embarcaciones, por estimar que ello constituye un objetivo legítimo.

No obstante, manifestó que, a su juicio, dichos dispositivos cumplen principalmente una función de fiscalización y no necesariamente de prevención de accidentes. En ese sentido, planteó la necesidad de ampliar el enfoque de la iniciativa, consultando qué otras herramientas o medidas preventivas debieran incorporarse al proyecto de ley para fortalecer la seguridad de la actividad pesquera, más allá de la implementación de sistemas de posicionamiento y localización.

Finalmente, solicitó a los representantes del Ejecutivo que se pronuncien sobre qué otras acciones concretas podrían

contemplarse en la iniciativa para contribuir de manera efectiva a prevenir accidentes en el mar, además de aquellas destinadas a facilitar las labores de fiscalización.

El diputado señor Guzmán manifestó su preocupación por el tratamiento que, a su juicio, el Poder Ejecutivo ha dado a la tramitación del proyecto de ley, estimando que la iniciativa no ha recibido el nivel de atención y colaboración técnica que su importancia amerita.

Señaló que el Congreso Nacional cuenta con facultades limitadas para la presentación de proyectos de ley, especialmente en aquellas materias cuya iniciativa corresponde de manera exclusiva al Presidente de la República. En ese contexto, indicó que los autores de la moción han actuado con pleno respeto a dichas competencias constitucionales, razón por la cual el proyecto no asigna nuevas responsabilidades ni crea obligaciones para órganos de la Administración del Estado.

Recordó que la Comisión ha dedicado varias sesiones al estudio de la iniciativa, escuchando a las instituciones y organizaciones convocadas, aunque observó que algunos organismos invitados no concurrieron a exponer. En ese escenario, sostuvo que la participación del Poder Ejecutivo resulta indispensable para enriquecer técnicamente el proyecto y contribuir a su adecuado perfeccionamiento.

En consecuencia, solicitó que la Comisión acuerde citar al Ministro de Economía, Fomento y Turismo, a fin de que concurra acompañado de los asesores y autoridades competentes, con el propósito de exponer la posición técnica del Ejecutivo respecto del proyecto e indicar qué aspectos, a su juicio, debieran ser perfeccionados durante la tramitación legislativa. Asimismo, propuso invitar al Ministro de Defensa Nacional, considerando las competencias que corresponden a dicha cartera y a las instituciones dependientes de ella en materias de seguridad marítima.

Precisó que el objetivo de dichas invitaciones no es debatir la conveniencia general de la iniciativa, sino conocer las observaciones técnicas del Ejecutivo que permitan fortalecer su contenido normativo. Destacó que las instituciones que han comparecido ante la Comisión, incluida la Armada de Chile, han manifestado su respaldo a los objetivos del proyecto, razón por la cual estima necesario contar ahora con propuestas concretas para su perfeccionamiento.

Finalmente, propuso que se destine una última sesión a escuchar al Ejecutivo y que, concluida dicha instancia, la Comisión proceda a votar el proyecto en general, fijando posteriormente un plazo para la presentación de indicaciones y continuando con su discusión en particular. Señaló que no resulta conveniente seguir postergando la

tramitación de una iniciativa que considera urgente y necesaria para fortalecer la seguridad de quienes desarrollan actividades en el mar.

El presidente de la comisión estuvo de acuerdo con la propuesta de invitar en la próxima sesión al Ministro de Economía, Defensa y Subsecretario de Pesca y Acuicultura.

El **Director Nacional del Trabajo** señaló que la Dirección del Trabajo ejecuta anualmente más de 100.000 fiscalizaciones en todo el territorio nacional, bajo un modelo de gestión descentralizado. Explicó que la labor fiscalizadora no se concentra en el nivel central, sino que se desarrolla a través de las Direcciones Regionales del Trabajo, las que, a su vez, cuentan con Inspecciones Provinciales y Comunales, permitiendo que la fiscalización se realice en los lugares donde efectivamente se desarrolla la actividad económica.

Precisó que la institución cuenta con 17 Direcciones Regionales del Trabajo, además de dos direcciones regionales en la Región Metropolitana, cada una encabezada por un Director Regional, quienes coordinan el funcionamiento de las respectivas inspecciones provinciales y comunales.

Agregó que, frecuentemente, existe confusión entre los conceptos de Dirección del Trabajo, Inspección del Trabajo e Inspector del Trabajo, aclarando que la Dirección del Trabajo constituye un único servicio público con presencia nacional, cuya estructura se descentraliza territorialmente mediante las direcciones regionales y las inspecciones provinciales y comunales, permitiendo ejercer sus funciones de fiscalización de manera cercana a los distintos sectores productivos.

En relación con las materias abordadas por la Comisión, indicó que la Dirección del Trabajo efectuará un análisis del proyecto de ley, aun cuando éste modifica principalmente disposiciones de la Ley de Navegación, ámbito respecto del cual la institución no posee competencias legales ni facultades fiscalizadoras. No obstante, manifestó que ello no impide que el servicio formule observaciones técnicas y propuestas destinadas a perfeccionar la iniciativa, particularmente en aquellos aspectos vinculados con la seguridad de la vida humana en el mar, precisando que dicha materia corresponde a otros órganos con competencia específica.

Finalmente, agradeció las consultas formuladas por los integrantes de la Comisión y reiteró la disposición de la Dirección del Trabajo para colaborar técnicamente en el análisis del proyecto dentro del ámbito de sus atribuciones legales.

Respecto de los 1900 millones en multas, aclaró que son cursadas, pero no necesariamente pagadas, ya que cuando se cursa la multa puede existir reconsideración administrativa o ir a tribunales, no se cobra directamente. Y se pagan a través de la Tesorería General de la República. Agregó que cuando la multa queda firme, hay una oficina de

control y gestión de multas que carga estas multas que se van a Tesorería para cobro.

La señora Almonacid, agregó que ellos arriendan embarcaciones para fiscalizaciones y que particularmente, en Aysen actualmente también se arriendan avionetas, con las cuales se detectan bastantes incumplimientos y ha tenido buenos resultados. Respecto a la seguridad marítima van a revisar, a pesar de que aclaró que, respecto de la ley de navegación, no tienen facultades y competencias.

La **representante de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura**, **señora Bolbarán** señaló que las materias abordadas por el proyecto se relacionan principalmente con la Ley de Navegación y con las atribuciones que ésta entrega a la autoridad competente, más que con las facultades propias de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura o del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura.

En ese sentido, precisó que las competencias vinculadas a la seguridad de la vida humana en el mar corresponden a la Autoridad Marítima, institución encargada de establecer las medidas y estrategias de prevención, así como de determinar las condiciones bajo las cuales se autoriza el zarpe y la operación de las embarcaciones.

Agregó que la Autoridad Marítima es la entidad responsable de evaluar las condiciones de seguridad para la navegación y de adoptar las decisiones preventivas que permitan resguardar la integridad de las personas que desarrollan actividades en el mar.

Finalmente, señaló que estimaba pertinente efectuar dicha precisión para complementar el debate sostenido en la Comisión y responder a la inquietud planteada por el diputado Bobadilla, aclarando expresamente que las funciones preventivas en materia de seguridad marítima recaen en la Autoridad Marítima, conforme a las atribuciones que le confiere la legislación vigente.

El **diputado señor Guzmán** señaló que, en sesiones anteriores, representantes de la pesca artesanal manifestaron su preocupación respecto del alcance de las normas relativas al control de la jornada de trabajo y de los tiempos de descanso, planteando la necesidad de precisar expresamente que dichas exigencias se encuentran dirigidas a la pesca industrial, atendido que en ese sector existe una relación laboral regida por el Código del Trabajo.

Indicó que, a diferencia de lo anterior, en la pesca artesanal no existe una relación laboral de esa naturaleza, por lo que consultó al Director Nacional del Trabajo si sería posible perfeccionar la redacción del proyecto de ley, de manera que quede claramente establecido que el fortalecimiento de los mecanismos de control de la jornada y de los tiempos de descanso resulta aplicable específicamente a los trabajadores de la pesca industrial.

Asimismo, formuló una segunda consulta relativa a la forma en que la Dirección del Trabajo coordina sus labores de fiscalización con la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), solicitando que se explicara el procedimiento de coordinación existente entre ambas instituciones para el desarrollo de las inspecciones en el ámbito marítimo.

El **diputado señor Riquelme** recordó que la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR) ya compareció ante la Comisión para exponer su posición respecto del proyecto de ley. No obstante, señaló que estima necesario contar con antecedentes más específicos sobre el impacto económico que tendría la implementación de las exigencias contenidas en la iniciativa.

En particular, solicitó que la Autoridad Marítima remita un informe que cuantifique el costo de dotar a las embarcaciones y a cada uno de sus tripulantes de sistemas de radiobalizas de emergencia del tipo EPIRB, conforme a la modificación que se plantea en el proyecto de ley al artículo 91.

Indicó que DIRECTEMAR dispone de información actualizada sobre el número de embarcaciones y de tripulantes inscritos en el Registro Pesquero, por lo que se encuentra en condiciones de estimar el costo total que implicaría la implementación de dicha obligación.

Explicó que su preocupación radica en el elevado valor de estos dispositivos, señalando que, según los antecedentes proporcionados por la propia Autoridad Marítima, actualmente existirían solo cuatro empresas que comercializan equipos homologados en el país y aproximadamente seis modelos disponibles, cuyos precios fluctúan entre tres y seis millones y medio de pesos, dependiendo de sus características.

Finalmente, sostuvo que resulta indispensable conocer el costo real que tendría esta exigencia para el conjunto de la pesca artesanal, tanto respecto de las embarcaciones como de sus tripulantes, antes de avanzar en la aprobación definitiva de la norma, con el objeto de evaluar adecuadamente su viabilidad y las eventuales medidas de financiamiento que pudieran requerirse.

El **Director Nacional del Trabajo** señaló que, respecto de la consulta formulada por el diputado Guzmán sobre la posibilidad de precisar el alcance de las normas relativas al control de los tiempos de descanso, prefería efectuar un análisis técnico más acabado antes de emitir una opinión definitiva.

Indicó que la Dirección del Trabajo revisará la materia y remitirá a la Comisión una minuta con observaciones y recomendaciones técnicas destinadas a perfeccionar la redacción del proyecto, dentro del ámbito de las competencias del servicio, aclarando que ello no implica modificar la iniciativa, sino aportar antecedentes que puedan

contribuir a su mejor desarrollo legislativo. Agregó que dicho análisis también recogerá las inquietudes planteadas durante el debate por los integrantes de la Comisión, en particular las observaciones formuladas por el diputado Bobadilla.

En relación con la coordinación institucional con la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), informó que ambas instituciones mantienen un convenio de colaboración suscrito en el año 2019, el cual actualmente se encuentra en proceso de revisión y actualización, con el propósito de fortalecer su aplicación y mejorar la coordinación de las labores fiscalizadoras.

Asimismo, comprometió el envío de dicho convenio a la Comisión, junto con los antecedentes relativos a las mejoras que se están incorporando en su implementación.

Finalmente, precisó que, si bien la Dirección del Trabajo no desarrolla habitualmente fiscalizaciones a bordo de las embarcaciones, ello no significa que carezca de facultades para realizarlas. Explicó que este tipo de actuaciones requiere una estrecha coordinación con la Autoridad Marítima, atendidas las exigencias operativas y de seguridad que implica el embarque de funcionarios fiscalizadores, incluyendo aspectos relacionados con las condiciones de navegación y el uso de los elementos de protección personal necesarios para el desarrollo seguro de dichas inspecciones.

