INFORME DE LA COMISIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS, PESCA Y ACUICULTURA recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que modifica diversos cuerpos legales, con el objeto de fortalecer la seguridad portuaria ante acciones promovidas por el crimen organizado.

BOLETÍN Nº 18.420-25

Objetivo(s) / Constancias / Normas de Quórum Especial / Asistencia / Antecedentes de Hecho / Aspectos centrales del debate / Discusión en General / Texto / Acordado / Resumen Ejecutivo.

HONORABLE SENADO:

La Comisión de Intereses Marítimos, Pesca y Acuicultura, tiene el honor de informar el proyecto de ley de la referencia, iniciado en moción, sin urgencia.

Se hace presente que, de acuerdo a lo acordado por la Sala del Senado en sesión de 8 de julio de 2026, se autorizó a la Comisión para discutir en general y en particular esta iniciativa de ley.

Posteriormente, en reunión de Comités de fecha 6 de agosto de 2026, se acordó que la Comisión lo despache sólo en general para su estudio en la Sala.

- - -

OBJETIVO DEL PROYECTO

Fortalecer la seguridad portuaria, aduanera y logística mediante obligaciones proporcionales de trazabilidad, prevención, coordinación, gestión de riesgos y responsabilidad penal frente al uso de la cadena de comercio exterior por parte del crimen organizado.

- - -

CONSTANCIAS

- Normas de quórum especial: No tiene.

- Consulta a la Excma. Corte Suprema: No hubo.

- - -

ASISTENCIA

- Senadores y Diputados no integrantes de la Comisión:

Senadora Karol Cariola Oliva

Senador Ignacio Urrutia Bonilla

Senador Cristian Vial Maceratta

- Representantes del Ejecutivo e invitados:

-De la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (DIRECTEMAR): el Director General, Vicealmirante Arturo Oxley; el Director de Seguridad y Operaciones Marítimas, Contraalmirante Sigfrido Ramírez; el asesor jurídico, Capitán de Navío Pablo Wilson; el Jefe del Departamento de Inteligencia e Investigaciones Policiales Marítimas (DIPOLMAR), Capitán de Navío Claudio Vidal; el Subjefe del Departamento de Planes, Capitán de Fragata Norman Ahumada, y el Oficial Secretario, Capitán de Corbeta Carlos Gotuzzo.

-De la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura: el Subsecretario, señor Osvaldo Urrutia.

-Del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura (SERNAPESCA): la Directora Nacional, señora Maria Soledad Tapia.

- - -

ANTECEDENTES DE HECHO

Para el debido estudio de este proyecto de ley, se ha tenido en consideración la Moción Honorables Senadores señora Núñez, y señores Flores, Kuschel, Moreira y Vial.

La Moción que da origen al presente proyecto de ley señala que Chile depende en gran medida de la seguridad, continuidad y confiabilidad de su cadena logística de comercio exterior. Los puertos, terminales extraportuarios, depósitos aduaneros, transportistas, agentes de carga, almacenistas, operadores y demás intervinientes cumplen una función

estratégica para el desarrollo económico, la seguridad nacional, el abastecimiento interno y la inserción internacional del país.

Los autores afirman que esa misma relevancia convierte a la infraestructura portuaria y logística en un objetivo de especial interés para el crimen organizado, el que busca infiltrarse en procesos lícitos, aprovechar brechas de trazabilidad, corromper puntos de acceso, contaminar carga legal, alterar documentos, utilizar credenciales, vulnerar controles internos y servirse de infraestructura formal para encubrir actividades ilícitas.

Dan cuenta de que la experiencia internacional ha demostrado que el comercio ilícito, el contrabando, el tráfico de drogas, el lavado de activos y la corrupción logística encuentran oportunidades cuando los sistemas de control operan de manera fragmentada. Por ello, los estándares promovidos por organismos como la OCDE y la Organización Mundial de Aduanas apuntan a fortalecer la transparencia, la cooperación público-privada, la gestión de riesgos, la integridad de la cadena logística, la trazabilidad documental y operacional, y la coordinación entre aduanas, autoridades de seguridad, operadores económicos y demás actores relevantes.