La representante del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura, señora Tapia informó, a modo de antecedente preliminar, que actualmente existen 12.128 embarcaciones pesqueras artesanales menores de 12 metros de eslora, las que cuentan, en promedio, con tres tripulantes por embarcación.

Señaló que el Servicio elaborará una estimación del universo potencialmente afectado por las exigencias contempladas en el proyecto de ley y que dichos antecedentes serán trabajados en conjunto con la Autoridad Marítima, por ser esta última la institución competente para certificar y homologar los equipos de seguridad exigibles.

Precisó que, una vez determinado el tipo de dispositivo que corresponde considerar, será posible efectuar una estimación más precisa del costo que implicaría la implementación de la medida, información que será remitida oportunamente a la Comisión para contribuir al análisis del proyecto.

Se escuchó al Subsecretario de Pesca y Acuicultura, señor Osvaldo Urrutia.

El **Subsecretario de Pesca y Acuicultura** señaló que la Subsecretaría fue convocada a informar su opinión respecto del proyecto de ley contenido en el boletín N.º 18.198-15, el cual introduce modificaciones a la Ley de Navegación, al decreto ley N.º 2.222 y al Código

del Trabajo, con el propósito de fortalecer la seguridad marítima, modernizar los mecanismos de fiscalización y mejorar las condiciones laborales en el sector marítimo y portuario.

Indicó que, en términos generales, el proyecto contempla la exigencia de presentar un certificado de arqueo al momento de matricular una embarcación; incorpora un nuevo tipo penal; refuerza la obligación de denunciar delitos cometidos a bordo; establece la obligatoriedad del uso de radiobalizas de emergencia; otorga nuevas facultades a la autoridad marítima para realizar pruebas de alcoholemia y de detección de sustancias estupefacientes al personal; actualiza el deber de auxilio en casos de accidentes marítimos y perfecciona el régimen de control de jornadas y descansos de las dotaciones de las naves.

Manifestó que los objetivos perseguidos por la iniciativa son loables y valoró las medidas orientadas a fortalecer la seguridad en el ámbito marítimo. Agregó que la autoridad pesquera observa con especial interés este tipo de iniciativas, esperando que contribuyan efectivamente a mejorar la seguridad de quienes desarrollan actividades en el mar.

En ese contexto, informó que el Registro Pesquero Artesanal mantiene inscritas 13.186 embarcaciones de hasta 18 metros de eslora, precisando que no todas se encuentran operativas. Señaló que únicamente 1.052 corresponden a embarcaciones de más de 12 metros, mientras que aproximadamente 12.130 son menores de esa dimensión. En consecuencia, destacó que la seguridad de la flota artesanal, especialmente de las embarcaciones de menor tamaño, constituye una prioridad para la Subsecretaría, al igual que la protección de los pescadores artesanales, cualquiera sea el tamaño de sus embarcaciones.

Finalmente, precisó que las modificaciones propuestas recaen sobre la Ley de Navegación y el Código del Trabajo, materias respecto de las cuales la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura no posee competencia normativa ni técnica. Recordó que las atribuciones en materia de navegación corresponden a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), dependiente de la Armada de Chile, mientras que las relativas al Código del Trabajo corresponden a la Dirección del Trabajo. Por ello, si bien manifestó compartir el objetivo de mejorar la seguridad en el mar, indicó que la Subsecretaría no se encuentra en condiciones de emitir una opinión técnica fundada sobre el contenido específico del proyecto, por tratarse de materias cuya competencia corresponde a los órganos especializados invitados a exponer ante la Comisión.

Se **escuchó al Contraalmirante de la Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante (S), señor Sigfrido Ramírez Braun.**

Agradeció la invitación formulada por la Comisión para exponer la opinión de la Armada de Chile respecto del

proyecto de ley destinado a fortalecer la seguridad marítima. Señaló que su presentación complementa la exposición realizada por la institución durante la sesión celebrada el 13 de mayo del mismo año. Asimismo, saludó a los integrantes de la Comisión, al Subsecretario de Pesca y Acuicultura y a los demás invitados presentes, indicando además los oficiales que integraban la delegación de la Armada.

Al iniciar su exposición, manifestó que uno de los antecedentes considerados en la elaboración del proyecto corresponde al informe final de la Comisión Especial Investigadora constituida a propósito del naufragio de la embarcación Bruma. Sin embargo, sostuvo que dicho informe contiene afirmaciones y propuestas que estimó parciales o inexactas, atendido que fue elaborado mientras los procesos investigativos sobre ese accidente aún se encontraban en desarrollo. Agregó que, paralelamente, la Armada mantiene un trabajo permanente de revisión y perfeccionamiento de la normativa marítima, orientado a fortalecer la salvaguarda de la vida humana en el mar para quienes desarrollan actividades comerciales o recreativas. Como ejemplo de ello, destacó la dictación de la Circular Marítima Oscar 73008, publicada en noviembre del año anterior, que establece la implementación gradual de equipos de identificación automática para naves de más de doce metros de eslora o quince toneladas de arqueo, tecnología destinada a prevenir colisiones y alineada con las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional.

En relación con el contenido del proyecto de ley, expresó que la Armada comparte plenamente su objetivo y la idea matriz de fortalecer la seguridad marítima, modernizar la fiscalización, incorporar mayores exigencias técnicas para las embarcaciones, reforzar las obligaciones de auxilio y denuncia, y establecer controles preventivos al personal embarcado, todo ello con el propósito de proteger la vida humana en el mar y mejorar las condiciones de la gente de mar. No obstante, indicó que la institución formulaba diversas observaciones técnicas destinadas a perfeccionar la ubicación sistemática de las normas propuestas y facilitar su aplicación.

Respecto de la modificación al artículo 12 de la Ley de Navegación, señaló que no resultaba conveniente innovar en dicha disposición, por cuanto regula el procedimiento de inscripción de las naves y no materias de seguridad. En su lugar, propuso incorporar el texto referido a las excepciones fundadas para embarcaciones de bajo riesgo como un nuevo inciso del artículo 88, disposición específicamente referida a la seguridad marítima. Asimismo, manifestó su conformidad con la incorporación de sanciones para quienes oculten o manipulen registros audiovisuales o tecnológicos, precisando únicamente la necesidad de ajustar la numeración de los incisos. Del mismo modo, expresó su acuerdo con la incorporación de un nuevo inciso destinado a reforzar la obligación de denunciar delitos cometidos a bordo.

En cuanto a la obligación de contar con radiobalizas de emergencia, estimó que la materia debía incorporarse

también en el artículo 88 y no en el artículo 91, por tratarse de una disposición vinculada directamente con la seguridad marítima. Añadió que la ley no debiera imponer un equipo tecnológico específico, sino establecer la obligación de disponer de la capacidad para emitir alertas de socorro, dejando al reglamento o a la normativa técnica la determinación del equipamiento correspondiente, de manera de permitir la adaptación a los avances tecnológicos y a los estándares internacionales que se desarrollen en el futuro. En ese sentido, propuso que el reglamento estableciera las condiciones, requisitos técnicos y modalidades de instalación de dichos sistemas de emergencia.

En relación con la propuesta de incorporar un nuevo artículo 97 bis sobre controles de alcohol y drogas, manifestó compartir plenamente su finalidad, pero sugirió incorporarla como un nuevo artículo 87 de la Ley de Navegación, por estimar que dicha ubicación guarda mayor coherencia con el régimen de orden, disciplina y seguridad contemplado en ese cuerpo legal. Además, propuso agregar disposiciones que establezcan la prohibición de desempeñar funciones a bordo cuando el resultado de las pruebas sea positivo, imponiendo al armador o empleador la obligación de desembarcar y reemplazar al trabajador afectado, sin perjuicio de las sanciones legales correspondientes. Asimismo, planteó que la infracción a la prohibición de ejercer funciones bajo la influencia del alcohol o de sustancias estupefacientes sea sancionada conforme a las penas previstas en la Ley de Tránsito, atribuyendo competencia al juzgado de policía local correspondiente, y que, cuando dicha conducta se vincule con un accidente marítimo, se apliquen además las normas específicas previstas para estos casos. Explicó que esta propuesta busca mejorar la sistemática de la ley, sin alterar el objetivo del proyecto ni disminuir las facultades de fiscalización que se pretende otorgar a la autoridad marítima.

Respecto de las modificaciones relativas al deber de auxilio, manifestó su conformidad con la incorporación de una presunción de culpabilidad para el capitán que abandone el lugar de un accidente sin prestar asistencia, estimando adecuada su incorporación en el artículo 112 de la Ley de Navegación. Asimismo, propuso que las normas relativas a las facultades para ordenar el auxilio por parte de otras embarcaciones se incorporen al artículo 124 del mismo cuerpo legal, agregando además una sanción consistente en la cancelación del título del capitán que, sin causa justificada, incumpla la orden de prestar auxilio, sin perjuicio de las responsabilidades penales que correspondan.

Finalmente, abordó los costos asociados a las medidas técnicas propuestas, indicando que una radiobaliza de localización de siniestros tiene un valor aproximado de 300 dólares, al que se suma un costo bianual cercano a 190 dólares por concepto de mantención y certificación. No obstante, señaló que existen otros sistemas tecnológicos que pueden cumplir la misma finalidad en embarcaciones de menor tamaño o destinadas a tráficos acotados. Concluyó agradeciendo la invitación de la Comisión y reafirmando el compromiso de la autoridad marítima de continuar colaborando en la discusión parlamentaria mediante la formulación de propuestas técnicas dentro del ámbito de sus competencias.

El **diputado Riquelme** recordó que, en una sesión anterior, solicitó al Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura antecedentes relativos al número de pescadores artesanales y de embarcaciones existentes en el país, con el objeto de dimensionar el impacto económico que podría significar la implementación de las medidas propuestas en el proyecto de ley. En ese sentido, consultó si dicha información ya había sido remitida a la autoridad marítima y si esta disponía de los datos necesarios para estimar el costo total que implicaría dotar a las embarcaciones y sus tripulaciones de los equipos de seguridad cuya incorporación se propone.

Señaló que esa fue una de las principales razones que motivaron la invitación de la autoridad marítima a la Comisión, además de conocer su opinión técnica respecto del articulado del proyecto. Manifestó compartir las observaciones formuladas por la Armada en relación con diversos aspectos de la iniciativa, especialmente aquellas referidas a las normas de seguridad.

No obstante, expresó su preocupación por que sea el reglamento el instrumento que determine cuáles serán los elementos de seguridad exigibles y en qué cantidad deberán implementarse, considerando que el proyecto surge precisamente a raíz de un accidente marítimo ocurrido en la Región del Biobío, en el cual —según señaló— la falta de determinados elementos de seguridad habría impedido conocer oportunamente la ocurrencia del siniestro. Por ello, reiteró su consulta acerca de la disponibilidad de la información solicitada y de la posibilidad de efectuar una estimación del costo que tendría la implementación de dichas exigencias a nivel nacional.

La diputada Macías manifestó una duda respecto de las observaciones formuladas por la autoridad marítima en relación con la modificación propuesta al artículo 91 de la Ley de Navegación y su traslado al artículo 88, señalando que dicha propuesta le parecía coherente atendida la naturaleza de las materias reguladas.

No obstante, advirtió que el texto del proyecto no solo establece obligaciones respecto de las embarcaciones, sino también de la tripulación. En ese contexto, consultó si actualmente existe la obligación de que los tripulantes utilicen dispositivos de salvamento que incorporen mecanismos de señalización o localización, tales como sistemas luminosos u otros similares, que permitan facilitar su ubicación en caso de emergencia.

Indicó que esta precisión resultaba relevante, ya que, de acogerse la propuesta de la autoridad marítima en los términos planteados, podría perderse la referencia expresa a la tripulación. En consecuencia, sugirió evaluar la posibilidad de mantener una disposición que asegure que los tripulantes también cuenten con mecanismos de emergencia que permitan determinar su ubicación en caso de un siniestro marítimo.

En respuesta a las consultas formuladas por los integrantes de la Comisión, **el representante de la autoridad marítima** señaló que aún no ha recibido del Servicio Nacional de Pesca la información relativa al número de embarcaciones, pero indicó que, una vez que dichos antecedentes sean remitidos, será posible efectuar una estimación del costo asociado a la implementación de las medidas propuestas, sin que ello represente mayores dificultades.

Respecto de la consulta sobre el artículo 91 y los elementos de seguridad para la tripulación, confirmó que el uso de chalecos salvavidas es obligatorio y constituye parte del equipamiento básico exigido para todo tipo de embarcación. Explicó que estos dispositivos incorporan, para operaciones en el área oceánica, un mecanismo que se activa al contacto con agua salada, generando una señal luminosa intermitente que facilita la localización de la persona en situación de emergencia. Añadió que los chalecos también cuentan con un silbato para favorecer su detección.

Asimismo, indicó que las exigencias en materia de equipamiento de seguridad aumentan progresivamente según el tipo de embarcación y la distancia a la que esta opera respecto de la costa. En ese sentido, precisó que, a medida que las embarcaciones desarrollan actividades en zonas más alejadas, se incorporan otros elementos de seguridad, como balsas salvavidas y equipos más avanzados destinados a emitir alertas de socorro, conformando un sistema escalonado de protección de acuerdo con el nivel de riesgo de la navegación.

Explicó que, además de los elementos de seguridad básicos, existen otros mecanismos destinados a la emisión de alertas de socorro. Señaló que el sistema más conocido y habitualmente exigido para embarcaciones de mayor porte corresponde a las radiobalizas indicadoras de posición de emergencia (EPIRB o RLS), las cuales forman parte del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima y constituyen equipos aprobados conforme a estándares internacionales.

Agregó que también existen alternativas de uso personal, como las balizas personales comúnmente conocidas como dispositivos Spot, las que incluso son mencionadas en los antecedentes del proyecto de ley. Indicó que estos equipos son de menor tamaño y tienen un costo inferior al de las radiobalizas tradicionales, aunque requieren la contratación de un servicio de transmisión con un pago periódico.

Finalmente, señaló que la existencia de estas distintas tecnologías permite evaluar soluciones diferenciadas según las características de las embarcaciones. En ese sentido, manifestó que el equipamiento exigible podría adecuarse al porte y dimensiones de la nave, así como al tipo de navegación que realiza, precisando que en embarcaciones que operan exclusivamente en canales o aguas interiores podría no ser necesario exigir equipos satelitales como las radiobalizas internacionales, pudiendo contemplarse otras alternativas que satisfagan adecuadamente los objetivos de seguridad marítima.

El **Presidente de la Comisión** señaló que deseaba formular una consulta relacionada con el proyecto en discusión. En primer término, hizo referencia a la exposición del Subsecretario y recordó que, durante la tramitación de la iniciativa, compareció el Director del Trabajo, quien manifestó su respaldo a la propuesta. En ese contexto, estimó que, en materia laboral, existía un amplio consenso para avanzar con el proyecto de ley.

Indicó que era importante que todas las partes involucradas estuvieran debidamente representadas en el debate, recordando que la Comisión ya había escuchado a representantes de la sociedad civil y que ahora se encontraba recibiendo los antecedentes del Ejecutivo. Asimismo, anunció que la intención era que, en la próxima sesión, la Comisión procediera a votar la idea de legislar, dejando posteriormente espacio para la presentación de indicaciones.

A continuación, expresó que una de las principales inquietudes planteadas por diversos integrantes de la Comisión, especialmente por el diputado Riquelme, decía relación con los costos que la implementación del proyecto podría significar para la pesca artesanal. Manifestó compartir dicha preocupación, señalando que, de no abordarse adecuadamente, la iniciativa podría transformarse en una carga para el sector, en lugar de representar un beneficio.

En ese sentido, aprovechó la presencia del Subsecretario para exponer una situación que había recogido durante diversas reuniones sostenidas la semana anterior con pescadores artesanales de distintas caletas de la Región de Los Lagos. Señaló que existía una profunda preocupación por los elevados costos asociados a la elaboración de los planos de las embarcaciones, materia respecto de la cual informó haber solicitado, durante la hora de Incidentes de la Cámara de Diputadas y Diputados, el envío de un oficio dirigido a la Dirección correspondiente y a la Subsecretaría.

Precisó que los pescadores le habían informado que dichos planos tendrían un costo aproximado de entre cuatro y cinco millones de pesos por embarcación, gasto que se suma a otras exigencias legales, tales como la adquisición de balsas salvavidas, cuyo valor supera los dos millones de pesos, además de los elementos pirotécnicos obligatorios, cuyo costo también resulta significativo.

Como antecedente, dio lectura al desglose de una cotización que le fue remitida, en la que se detallaban los distintos planos, estudios y cálculos técnicos requeridos, incluyendo especificaciones técnicas, planos de seguridad, líneas, instalaciones eléctricas, circuitos de achique y combustible, cuaderna maestra, secciones longitudinales, cálculo de bodega, minuta de arqueo y estudio de estabilidad con experimento de inclinación, cuyo monto total ascendía a $4.225.000.

Sostuvo que esta situación constituía una preocupación relevante para los pescadores artesanales, quienes perciben dichos costos como un obstáculo para continuar desarrollando su actividad. Añadió que expuso esta problemática en la Sala de la Cámara debido al impacto que genera en el sector, especialmente en el actual contexto económico.

Finalmente, solicitó al Subsecretario que se refiriera específicamente a esta materia y planteó la conveniencia de establecer una mesa de trabajo u otra instancia que permitiera buscar soluciones concretas para enfrentar los elevados costos que afectan a la pesca artesanal, considerando que el proyecto de ley incorporaría nuevas exigencias que podrían incrementar aún más esa carga.

El **Contraalmirante de la Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante (S), señor Sigfrido Ramírez** precisó, que los valores mencionados respecto de la elaboración de planos no corresponden a cobros efectuados por la autoridad marítima, sino a los honorarios que perciben particulares, tales como constructores navales o profesionales especializados, por la elaboración de dichos estudios técnicos. Asimismo, señaló que la mayoría de las embarcaciones menores de doce metros se encuentran exentas de la obligación de presentar este tipo de planos y que, además, existen diversas exenciones de cobro aplicables a la pesca artesanal, entre ellas aquellas relacionadas con el registro de embarcaciones y la entrega de matrículas de pescador artesanal, trámites que son gratuitos.

Explicó que los requisitos relativos a planos y estudios de estabilidad se exigen únicamente para embarcaciones de mayores dimensiones y capacidad de pesca, particularmente aquellas dedicadas a la pesca de cerco, las cuales transportan importantes volúmenes de captura y requieren un análisis técnico que garantice condiciones adecuadas de estabilidad y seguridad. Agregó que, precisamente, es en ese segmento donde se concentra la mayor tasa de accidentabilidad, razón por la cual resulta necesario compatibilizar los costos asociados al cumplimiento de estas exigencias con la protección de la vida humana en el mar. En ese sentido, manifestó la disposición de la autoridad marítima para participar en una mesa de trabajo que permita avanzar en soluciones, sin renunciar a aquellos requisitos que resultan indispensables para la seguridad de las embarcaciones y de sus tripulaciones.

Posteriormente, el **diputado Bobadilla** valoró la exposición realizada por los representantes de la Armada de Chile, señalando que las observaciones formuladas constituyen un aporte concreto y preciso para el perfeccionamiento del proyecto de ley. En ese contexto, expresó que dichas recomendaciones debieran transformarse en indicaciones durante la tramitación legislativa, con el propósito de mejorar sustantivamente la iniciativa.

A continuación, el **diputado Bernales** consultó cuáles son específicamente las embarcaciones menores de doce metros que no se encuentran exentas de la obligación de presentar planos, toda vez que el expositor había señalado que "casi todas" cuentan con dicha excepción. Asimismo, preguntó si la autoridad marítima dispone de un registro actualizado del número de embarcaciones que aún deben regularizar su planimetría, con el objeto de dimensionar la magnitud del problema. Añadió que esta materia ha sido planteada reiteradamente por pescadores artesanales de distintas caletas de su distrito y propuso explorar mecanismos de colaboración con universidades u otras instituciones de educación superior para que, mediante convenios, puedan elaborar los planos requeridos a un costo menor para los pescadores artesanales.

En respuesta, el representante de la autoridad marítima, Contraalmirante Ramírez explicó que las embarcaciones abiertas —como los botes artesanales de menor tamaño—, que constituyen la mayor parte de la flota artesanal, no requieren este tipo de planos. Precisó que las exigencias recaen sobre embarcaciones de mayor porte, dotadas de maquinaria, bodegas y sistemas de pesca más complejos, cuya construcción y operación requieren estudios especializados de estabilidad y seguridad. Agregó que las obligaciones varían según la etapa en que se encuentre la embarcación —construcción, modificación o adaptación—, por lo que existen distintos procedimientos y requisitos aplicables. Indicó que no disponía en ese momento de la información estadística solicitada, pero comprometió su remisión posterior a la Comisión, incluyendo el número de embarcaciones que se encuentran en las distintas etapas de tramitación.

Finalmente, el **diputado Bernales** solicitó, con el acuerdo de la Comisión, que la autoridad marítima fortalezca la difusión de esta información hacia el sector pesquero artesanal. Señaló que durante sus visitas a diversas caletas ha constatado la existencia de confusión respecto de las embarcaciones que deben cumplir estas exigencias, las excepciones aplicables, los procedimientos, los plazos y los costos involucrados, mencionando que algunos pescadores estiman que el cumplimiento de estos requisitos podría representar desembolsos superiores a cuatro millones de pesos por embarcación. En consecuencia, estimó necesario desarrollar una estrategia comunicacional que permita entregar información clara y oportuna a los pescadores artesanales sobre estas materias.

El Contraalmirante, señor Daniel González complementó, señalando que la exigencia de planos no solo responde a consideraciones vinculadas con la seguridad de las embarcaciones y la certificación de sus condiciones de construcción, sino que también guarda una estrecha relación con la normativa pesquera vigente. Explicó que dichos antecedentes técnicos permiten certificar los volúmenes de bodega de las embarcaciones, información que resulta necesaria para verificar el cumplimiento de las exigencias establecidas por la legislación pesquera.

En ese sentido, destacó que existe una trazabilidad entre la planimetría exigida, las condiciones de seguridad de las embarcaciones y la certificación de la capacidad de bodega, aspecto que reviste especial importancia para el control de la extracción de recursos hidrobiológicos y la adecuada aplicación de la normativa pesquera.

La Comisión recibió al **señor Juan Gajardo Romero**, almirante en retiro y experto en seguridad marítima, invitado para exponer respecto del proyecto de ley sobre fortalecimiento de la seguridad marítima.

El señor **Juan Gajardo Romero** señaló que actualmente participa en el desarrollo de un modelo de gestión de seguridad para una empresa del Biobío, iniciativa que surgió a partir del análisis de accidentes marítimos recientes. Explicó que el diagnóstico realizado ha permitido identificar ámbitos que carecen de regulación específica y que, por ello, dependen exclusivamente de la voluntad de las empresas para su implementación.

Manifestó que uno de los principales desafíos consiste en fortalecer el vínculo entre las empresas armadoras y la gestión de la seguridad marítima, señalando que la responsabilidad empresarial no debiera limitarse al cumplimiento de los requisitos legales para contratar personal, sino que también debiera extenderse al seguimiento permanente de la idoneidad, capacitación y desempeño de las dotaciones durante el desarrollo de las operaciones.