En esa línea, aseguran que la seguridad logística supone una arquitectura preventiva que combine información oportuna, identificación de intervinientes, registro de operaciones, custodia documental, control de accesos, análisis de riesgos, resiliencia operacional, modelos de prevención de delitos y mecanismos permanentes de coordinación institucional.

Señalan que la regulación nacional no aborda de manera integrada los riesgos específicos derivados del uso criminal de la cadena logística. Esta fragmentación puede generar zonas grises, duplicidades, vacíos de información o dificultades para atribuir responsabilidades frente a hechos que comprometen la seguridad del comercio exterior.

En ese contexto, afirman que el presente proyecto busca enfrentar ese problema mediante una regulación prudente, proporcional y jurídicamente acotada, que incorpora obligaciones razonables de seguridad logística y operacional, graduadas según la naturaleza, volumen, riesgo y criticidad de cada actividad. La iniciativa también reconoce que la seguridad de la cadena logística exige una relación madura entre el Estado y los privados. Los concesionarios, operadores, almacenistas, transportistas, agentes de carga y demás intervinientes no reemplazan a los órganos públicos competentes, pero sí deben adoptar medidas de prevención, trazabilidad, registro, resguardo y coordinación dentro del ámbito de sus obligaciones legales, reglamentarias y contractuales.

En suma, la iniciativa busca proteger la cadena logística nacional frente al crimen organizado, resguardar la integridad del comercio exterior, elevar los estándares de trazabilidad y prevención, fortalecer la coordinación

institucional y asegurar que la infraestructura estratégica del país no sea utilizada como plataforma para actividades ilícitas.

- - -

ASPECTOS CENTRALES DEL DEBATE

La Comisión discutió los objetivos del presente proyecto, así como su necesidad y conveniencia, en una sesión secreta.

- - -

DISCUSIÓN EN GENERAL[1]

A.- Presentación del proyecto de ley y debate preliminar en la Comisión.

Al comenzar la discusión de esta iniciativa legal, en sesión del 22 de julio de 2026, la Comisión recibió en audiencia al Director General de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (DIRECTEMAR), Vicealmirante Arturo Oxley; al Director de Seguridad y Operaciones Marítimas, Contraalmirante Sigfrido Ramírez; al asesor jurídico, Capitán de Navío Pablo Wilson; al Jefe del Departamento de Inteligencia e Investigaciones Policiales Marítimas (DIPOLMAR), Capitán de Navío Claudio Vidal; al Subjefe del Departamento de Planes, Capitán de Fragata Norman Ahumada, y al Oficial Secretario, Capitán de Corbeta Carlos Gotuzzo.

También estuvo presente el Subsecretario de Pesca y Acuicultura, señor Osvaldo Urrutia y la Directora Nacional del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura (SERNAPESCA), señora Maria Soledad Tapia.

El Director General de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (DIRECTEMAR), Vicealmirante Arturo Oxley, expuso sobre la iniciativa en estudio y, posteriormente, los miembros de la Comisión intercambiaron opiniones respecto al proyecto de ley.

Cabe hacer presente que, a solicitud de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (DIRECTEMAR), la sesión fue declarada secreta, por tratarse temas de seguridad nacional.

- Puesto en votación el proyecto de ley, en general, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes, Honorables

[1] A continuación, figura el link de cada una de las sesiones, transmitidas por TV Senado, que la Comisión dedicó al estudio del proyecto:

-Sesión 22 de julio 2026.