Indicó que el modelo en elaboración busca establecer sistemas internos de gestión de seguridad adaptados a la realidad operacional de cada empresa, considerando variables tales como la ubicación geográfica, el tipo de operación, las características de la flota y los mecanismos de relevo de las tripulaciones, precisando que actualmente dicha iniciativa tiene carácter voluntario por no existir un marco normativo que permita exigir su implementación.

Respecto del proyecto de ley en estudio, valoró la iniciativa por cuanto fortalece diversos aspectos relacionados con la seguridad marítima. No obstante, estimó que aún subsisten materias que debieran ser abordadas durante su tramitación, particularmente aquellas relativas a la capacidad del Estado para ejercer adecuadamente las labores de fiscalización y monitoreo derivadas de las nuevas obligaciones que contempla la iniciativa.

En ese sentido, planteó la necesidad de evaluar si la institucionalidad contará con los recursos humanos, tecnológicos y operacionales suficientes para supervisar el cumplimiento de las nuevas exigencias, procesar oportunamente las alertas que emitan los equipos de seguridad y responder eficazmente frente a situaciones de emergencia.

Asimismo, manifestó que el proyecto debiera profundizar el tratamiento de la formación continua y del seguimiento de la idoneidad de las personas que ejercen funciones de mando en las embarcaciones, señalando que la obtención del título habilitante constituye únicamente un requisito inicial, siendo igualmente relevante promover mecanismos permanentes de capacitación y actualización profesional.

Finalmente, sostuvo que resulta necesario avanzar hacia una planificación territorial basada en el análisis de las condiciones operacionales y de riesgo existentes en las distintas zonas del país, lo que permitiría orientar de mejor manera las labores de fiscalización, prevención y respuesta frente a emergencias marítimas.

El **diputado Sergio Bobadilla** consultó acerca de los antecedentes que se consideran al momento de autorizar el zarpe de una embarcación, particularmente si se verifica el estado material de la nave antes de otorgar dicha autorización.

En respuesta**, el señor Juan Gajardo Romero** explicó que la autorización de zarpe se concede sobre la base de la información contenida en los registros oficiales y de las certificaciones vigentes de la embarcación. Agregó que, una vez autorizado el zarpe, corresponde al capitán evaluar las condiciones efectivas de navegación, siendo de su responsabilidad abstenerse de salir a la mar cuando existan fallas que comprometan la seguridad, sin perjuicio de las inspecciones posteriores que pueda efectuar la Autoridad Marítima para verificar que las reparaciones permitan restituir las condiciones reglamentarias de la nave.

Posteriormente, el **diputado Sergio Bobadilla** consultó qué aspectos adicionales debieran incorporarse al proyecto de ley durante su discusión particular para fortalecer su carácter preventivo.

El **señor Juan Gajardo Romero** respondió que la iniciativa debiera contemplar mecanismos de seguimiento permanente respecto de la idoneidad y capacitación de las dotaciones, promoviendo sistemas de gestión de seguridad que involucren activamente a las empresas en el control de las competencias de su personal. Asimismo, indicó que las nuevas facultades de fiscalización deberán ir acompañadas de los recursos necesarios para que la autoridad pueda ejercerlas eficazmente en todo el territorio. Agregó que también resulta conveniente establecer estándares de homologación para los equipos de seguridad que exige el proyecto, con el objeto de asegurar su interoperabilidad y la confiabilidad de la información que transmitan.

IV.- <u>DISCUSIÓN DEL PROYECTO.</u>

A) DISCUSIÓN GENERAL.

Con expuesto por los señores Subsecretario de Pesca y Acuicultura, autoridades del sector, invitados, y los fundamentos contenidos en la moción, las señoras diputadas y los señores diputados fueron de parecer de aprobar la idea de legislar sobre la materia.

Se estimó que, en efecto, aparece como urgente la necesidad de reforzar la seguridad marítima y modernizar la fiscalización, incorporando mayores exigencias técnicas a las naves; nuevas obligaciones de auxilio y denuncia; controles preventivos al personal embarcado, y mecanismos verificables de jornada laboral, entre otras medidas, con el objeto de proteger la vida humana en el mar y asegurar mejores condiciones para su gente.

Se manifestó que uno de los antecedentes tenidos a la vista para la concreción del proyecto correspondía al informe final de la Comisión Especial Investigadora constituida a propósito del naufragio de la embarcación Bruma. No obstante, dado que la iniciativa de ley fue elaborada mientras los procesos investigativos sobre ese accidente aún se encontraban en desarrollo, contiene imprecisiones que se hace necesario despejar.

Se explicó que la Armada de Chile mantiene un trabajo permanente de revisión y perfeccionamiento de la normativa marítima, orientado a fortalecer la salvaguarda de la vida humana en el mar para quienes desarrollan actividades comerciales o recreativas. Como ejemplo de ello, se destacó la dictación de la Circular Marítima Oscar 73008, publicada en noviembre del año anterior, que establece la implementación gradual de equipos de identificación automática para naves de más de doce metros de eslora o quince toneladas de arqueo, tecnología destinada a prevenir colisiones y alineada con las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional.

Se enfatizó en que, la Institución compartiendo plenamente el objetivo y la idea matriz de la iniciativa en estudio, en cuanto fortalecer la seguridad marítima, formulaba diversas observaciones técnicas destinadas a perfeccionar la ubicación sistemática de las normas propuestas y facilitar su aplicación.

De ahí que la modificación propuesta al artículo 12 de la Ley de Navegación, no resultaba conveniente, por cuanto la disposición regulaba el procedimiento de inscripción de las naves y no materias de seguridad. En su lugar, se propuso incorporar el texto referido a las excepciones fundadas para embarcaciones de bajo riesgo como un nuevo inciso del artículo 88, disposición específicamente referida a la seguridad marítima.

Hubo consenso con la incorporación de sanciones para quienes oculten o manipulen registros audiovisuales o tecnológicos, precisándose únicamente la necesidad de ajustar la numeración de éstos. Del mismo modo, se expresó el acuerdo con la incorporación de nuevos incisos destinados a reforzar la obligación de denunciar delitos cometidos a bordo.

En cuanto a la obligación de contar con radiobalizas de emergencia, se estimó que la materia debería quedar reservada en cuanto su definición al reglamento, sin que se deba imponer un equipo tecnológico específico, sino establecer la obligación de contar con la capacidad para emitir alertas de socorro, de manera de permitir la adaptación a los avances tecnológicos y a los estándares internacionales que se desarrollen en el futuro. Se propuso, entonces, que fuera el reglamento el que estableciera las condiciones, requisitos técnicos y modalidades de instalación de dichos sistemas de emergencia.

Se añadió que la propuesta de incorporar un nuevo artículo 97 bis sobre controles de alcohol y drogas, era del todo pertinente, mas se sugirió incorporarla como un nuevo artículo 87 de la Ley de Navegación, por estimar que dicha ubicación guarda mayor coherencia con el régimen de orden, disciplina y seguridad contemplado en ese cuerpo legal. Además, se propuso agregar disposiciones que establezcan la prohibición de desempeñar funciones a bordo cuando el resultado de las pruebas sea positivo, imponiendo al armador o empleador la obligación de desembarcar y reemplazar al trabajador afectado, sin perjuicio de las sanciones legales correspondientes.

Asimismo, se planteó que la infracción a la prohibición de ejercer funciones bajo la influencia del alcohol o de sustancias estupefacientes sea sancionada conforme a las penas previstas en la Ley de Tránsito, atribuyendo competencia al juzgado de policía local correspondiente, y que, cuando dicha conducta se vincule con un accidente marítimo, se apliquen además las normas específicas previstas para estos casos. Se explicó que esta propuesta buscaba mejorar la sistemática de la ley, sin alterar el objetivo del proyecto ni disminuir las facultades de fiscalización que se pretende otorgar a la autoridad marítima.

Sobre las modificaciones relativas al deber de auxilio, se manifestó la conformidad con la incorporación de una presunción de culpabilidad para el capitán que abandone el lugar de un accidente sin prestar asistencia, estimándose adecuada su incorporación en el artículo 112 de la Ley de Navegación. Asimismo, se propuso que las normas relativas a las facultades para ordenar el auxilio por parte de otras embarcaciones se incorporen en el artículo 124 del mismo cuerpo legal, agregándose, además, una sanción consistente en la cancelación del título del capitán que, sin causa justificada, incumpla la orden de prestar auxilio, sin perjuicio de las responsabilidades penales que correspondan.

Finalmente, se abordó el tema de los costos asociados a las medidas técnicas propuestas, indicándose que una radiobaliza de localización de siniestros tiene un valor aproximado de 300 dólares, al que se debe sumar un costo bianual cercano a 190 dólares por concepto de mantención y certificación. No obstante, se puntualizó que existen otros sistemas tecnológicos que pueden cumplir la misma finalidad en embarcaciones de menor tamaño o destinadas a tráficos acotados.

B) DISCUSIÓN PARTICULAR.

Se presentó una indicación del diputado señor Guzmán y de la diputada Tello, aprobada por mayoría de votos, para sustituir en todo el articulado del proyecto, la expresión "capitán", por los términos "capitán o patrón".

Se explica que la expresión "capitán o patrón" comprende ambos segmentos de naves, correspondiendo el "capitán" a las naves mayores y el "patrón" a las naves menores.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS ANDREA MACÍAS Y CAROLINA TELLO; Y LOS DIPUTADOS SEÑORES ALEJANDRO BERNALES, FELIX ELLIOT BUGUEÑO, CARLOS CARVAJAL, JORGE GUZMÁN, ALEX NAHUELQUIN, ALEJANDRO RIQUELME, GUILLERMO VALDÉS Y DIEGO VERGARA. SE ABSTUVO LA DIPUTADA SEÑORA IRENE NATHALIE CASTILLO.

Artículo 1°. Introdúzcanse las siguientes modificaciones en el decreto ley Nº 2.222, sobre Navegación:

Se presentó una indicación, aprobada por mayoría de votos, de la diputada señora Macías y del diputado señor Bernales, para incorporar en el artículo 1° del proyecto, el siguiente número 1., nuevo:

1. En el artículo 29, incorpóranse los siguientes incisos quinto, sexto y séptimo:

"El que con motivo de una investigación infraccional o penal, destruyere, ocultare, alterare o hiciere desaparecer registros audiovisuales exigidos por la presente ley, será sancionado con la pena de presidio menor en cualquiera de sus grados.

Igual pena se impondrá al que, con igual propósito, apague, inutilice o manipule instrumentos tecnológicos de seguridad o posicionamiento satelital, exigidos por la normativa marítima, o impida su adecuado funcionamiento.

El acceso, tratamiento, almacenamiento y eliminación de los registros audiovisuales a que se refiere este artículo se sujetará a lo dispuesto en la ley N° 19.628, sobre protección de la vida privada, y solo podrá destinarse a fines de seguridad de la navegación, prevención de accidentes y a la investigación de siniestros marítimos por parte de la autoridad competente.".

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA MACÍAS Y LOS DIPUTADOS SEÑORES BERNALES, BUGUEÑO Y OSSANDÓN. EN CONTRA LO HICIERON LOS DIPUTADOS SEÑORES NEUMANN Y VERGARA. (4X2X0)

Se presentó una indicación, aprobada por unanimidad, del diputado señor Guzmán, para incorporar en el artículo 1° del proyecto el siguiente número 2., nuevo:

2. Agrégase en el artículo 56 el siguiente inciso final:

"Deberá dejarse constancia especial de toda falla, pérdida de señal, desconexión o interrupción de los sistemas obligatorios de navegación, posicionamiento, vigilancia, grabación o alerta de socorro, indicando el momento en que se produjo, su duración, la causa conocida y las medidas adoptadas. Si la interrupción pudiere comprometer la seguridad o el seguimiento de la nave, el capitán o patrón deberá comunicarla de inmediato a la Autoridad Marítima por el medio más expedito disponible.".

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA MACÍAS Y LOS DIPUTADOS SEÑORES BERNALES, BUGUEÑO, NEUMANN, OSSANDÓN Y VERGARA. (6X0X0)

Se presentó una indicación, aprobada por unanimidad, del diputado señor Guzmán, para incorporar en el artículo 1° del proyecto el siguiente número 3., nuevo:

3. Sustitúyese el artículo 57 por el siguiente:

"Artículo 57.- En caso de accidente o siniestro marítimo, el capitán o patrón deberá, en cuanto pueda hacerlo sin poner en riesgo la vida o seguridad de las personas, preservar y poner a salvo el diario de navegación, los documentos, libros, registros audiovisuales, datos electrónicos, equipos y demás efectos que puedan resultar relevantes para determinar las circunstancias y causas del hecho.

El mismo deber corresponderá al armador y a toda persona que tenga bajo su custodia o control registros o datos relacionados con la nave almacenados fuera de ella.

Estos antecedentes no podrán ser alterados, eliminados, retirados, reparados ni puestos nuevamente en funcionamiento hasta ser puestos a disposición de la Autoridad Marítima, del Ministerio Público o del tribunal competente, salvo que ello sea indispensable para prestar auxilio, resguardar la seguridad inmediata de las personas o prevenir un daño grave al medio ambiente. Toda intervención indispensable deberá ser documentada.".

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS MACÍAS Y TELLO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES BERNALES, BUGUEÑO, NEUMANN, OSSANDÓN Y VERGARA. (7X0X0)

Se presentaron sendas indicaciones, aprobadas por unanimidad, del Diputado señor Guzmán, para reemplazar el número 1. del proyecto, por el siguiente número 4., nuevo:

4. En el artículo 84:

i) En su inciso primero, reemplázase la frase “las diligencias señaladas en el artículo 7° del Código de Procedimiento Penal” por la siguiente: “las diligencias destinadas a resguardar el sitio del suceso y los medios de prueba, conforme a las normas del Código Procesal Penal”.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS IRENE NATHALIE CASTILLO, ANDREA MACÍAS Y CAROLINA TELLO; Y LOS DIPUTADOS SEÑORES ALEJANDRO BERNALES, FELIX ELLIOT BUGUEÑO, CARLOS CARVAJAL, JORGE GUZMÁN, ALEX NAHUELQUIN, ALEJANDRO RIQUELME, GUILLERMO VALDÉS Y DIEGO VERGARA.

ii) Incorpórase en el artículo 84 el siguiente inciso segundo, pasando el segundo a ser tercero:

“Asimismo, el capitán o patrón de la nave y los demás oficiales de abordo tendrán el deber de denunciar los delitos que se cometan durante el viaje o a bordo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 175 del Código Procesal Penal.”.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS MACÍAS Y TELLO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES BOBADILLA, BERNALES, BUGUEÑO, OSSANDÓN Y VERGARA. (7X0X0)

Se presentó una indicación del Ejecutivo, aprobada por unanimidad, para incorporar el siguiente número 5, nuevo.

5. Incorpórase el siguiente artículo 86 bis, nuevo:

“Artículo 86 bis.- La Autoridad Marítima deberá ordenar la realización periódica de controles de consumo de alcohol, estupefacientes o sustancias sicotrópicas por parte de las personas que ejerzan funciones a bordo de naves, artefactos navales u otras instalaciones flotantes.

La forma, modalidad y oportunidad en que deban practicarse tales controles serán regulados mediante resolución que dicte para este efecto dicha autoridad.

En caso de que el control arroje un resultado positivo, la persona no podrá realizar labores o funciones a bordo, debiendo

el armador o empleador ordenar su desembarco y reemplazo. Lo anterior, sin perjuicio de las demás sanciones previstas en la ley.

Quien ejerza labores o funciones en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas, será sancionado con las penas establecidas en el artículo 196 de la Ley de Tránsito. En caso de que dichas labores o funciones se ejerzan bajo la influencia del alcohol, las sanciones corresponderán a las establecidas en el artículo 193 del mismo cuerpo legal.”.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS IRENE NATHALIE CASTILLO, ANDREA MACÍAS Y CAROLINA TELLO; Y LOS DIPUTADOS SEÑORES ALEJANDRO BERNALES, FELIX ELLIOT BUGUEÑO, MAURO GONZÁLEZ, FABIÁN OSSANDÓN, ALEJANDRO RIQUELME, GUILLERMO VALDÉS, DIEGO VERGARA, CRISTÓBAL MARTÍNEZ Y FERNANDO ZAMORANO.

Se aprobó, por mayoría de votos, una indicación de la diputada Macías para agregar el siguiente número 6., nuevo:

6. Agrégase el siguiente artículo 86 ter, nuevo:

“Artículo 86 ter.- En caso de ausencia de medios técnicos en el lugar de la fiscalización, la persona podrá ser derivada al centro de salud más cercano que sea razonablemente accesible según la zona de operación, para la práctica de un examen de alcoholemia o toxicológico. En zonas extremas o de difícil acceso en que dicho traslado no pueda realizarse dentro de un plazo técnicamente razonable, la Autoridad Marítima deberá dejar constancia expresa de esta circunstancia.".

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS IRENE NATHALIE CASTILLO, ANDREA MACÍAS Y CAROLINA TELLO; Y LOS DIPUTADOS SEÑORES ALEJANDRO BERNALES, FELIX ELLIOT BUGUEÑO, MAURO GONZÁLEZ, FABIÁN OSSANDÓN, ALEJANDRO RIQUELME, GUILLERMO VALDÉS, DIEGO VERGARA Y FERNANDO ZAMORANO. SE ABSTUVO EL DIPUTADO SEÑOR CRISTÓBAL MARTÍNEZ.

Se aprobó, por mayoría de votos, una indicación de los diputados señores Bernales, Guzmán, Valdés y Ossandón, para agregar el siguiente número 7., nuevo:

7.- Agrégase el siguiente artículo 86 quáter:

“Artículo 86 quáter. - La negativa injustificada de una persona que ejerza labores o funciones a bordo a someterse a las pruebas o exámenes previstos en el artículo precedente será sancionada con multa de tres a diez unidades tributarias mensuales. Atendida la gravedad de la infracción y sus circunstancias, podrá imponerse, además,

la suspensión de su matrícula, licencia o autorización para desempeñar dichas labores o funciones hasta por un mes.

Tratándose de accidentes que ocasionen lesiones graves, la muerte de una o más personas o daños significativos al medio ambiente o a instalaciones portuarias, será obligatoria la realización de dichas pruebas o exámenes respecto de quienes ejerzan labores o funciones a bordo que, atendida la naturaleza de estas, pudieren haber tenido responsabilidad o participación en los hechos.

En caso de accidentes que produzcan lesiones de las comprendidas en el número 1° del artículo 397 del Código Penal o la muerte de alguna persona, la negativa injustificada de quienes hubiesen intervenido en ellos a someterse a las pruebas o exámenes señalados en este artículo, la realización de cualquier maniobra que altere sus resultados o la dilación de su práctica con ese mismo efecto serán castigadas con la pena de presidio menor en su grado máximo, multa de once a veinte unidades tributarias mensuales y suspensión de la matrícula, licencia o autorización para desempeñar labores o funciones a bordo por el término de dos a cinco años.

Las penas previstas en el inciso anterior se impondrán conjuntamente con las que correspondan por la responsabilidad que pudiere caber al infractor en el respectivo delito o cuasidelito, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 74 del Código Penal.

La infracción prevista en el inciso primero será conocida y sancionada administrativamente por la Autoridad Marítima, de conformidad con esta ley y sus reglamentos. El conocimiento y juzgamiento del delito previsto en el inciso tercero corresponderá a los tribunales con competencia en lo penal.”.

VOTARON A FAVOR LOS DIPUTADOS SEÑORES ALEJANDRO BERNALES, SERGIO BOBADILLA, CARLOS CARVAJAL, JORGE GUZMÁN (EN REEMPLAZO DEL DIPUTADO MAURO GONZÁLEZ) Y GUILLERMO VALDÉS. SE ABSTUVO LA DIPUTADA SEÑORA IRENE NATHALIE CASTILLO.

Se aprobó una indicación de las diputadas señoras Macias y Tello y los diputados señores Bernales y Bugueño, para agregar el siguiente número 8., nuevo:

8. Para incorporar en el artículo 88, los siguientes incisos segundo y tercero, nuevos:

“Dicho reglamento establecerá la forma, las condiciones y los requisitos técnicos para la instalación de equipamiento de emergencia que permita emitir alertas de socorro, cuyo uso será obligatorio.

El reglamento podrá establecer excepciones fundadas a las normas de seguridad, exclusivamente respecto de naves que, por sus dimensiones, finalidad o zona de operación, presenten un bajo

riesgo para la seguridad de la navegación y el medio marino. Asimismo, podrán admitirse medios técnicamente equivalentes, siempre que no se reduzcan las condiciones marinas de navegabilidad, salvaguarda de la vida humana en el mar y protección del medio marino.”.

La indicación fue aprobada por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS MACÍAS Y TELLO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES BOBADILLA, BERNALES, BUGUEÑO, GUZMÁN, OSSANDÓN Y VERGARA.(8x0x0)

Se presentó una indicación, aprobada por mayoría, de la diputada señora Macías, para incorporar el siguiente inciso cuarto, nuevo:

“Las naves, artefactos navales e instalaciones flotantes que operen regularmente en zonas donde no exista cobertura radial continua ni presencia permanente de la Autoridad Marítima deberán contar, además, con al menos un medio adicional de comunicación de emergencia -tal como telefonía satelital u otro sistema idóneo-, que permita dar aviso oportuno a la Autoridad Marítima en caso de siniestro, en los términos que determine el reglamento.".

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS MACÍAS Y TELLO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES BERNALES, BUGUEÑO, GUZMÁN Y OSSANDÓN. SE ABSTUVIERON LOS DIPUTADOS SEÑORES VERGARA Y BOBADILLA (6x0x2)

9. En el artículo 112, incorpórase el siguiente inciso cuarto, nuevo, pasando su inciso cuarto a ser quinto:

“Se presumirá la culpabilidad del capitán o patrón que abandone el lugar del accidente sin prestar auxilio ni dar cuenta inmediata a la Autoridad Marítima, salvo que existan circunstancias que lo justifiquen.”.

Este número fue aprobado, por mayoría de votos, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS IRENE NATHALIE CASTILLO Y CAROLINA TELLO; Y LOS DIPUTADOS SEÑORES ALEJANDRO BERNALES, SERGIO BOBADILLA, FELIX ELLIOT BUGUEÑO, MAURO GONZÁLEZ, FABIÁN OSSANDÓN, ALEJANDRO RIQUELME, GUILLERMO VALDÉS Y DIEGO VERGARA. SE ABSTUVO LA DIPUTADA SEÑORA ANDREA MACÍAS.

Se presentó una indicación, aprobada por unanimidad, del diputado Guzmán, para reemplazar el número 7 del artículo 1°, por el siguiente número 10., nuevo:

10. “Modifícase el artículo 124 en el siguiente sentido:

a) Para incorporar a continuación de la frase “de inmediato a socorrerla” la frase “con cargo al respectivo armador de la nave socorrida.”

b) Para agregar como inciso segundo, el siguiente: “El capitán o patrón de la nave requerida que no pudiere cumplir la orden por representar su ejecución un grave riesgo para la seguridad de su nave o de las personas a bordo, o por concurrir otra causa debidamente justificada, deberá comunicarlo inmediatamente a la Autoridad Marítima, expresando los fundamentos de su decisión, y dejar constancia de ello, tan pronto como sea posible, en el diario de navegación o en el registro que corresponda. La misma obligación tendrá cuando reciba directamente una alerta de socorro y no pueda concurrir a prestar asistencia.”

c) Para agregar como inciso tercero, el siguiente: “El capitán o patrón que, sin causa justificada, no cumpliere esta orden, será sancionado con la cancelación de su título, sin perjuicio de la responsabilidad penal que pueda afectarle por este mismo hecho.”

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA IRENE NATHALIE CASTILLO; Y LOS DIPUTADOS SEÑORES ALEJANDRO BERNALES, SERGIO BOBADILLA, CARLOS CARVAJAL, JORGE GUZMÁN (EN REEMPLAZO DEL DIPUTADO MAURO GONZÁLEZ) Y GUILLERMO VALDÉS.

Se presentó una indicación, aprobada por mayoría de votos, de la diputada Tello, para reemplazar el artículo 2° del proyecto, por el siguiente:

“Artículo 2°.- Modifícase el artículo 115 del Código del Trabajo, contenido en el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2002, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, agregando en su inciso tercero, a continuación del punto aparte, que pasa a ser punto seguido, la siguiente frase:

“Para efectos de verificar el cumplimiento de los tiempos mínimos de descanso, se establecerán mecanismos de control objetivos y verificables, que aseguren la trazabilidad, fidelidad y disponibilidad de los registros. Estos mecanismos deberán considerar las características, dimensiones, capacidad operativa y condiciones de conectividad de las naves, evitando imponer exigencias desproporcionadas a las naves menores. Se podrá fiscalizar el cumplimiento de esta obligación mediante inspecciones programadas o aleatorias. El incumplimiento será sancionado conforme a las normas generales de este Código.”.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA IRENE NATHALIE CASTILLO; Y LOS DIPUTADOS SEÑORES ALEJANDRO BERNALES, CARLOS CARVAJAL, JORGE GUZMÁN (EN REEMPLAZO DEL DIPUTADO MAURO GONZÁLEZ) Y GUILLERMO VALDÉS. SE ABSTUVO EL DIPUTADO SEÑOR SERGIO BOBADILLA.

Se presentó una indicación, aprobada por mayoría de votos, del diputado Guzmán, para incorporar el siguiente artículo transitorio:

"Artículo transitorio.- El reglamento señalado en el inciso segundo del artículo 88 del decreto ley N.º 2.222, de 1978, deberá dictarse dentro de los seis meses siguientes a la publicación de esta ley.

Las obligaciones relativas al equipamiento de emergencia serán exigibles conforme al calendario gradual que establezca dicho reglamento, considerando el nivel de riesgo, las dimensiones, la actividad y la zona de operación de las naves. Dicho calendario no podrá contemplar un plazo inferior a doce meses desde la publicación del reglamento para el inicio de su exigibilidad respecto de las naves pesqueras artesanales.

Los equipos que, a la fecha de entrada en vigencia de estas obligaciones, cuenten con aprobación vigente de la Dirección y cumplan una función técnicamente equivalente serán reconocidos hasta el término de su vida útil o de la vigencia de su certificación, según corresponda.".

VOTARON A FAVOR LOS DIPUTADOS SEÑORES ALEJANDRO BERNALES, SERGIO BOBADILLA, CARLOS CARVAJAL, JORGE GUZMÁN (EN REEMPLAZO DEL DIPUTADO MAURO GONZÁLEZ) Y GUILLERMO VALDÉS. SE ABSTUVO LA DIPUTADA SEÑORA IRENE NATHALIE CASTILLO.

V.- ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADAS.

1) Artículo 1°, número 1: En el artículo 12:

a) En el inciso primero, suprímase la frase ", cuando corresponda,".

b) En el inciso primero, incorpórase la siguiente frase entre las expresiones "el reglamento." y "Además":

"El reglamento podrá establecer excepciones fundadas, limitadas exclusivamente a naves que por sus dimensiones, finalidad o zona de operación presenten un riesgo bajo para la seguridad de la navegación y el medio marino."

2) Indicación del Ejecutivo para eliminar el numeral 1).

3) Artículo 1° numeral 2 del proyecto de ley: Incorpóranse los siguientes incisos cuarto y quinto nuevos: (debiesen ser quinto y sexto) al artículo 29:

"El que, con el objeto de ocultar hechos constitutivos de infracción o delito, destruyere, ocultare, alterare o hiciere desaparecer registros audiovisuales exigidos por la Ley de Navegación,

será sancionado con la pena de presidio menor en su grado medio a máximo, sin perjuicio de las penas que correspondan por los delitos encubiertos.

Igual pena se impondrá al que, con igual propósito, apague, inutilice o manipule dolosamente instrumentos tecnológicos de seguridad o posicionamiento satelital, exigidos por la normativa marítima, o impida su adecuado funcionamiento.”

4) Indicación del Ejecutivo para reemplazar, el numeral 2), por el siguiente:

“2) Incorpórase los siguientes incisos, quinto y sexto, nuevos, al artículo 29:

“El que, con el objeto de ocultar hechos constitutivos de infracción o delito, destruyere, ocultare, alterare o hiciere desaparecer registros audiovisuales exigidos por la presente ley, será sancionado con la pena de presidio menor en cualquiera de sus grados.

Igual pena se impondrá al que, con igual propósito, apague, inutilice o manipule dolosamente instrumentos tecnológicos de seguridad o posicionamiento satelital, exigidos por la normativa marítima, o impida su adecuado funcionamiento.”.”.

5) Indicación diputada Macías, para incorporar el siguiente inciso final, nuevo, en el numeral 2 del artículo 1° del proyecto, a continuación de los incisos cuarto y quinto que se agregan al artículo 29 del Decreto Ley N° 2.222:

"El acceso, tratamiento, almacenamiento y eliminación de los registros audiovisuales a que se refiere este artículo se sujetará a lo dispuesto en la ley N° 19.628, sobre protección de la vida privada, y solo podrá destinarse a fines de seguridad de la navegación, prevención de accidentes y a la investigación de siniestros marítimos por parte de la autoridad competente.".

6) Indicación diputado Riquelme, al Artículo 1°, que modifica el Decreto Ley N°2.222, sobre Navegación; para reemplazar el N°2, que modifica el artículo 29, por el siguiente:

“2. Incorpóranse los siguientes incisos cuarto y quinto, (debiese ser quinto y sexto) nuevos, al artículo 29:

«El que, a sabiendas, destruyere, ocultare o alterare registros audiovisuales exigidos por la Ley de Navegación, será sancionado con la pena de presidio menor en su grado medio a máximo, sin perjuicio de las penas que correspondan por los delitos encubiertos.

Igual pena se impondrá al que a sabiendas, apague o inutilice instrumentos tecnológicos de seguridad o

posicionamiento satelital, exigidos por la normativa marítima, o impida su adecuado funcionamiento.»"

7) Indicación diputado Guzmán: para sustituir el numeral 2 por el siguiente:

Agréganse en el artículo 29 los siguientes incisos quinto y sexto:

“El que, con el propósito de obstaculizar una investigación relativa a un siniestro marítimo o de ocultar un hecho constitutivo de delito, destruyere, ocultare, alterare o hiciere desaparecer registros audiovisuales o datos generados por sistemas de navegación, seguridad, vigilancia o posicionamiento cuya existencia o conservación sea exigida por disposiciones legales o reglamentarias marítimas o pesqueras, será sancionado con la pena de presidio menor en su grado medio a máximo.

Con la misma pena será sancionado el que, con igual propósito, apagare, inutilizare, alterare o manipulare dolosamente instrumentos o sistemas tecnológicos de navegación, seguridad, vigilancia o posicionamiento exigidos por dichas disposiciones, o impidiere su adecuado funcionamiento, sin perjuicio de la responsabilidad que pudiere corresponderle por otros delitos.”.

8) Indicación diputado Benjamín Moreno: para reemplazar en el número 2 del artículo 1 del proyecto por el siguiente:

“El que obstaculice gravemente el esclarecimiento de una investigación relativa a un siniestro marítimo o de un hecho punible o la determinación de sus responsables, mediante la destrucción, ocultación o alteración de registros audiovisuales exigidos por la Ley de Navegación, será sancionado con la pena de presidio menor en su grado medio y multa de dos a doce unidades tributarias mensuales.”

9) Artículo 1° numeral 4 del proyecto de ley, incorpórase al artículo 91 el siguiente inciso tercero, nuevo:

“Asimismo, el reglamento establecerá la forma, las condiciones y los requisitos técnicos para la instalación, uso y mantenimiento de radiobalizas indicadoras de posición de emergencia, cuyo uso será obligatorio para la embarcación y su tripulación, conforme a lo previsto en el mismo.”.

10) Indicación diputado Riquelme, para reemplazar en el N°4, que modifica el artículo 91, la frase: “para la instalación, uso y mantenimiento de radiobalizas indicadoras de posición de emergencia” por la siguiente: “para la instalación de equipamiento de emergencia que permita emitir alertas de socorro”

11) Indicación diputada Tello, para sustituir, en el numeral 4 del artículo 1° del proyecto, la expresión “cuyo uso será

obligatorio para la embarcación y su tripulación, conforme a lo previsto en el mismo” por la siguiente: “cuyo uso será obligatorio para las naves mayores. Respecto de las naves menores, dicha exigencia solo podrá establecerse cuando existan mecanismos de financiamiento público que permitan solventar su adquisición, instalación y mantenimiento”.

12) Indicación diputada Macías, para reemplazar, en el numeral 4 del artículo 1° del proyecto, el inciso tercero nuevo que se incorpora al artículo 91 del Decreto Ley N° 2.222, por el siguiente:

"Asimismo, el reglamento establecerá la forma, las condiciones y los requisitos técnicos para la instalación, uso y mantenimiento de equipos de emergencia que permitan emitir alertas de socorro, cuyo uso será obligatorio para la embarcación y su tripulación. Tratándose de naves que operen regularmente en canales, fiordos, archipiélagos u otras zonas de navegación interior de las regiones extremas y aisladas del país, el reglamento deberá considerar las condiciones geográficas, meteorológicas y de cobertura de comunicaciones propias de dichas zonas, pudiendo establecer equipamiento tecnológicamente equivalente cuando el dispositivo primario no resulte eficaz o instalable, conforme a lo previsto en el mismo.".

13) Indicación diputado Guzmán, para sustituir el numeral 4 por el siguiente:

Agréganse en el artículo 88 los siguientes incisos segundo y tercero:

Asimismo, el reglamento establecerá la forma, condiciones y requisitos técnicos para que las naves y, cuando corresponda atendido el nivel de riesgo de la navegación, las personas que se encuentren a bordo cuenten con equipamiento de emergencia aprobado por la Dirección, capaz de emitir alertas de socorro y facilitar su localización. El reglamento regulará su instalación o porte, registro, uso, mantenimiento, certificación e interoperabilidad.

Las exigencias deberán determinarse atendiendo al tipo, dimensiones y finalidad de la nave, la actividad desarrollada, la zona y distancia de operación y las demás condiciones objetivas de riesgo. Podrán admitirse medios técnicamente equivalentes, siempre que no se reduzcan las condiciones mínimas de navegabilidad, salvaguarda de la vida humana en el mar y protección del medio marino.’.”

14) Indicación Ejecutivo, para reemplazar el numeral 4) por el siguiente:

Incorpórase, al artículo 88, los incisos segundo y tercero, nuevos:

“Dicho reglamento establecerá la forma, las condiciones y los requisitos técnicos para la instalación de equipamiento de emergencia que permita emitir alertas de socorro, cuyo uso será obligatorio.

El reglamento podrá establecer excepciones fundadas a las normas de seguridad, exclusivamente respecto de naves que, por sus dimensiones, finalidad o zona de operación, presenten un bajo riesgo para la seguridad de la navegación y el medio marino.”.”

15) Número 5 del proyecto: Agrégase un nuevo artículo 97 bis, del siguiente tenor:

“Artículo 97 bis.- Las personas que ejerzan funciones a bordo de naves, artefactos navales u otras instalaciones flotantes deberán someterse a pruebas científicas o técnicas para detectar la presencia de alcohol, estupefacientes o sustancias sicotrópicas en su organismo.

Estas pruebas podrán aplicarse, en particular, a quienes participen en maniobras de navegación, faenas de carga o descarga, actividades extractivas, operación de maquinaria o en cualquier otra actividad a bordo que pueda afectar la seguridad de la vida humana en el mar, la protección del medio marino, o la seguridad de las operaciones marítimas o portuarias.

En caso de ausencia de medios técnicos en el lugar de la fiscalización, la persona podrá ser derivada al centro de salud más cercano para la práctica de un examen de alcoholemia o toxicológico.

La negativa injustificada a someterse a dichas pruebas se considerará presunción de consumo de sustancias prohibidas para efectos administrativos y podrá dar lugar a la suspensión preventiva de la matrícula, licencia o autorización correspondiente, sin perjuicio de otras sanciones que pudieren corresponder.

Con todo, en caso de accidentes que resulten en lesiones graves, muerte de personas o daños significativos al medio ambiente o a las instalaciones portuarias,y en que se vea involucrada una determinada embarcación, la prueba toxicológica será obligatoria respecto de los miembros de la tripulación que, por la naturaleza de sus funciones, hayan podido tener responsabilidad o participación en los hechos.”

16) Indicación diputado Riquelme: Para reemplazar el N°5, que incorpora un artículo 97 bis, nuevo, por el siguiente:

“Agrégase el siguiente artículo 97 bis, nuevo, del siguiente tenor: «Artículo 97 bis.- Las personas que ejerzan funciones a bordo de naves, artefactos navales u otras instalaciones flotantes deberán someterse a pruebas científicas o técnicas para detectar la presencia de alcohol, estupefacientes o sustancias sicotrópicas en su organismo.

Estas pruebas podrán aplicarse, en particular, a quienes participen en maniobras de navegación, faenas de carga o descarga, actividades extractivas, operación de maquinaria o en cualquier otra actividad a bordo que pueda afectar la seguridad de la vida humana en el mar, la protección del medio marino, o la seguridad de las operaciones marítimas o portuarias.

En caso de ausencia de medios técnicos en el lugar de la fiscalización, la persona podrá ser derivada al centro de salud más cercano para la práctica de un examen de alcoholemia o toxicológico.

Si la prueba resultare positiva, la persona quedará inhabilitada para desempeñar funciones a bordo, y el armador o empleador deberá disponer, a su costa, su desembarco y reemplazo, de conformidad al artículo 77. Lo anterior se aplicará sin perjuicio de las demás medidas o sanciones previstas en las leyes.

Con todo, en caso de accidentes que resulten en lesiones graves, muerte de personas o daños significativos al medio ambiente o a las instalaciones portuarias, y en que se vea involucrada una determinada embarcación, la prueba toxicológica será obligatoria respecto de los miembros de la tripulación que, por la naturaleza de sus funciones, hayan podido tener responsabilidad o participación en los hechos.»”

17) Indicación diputado Guzmán: Para sustituir el numeral 5 por el siguiente: Agréguese dentro del TITULO VI, sobre Orden, Disciplina y Seguridad, Párrafo 1, Del Orden y Disciplina, un artículo 87 bis, nuevo, del siguiente tenor:

Artículo 87° bis. Ninguna persona podrá ejercer labores o funciones a bordo de naves, artefactos navales u otras instalaciones flotantes bajo la influencia del alcohol, en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas.

Las personas que ejerzan tales funciones deberán someterse a las pruebas científicas o técnicas que disponga la Autoridad Marítima para detectar la presencia de dichas sustancias. El reglamento determinará la forma, modalidades, oportunidades y procedimiento para su realización.

Estas pruebas podrán practicarse durante las fiscalizaciones y, especialmente, respecto de quienes participen en maniobras de navegación, carga o descarga, actividades extractivas, operación de maquinaria u otras funciones que puedan afectar la seguridad de la vida humana en el mar, el medio marino o las operaciones marítimas o portuarias.

Cuando la prueba no pudiere practicarse en el lugar de la fiscalización, la persona podrá ser trasladada al establecimiento o unidad que, conforme al procedimiento establecido en el reglamento, cuente con la capacidad técnica para efectuar el examen correspondiente.

En caso de que la prueba arroje un resultado positivo, la persona no podrá desempeñar labores o funciones a bordo. En tal situación, será de responsabilidad y cargo del armador o empleador disponer el desembarco del infractor y proveer su oportuno reemplazo, sin perjuicio de las demás medidas o sanciones que establezcan las leyes.

La negativa injustificada a someterse a las pruebas a que se refiere este artículo constituirá presunción de consumo.

Con todo, en caso de accidentes que resulten en lesiones graves, muerte de personas o daños significativos al medio ambiente o a las instalaciones portuarias, y en que se vea involucrada una determinada embarcación, la prueba toxicológica será obligatoria respecto de los miembros de la tripulación que, por la naturaleza de sus funciones, hayan podido tener responsabilidad o participación en los hechos

El que infrinja la prohibición establecida en el inciso primero de este artículo será sancionado con la pena de presidio menor en su grado mínimo a máximo y multa de dos a veinte unidades tributarias mensuales, además de la suspensión de la matrícula, licencia o autorización respectiva por el término de dos a cinco años. En caso de reincidencia, se decretará la cancelación de la matrícula, licencia o autorización respectiva.

El conocimiento de los delitos previstos en este artículo corresponderá a los tribunales con competencia en materia penal.”.

18) Indicación diputado Riquelme: Para agregar un N°6, nuevo, pasando el actual N°6 a ser N°7, del siguiente tenor:

“6. Agrégase el siguiente artículo 97 ter, nuevo, del siguiente tenor:

«Artículo 97 ter. - La negativa injustificada a someterse a las pruebas a que se refiere el artículo precedente podrá dar lugar, a la suspensión preventiva de la matrícula, licencia o autorización correspondiente, sin perjuicio de otras sanciones que pudieren corresponder.»"

19) Número 7 del proyecto: Agrégase un nuevo artículo 112 bis, del siguiente tenor:

“Artículo 112 bis. - Al tomarse conocimiento de un siniestro en el que existan vidas en inminente peligro, podrá obligarse a las naves que se encuentren en sus cercanías o por las que se encuentren en condiciones de zarpar desde el puerto a prestar auxilio inmediato.

Las naves obligadas a prestar dicho auxilio deberán cumplir con la orden impartida, salvo que la ejecución de esta entrañe un grave riesgo para su propia seguridad, la de su tripulación o la de sus pasajeros.

El capitán (*) que, sin causa justificada, no cumpliere esta orden, será sancionado con la cancelación de su título, sin perjuicio de la responsabilidad penal que pueda afectarle por este mismo hecho.”

20) Indicación diputado Riquelme: Para reemplazar el N°7, que pasó a ser N°8, que incorpora un artículo 112 bis, por el siguiente: “8. Modifícase el artículo 124 en el siguiente sentido:

Intercálase, a continuación del punto seguido que cierra la expresión «que se dirijan de inmediato a socorrerla.», la frase «Los gastos del auxilio serán de cargo del armador de la nave socorrida.»

Agrégase el siguiente inciso segundo, nuevo: «Las naves requeridas deberán cumplir la orden impartida, salvo que su ejecución entrañe un grave riesgo para su propia seguridad, la de su tripulación o la de sus pasajeros. El capitán que, sin causa justificada, no cumpliere esta orden, será sancionado con la cancelación de su título, sin perjuicio de la responsabilidad penal que pueda afectarle por este mismo hecho.»"

21) Indicación del Ejecutivo: 5) Para reemplazar el numeral 7) por el siguiente:

“7) Modifícase el artículo 124, en el siguiente sentido:

Incorpórase, a continuación de la expresión “de inmediato a socorrerla” la siguiente frase: “, con cargo al respectivo armador”.

Agrégase el siguiente inciso segundo, nuevo: “El capitán o patrón que, sin causa justificada, no cumpliere esta orden, será sancionado con la cancelación de su título, sin perjuicio de la responsabilidad penal que pueda afectarle por el mismo hecho.”.”.

22) Indicación diputada Macías, para agregar, a continuación del artículo 112 bis nuevo que incorpora el numeral 7 del artículo 1° del proyecto al Decreto Ley N° 2.222, el siguiente artículo 112 ter, nuevo:

"Artículo 112 ter. - Los titulares de concesiones o autorizaciones de acuicultura y los operadores de instalaciones flotantes deberán contar con un procedimiento de evacuación y respuesta a emergencias médicas que considere los tiempos reales de traslado a un centro asistencial con capacidad resolutiva para la atención de la emergencia de que se trate. Los titulares y operadores deberán comunicar de inmediato a la Autoridad Marítima toda emergencia de salud o accidente ocurrido a bordo o en la instalación, sin perjuicio de las acciones de primera respuesta que corresponda adoptar.".

23) Artículo 2°: Modifícase el artículo 115 del Código del Trabajo, agregando en el inciso tercero, a continuación del punto aparte, que pasa a ser punto seguido:

"Para efectos de verificar el cumplimiento de los tiempos mínimos de descanso, se establecerán mecanismos de control objetivos y verificables, que aseguren la trazabilidad, fidelidad y disponibilidad de los registros. Se podrá fiscalizar el cumplimiento de esta obligación mediante inspecciones programadas o aleatorias. El incumplimiento será sancionado conforme a las normas generales de este Código."

24) Indicación diputada Macías, para incorporar la siguiente disposición transitoria, nueva:

"Artículo transitorio. - La obligación de contar con equipos de emergencia establecida en el artículo 91 del Decreto Ley N° 2.222, modificado por el numeral 4 del artículo 1° de esta ley, entrará en vigencia, respecto de las naves de la pesca artesanal que operen en las regiones de Los Lagos, de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo y de Magallanes y de la Antártica Chilena, dieciocho meses después de la publicación de esta ley. En el resto del territorio nacional, dicha obligación regirá seis meses después de su publicación."

25) Indicación diputada Tello: Para agregar el siguiente artículo transitorio, nuevo:

"Artículo transitorio.- La presente ley entrará en vigencia transcurrido un año desde su publicación en el Diario Oficial."

VI.- <u>INDICACIÓN INADMISIBLE.</u>

- De la diputada señora Tello, para agregar el siguiente artículo segundo transitorio, nuevo:

"Artículo segundo transitorio.- Transcurrido un año desde la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, en coordinación con los organismos competentes, deberá elaborar un informe sobre su implementación y resultados. Dicho informe deberá contener, a lo menos, antecedentes sobre el grado de cumplimiento de las obligaciones establecidas por esta ley; las fiscalizaciones realizadas; las infracciones y sanciones aplicadas; la implementación y costos asociados a las nuevas exigencias de seguridad; su impacto en las naves menores y en la pesca artesanal; y una evaluación acerca de la eficacia, pertinencia y eventuales necesidades de modificación de las medidas establecidas. El informe deberá ser remitido a la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputadas y Diputados y a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado.".

****

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, y por las otras consideraciones que en su oportunidad dará a conocer el señor Diputado Informante, la Comisión de Pesca, Acuicultura e Intereses Marítimos recomienda aprobar el siguiente:

PROYECTO DE LEY

“Artículo 1°. Introdúzcanse las siguientes modificaciones en el decreto ley Nº 2.222, sobre Navegación:

1. Incorpórase en el artículo 29, los siguientes incisos quinto, sexto y séptimo:

“El que con motivo de una investigación infraccional o penal, destruyere, ocultare, alterare o hiciere desaparecer registros audiovisuales exigidos por la presente ley, será sancionado con la pena de presidio menor en cualquiera de sus grados.

Igual pena se impondrá al que, con igual propósito, apague, inutilice o manipule instrumentos tecnológicos de seguridad o posicionamiento satelital, exigidos por la normativa marítima, o impida su adecuado funcionamiento.

El acceso, tratamiento, almacenamiento y eliminación de los registros audiovisuales a que se refiere este artículo se sujetará a lo dispuesto en la ley N° 19.628, sobre protección de la vida privada, y solo podrá destinarse a fines de seguridad de la navegación, prevención de accidentes y a la investigación de siniestros marítimos por parte de la autoridad competente.”.

2. Agrégase en el artículo 56 el siguiente inciso final:

“Deberá dejarse constancia especial de toda falla, pérdida de señal, desconexión o interrupción de los sistemas obligatorios de navegación, posicionamiento, vigilancia, grabación o alerta de socorro, indicando el momento en que se produjo, su duración, la causa conocida y las medidas adoptadas. Si la interrupción pudiere comprometer la seguridad o el seguimiento de la nave, el capitán o patrón deberá comunicarla de inmediato a la Autoridad Marítima por el medio más expedito disponible.”.

3. Sustitúyese el artículo 57 por el siguiente:

“Artículo 57.- En caso de accidente o siniestro marítimo, el capitán o patrón deberá, en cuanto pueda hacerlo sin poner en riesgo la vida o seguridad de las personas, preservar y poner a salvo el diario de navegación, los documentos, libros, registros audiovisuales, datos

electrónicos, equipos y demás efectos que puedan resultar relevantes para determinar las circunstancias y causas del hecho.

El mismo deber corresponderá al armador y a toda persona que tenga bajo su custodia o control registros o datos relacionados con la nave almacenados fuera de ella.

Estos antecedentes no podrán ser alterados, eliminados, retirados, reparados ni puestos nuevamente en funcionamiento hasta ser puestos a disposición de la Autoridad Marítima, del Ministerio Público o del tribunal competente, salvo que ello sea indispensable para prestar auxilio, resguardar la seguridad inmediata de las personas o prevenir un daño grave al medio ambiente. Toda intervención indispensable deberá ser documentada.”.

4. En el artículo 84:

i.- En su inciso primero, reemplázase la frase ”las diligencias señaladas en el artículo 7° del Código de Procedimiento Penal”, por la siguiente: “las diligencias destinadas a resguardar el sitio del suceso y los medios de prueba, conforme a las normas del Código Procesal penal.”.

ii.- Incorpórase el siguiente inciso segundo, nuevo, pasando su inciso segundo a ser tercero:

“Asimismo, el capitán o patrón de la nave y los demás oficiales de abordo tendrán el deber de denunciar los delitos que se cometan durante el viaje o a bordo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 175 del Código Procesal Penal.”.

5. Incorpórase el siguiente artículo 86 bis:

“**Artículo 86 bis.-** La Autoridad Marítima deberá ordenar la realización periódica de controles de consumo de alcohol, estupefacientes o sustancias sicotrópicas por parte de las personas que ejerzan funciones a bordo de naves, artefactos navales u otras instalaciones flotantes.

La forma, modalidad y oportunidad en que deban practicarse tales controles serán regulados mediante resolución que dicte para este efecto dicha autoridad.

En caso de que el control arroje un resultado positivo, la persona no podrá realizar labores o funciones a bordo, debiendo el armador o empleador ordenar su desembarco y reemplazo. Lo anterior, sin perjuicio de las demás sanciones previstas en la ley.

Quien ejerza labores o funciones en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas, será sancionado con las penas establecidas en el artículo 196 de la Ley de Tránsito. En caso de que dichas labores o funciones se ejerzan bajo la

influencia del alcohol, las sanciones corresponderán a las establecidas en el artículo 193 del mismo cuerpo legal.

6.- Agrégase el siguiente artículo 86 ter:

“Artículo 86 ter. - En caso de ausencia de medios técnicos en el lugar de la fiscalización, la persona podrá ser derivada al centro de salud más cercano que sea razonablemente accesible según la zona de operación, para la práctica de un examen de alcoholemia o toxicológico. En zonas extremas o de difícil acceso en que dicho traslado no pueda realizarse dentro de un plazo técnicamente razonable, la Autoridad Marítima deberá dejar constancia expresa de esta circunstancia.".

7.- Agrégase el siguiente artículo 86 quáter:

“Artículo 86 quáter. - La negativa injustificada de una persona que ejerza labores o funciones a bordo a someterse a las pruebas o exámenes previstos en el artículo precedente será sancionada con multa de tres a diez unidades tributarias mensuales. Atendida la gravedad de la infracción y sus circunstancias, podrá imponerse, además, la suspensión de su matrícula, licencia o autorización para desempeñar dichas labores o funciones hasta por un mes.

Tratándose de accidentes que ocasionen lesiones graves, la muerte de una o más personas o daños significativos al medio ambiente o a instalaciones portuarias, será obligatoria la realización de dichas pruebas o exámenes respecto de quienes ejerzan labores o funciones a bordo que, atendida la naturaleza de estas, pudieren haber tenido responsabilidad o participación en los hechos.

En caso de accidentes que produzcan lesiones de las comprendidas en el número 1° del artículo 397 del Código Penal o la muerte de alguna persona, la negativa injustificada de quienes hubiesen intervenido en ellos a someterse a las pruebas o exámenes señalados en este artículo, la realización de cualquier maniobra que altere sus resultados o la dilación de su práctica con ese mismo efecto serán castigadas con la pena de presidio menor en su grado máximo, multa de once a veinte unidades tributarias mensuales y suspensión de la matrícula, licencia o autorización para desempeñar labores o funciones a bordo por el término de dos a cinco años.

Las penas previstas en el inciso anterior se impondrán conjuntamente con las que correspondan por la responsabilidad que pudiere caber al infractor en el respectivo delito o cuasidelito, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 74 del Código Penal.

La infracción prevista en el inciso primero será conocida y sancionada administrativamente por la Autoridad Marítima, de conformidad con esta ley y sus reglamentos. El conocimiento y juzgamiento del delito previsto en el inciso tercero corresponderá a los tribunales con competencia en lo penal.”.

8. Incorpóranse en el artículo 88, los siguientes incisos segundo, tercero y cuarto:

"Dicho reglamento establecerá la forma, las condiciones y los requisitos técnicos para la instalación de equipamiento de emergencia que permita emitir alertas de socorro, cuyo uso será obligatorio.

El reglamento podrá establecer excepciones fundadas a las normas de seguridad, exclusivamente respecto de naves que, por sus dimensiones, finalidad o zona de operación, presenten un bajo riesgo para la seguridad de la navegación y el medio marino. Asimismo, podrán admitirse medios técnicamente equivalentes, siempre que no se reduzcan las condiciones marinas de navegabilidad, salvaguarda de la vida humana en el mar y protección del medio marino.

Las naves, artefactos navales e instalaciones flotantes que operen regularmente en zonas donde no exista cobertura radial continua ni presencia permanente de la Autoridad Marítima deberán contar, además, con al menos un medio adicional de comunicación de emergencia -tal como telefonía satelital u otro sistema idóneo-, que permita dar aviso oportuno a la Autoridad Marítima en caso de siniestro, en los términos que determine el reglamento.".

9.- En el artículo 112, incorpórase el siguiente inciso cuarto, nuevo, pasando su inciso cuarto a ser quinto:

"Se presumirá la culpabilidad del capitán o patrón que abandone el lugar del accidente sin prestar auxilio ni dar cuenta inmediata a la Autoridad Marítima, salvo que existan circunstancias que lo justifiquen.".

10.- En el artículo 124:

i.- En su inciso primero, a continuación de la frase "de inmediato a socorrerla", agrégase la frase "con cargo al respectivo armador de la nave socorrida".

ii.- Agréganse los siguientes inciso segundo y tercero:

"El capitán o patrón de la nave requerida que no pudiere cumplir la orden por representar su ejecución un grave riesgo para la seguridad de su nave o de las personas a bordo, o por concurrir otra causa debidamente justificada, deberá comunicarlo inmediatamente a la Autoridad Marítima, expresando los fundamentos de su decisión, y dejar constancia de ello, tan pronto como sea posible, en el diario de navegación o en el registro que corresponda. La misma obligación tendrá cuando reciba directamente una alerta de socorro y no pueda concurrir a prestar asistencia.

El capitán o patrón que, sin causa justificada, no cumpliere esta orden, será sancionado con la cancelación de su título, sin perjuicio de la responsabilidad penal que pueda afectarle por este mismo hecho.”.

Artículo 2°.- Agrégase el siguiente párrafo en inciso tercero del artículo 115 del Código del Trabajo, contenido en el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2002, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, a continuación del punto aparte, que pasa a ser punto seguido:

“Para efectos de verificar el cumplimiento de los tiempos mínimos de descanso, se establecerán mecanismos de control objetivos y verificables, que aseguren la trazabilidad, fidelidad y disponibilidad de los registros. Estos mecanismos deberán considerar las características, dimensiones, capacidad operativa y condiciones de conectividad de las naves, evitando imponer exigencias desproporcionadas a las naves menores. Se podrá fiscalizar el cumplimiento de esta obligación mediante inspecciones programadas o aleatorias. El incumplimiento será sancionado conforme a las normas generales de este Código.”.

Artículo transitorio. - El reglamento señalado en el inciso segundo del artículo 88 del decreto ley N.º 2.222, de 1978, deberá dictarse dentro de los seis meses siguientes a la publicación de esta ley.

Las obligaciones relativas al equipamiento de emergencia serán exigibles conforme al calendario gradual que establezca dicho reglamento, considerando el nivel de riesgo, las dimensiones, la actividad y la zona de operación de las naves. Dicho calendario no podrá contemplar un plazo inferior a doce meses desde la publicación del reglamento para el inicio de su exigibilidad respecto de las naves pesqueras artesanales.

Los equipos que, a la fecha de entrada en vigencia de estas obligaciones, cuenten con aprobación vigente de la Dirección y cumplan una función técnicamente equivalente serán reconocidos hasta el término de su vida útil o de la vigencia de su certificación, según corresponda.”.

****

SALA DE LA COMISIÓN, a 05 de octubre de 2026.-

Tratado y acordado en sesiones celebradas el 13 de mayo, 3, 10 y 24 de de junio, 8 y 22 de julio, 5 y 12 de agosto, 2, 9 y 30 de septiembre de 2026, con la asistencia las diputadas señoras Carolina Tello, Nathalie Castillo, Andrea Macías y Marisela Santibáñez, y los diputados señores Diego Vergara, Alejandro Riquelme, Sergio Bobadilla, Mauro González, Félix Bugueño, Fabián Ossandón, Guillermo Valdés, Carlos Carvajal y Alejandro Bernales.

ROBERTO FUENTES INNOCENTI
Secretario de la Comisión