Senadores señores Flores, Kusanovic, Saavedra (Espinoza) y Kuschel (Presidente). 4x0

- - -

TEXTO DEL PROYECTO

En virtud de los acuerdos adoptados precedentemente, la Comisión de Intereses Marítimos, Pesca y Acuicultura tiene el honor de proponer a la Sala la aprobación, en general, del siguiente proyecto de ley:

- - -

PROYECTO DE LEY:

“Artículo primero.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 19.542, que moderniza el sector portuario estatal:

1. Agrégase, en el artículo 4°, el siguiente inciso final:

“En el cumplimiento de su objeto, las cocesionarias portuarias qué exploten, administren u operen recintos portuarios estatales en virtud de concesiones, arrendamientos, contratos de operación u otros títulos habilitantes, deberán considerar, según corresponda, criterios de seguridad logística, trazabilidad operacional, control de accesos, prevención de contaminación de carga lícita, continuidad operacional, resiliencia e integridad de la cadena logística, conforme a la ley, los tratados internacionales vigentes, los respectivos instrumentos de planificación portuaria y las condiciones establecidas en los contratos que celebren.

2. Agrégase el siguiente artículo 14 A:

“Artículo 14 A.- Para efectos de esta ley, se entenderá por seguridad logística el conjunto de medidas, procedimientos, registros, controles y mecanismos de coordinación destinados a prevenir, detectar, mitigar y reportar riesgos que puedan afectar la integridad, trazabilidad, continuidad operacional y funcionamiento seguro de la cadena logística portuaria.

La seguridad logística deberá desarrollarse conforme a los principios de coordinación interinstitucional, gestión de riesgos, proporcionalidad, trazabilidad, continuidad operacional, resiliencia, integridad logística y respeto de las competencias legales de los órganos públicos competentes.”.

3. Agrégase el siguiente artículo 14 bis:

“Artículo 14 bis.- Las concesiones portuarias, arrendamientos, contratos de operación y demás títulos que habiliten la explotación,

administración o prestación de servicios en recintos portuarios estatales deberán contemplar obligaciones de seguridad logística y operacional proporcionales a la naturaleza, volumen, riesgo y criticidad de las actividades respectivas.

Dichas obligaciones podrán comprender medidas de control de accesos, identificación de personas y vehículos, registro de operaciones relevantes, trazabilidad de carga, custodia documental, prevención de contaminación de carga

lícita, resguardo de zonas restringidas, protocolos de denuncia, seguridad de la información operacional y coordinación con los órganos competentes.

Las obligaciones señaladas serán de cargo de los respectivos concesionarios, arrendatarios, operadores o prestadores de servicios, según corresponda, conforme a sus contratos, autorizaciones y a la normativa vigente.

Tratándose de instalaciones que formen parte de servicios esenciales o que se encuentren vinculadas a infraestructura crítica o estratégica, dichas obligaciones deberán considerar especialmente medidas destinadas a fortalecer la continuidad operacional y la resiliencia de las operaciones frente a amenazas graves para la seguridad logística.”.

4. Agrégase el siguiente artículo 14 ter:

“Artículo 14 ter.- Las concesionarias portuarias deberán establecer mecanismos permanentes de coordinación con la Autoridad Marítima, el Servicio Nacional de Aduanas, las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, el Ministerio Público, cuando corresponda, y los demás órganos competentes, para prevenir, detectar y reportar riesgos vinculados al contrabando, tráfico ilícito, lavado de activos, corrupción logística, infiltración criminal de trabajadores o prestadores de servicios, contaminación de carga, sustracción de mercancías, ingreso no autorizado a zonas restringidas y demás amenazas graves a la seguridad portuaria y logística.

Asimismo, promoverán el intercambio oportuno de antecedentes operacionales y la adopción de buenas prácticas destinadas al fortalecimiento de la gestión de riesgos, la trazabilidad, la integridad y la continuidad de la cadena logística.

La coordinación a que se refiere este artículo no alterará las competencias legales de los órganos respectivos ni habilitará el tratamiento de datos personales fuera de los casos y formas establecidos en la ley.”

5. Agrégase el siguiente artículo 14 quáter:

“Artículo 14 quáter.- Las concesionarias portuarias deberán incorporar, dentro de sus instrumentos de gestión y planificación, medidas destinadas a fortalecer la seguridad logística, la continuidad operacional y la resiliencia de sus instalaciones frente a riesgos asociados al crimen organizado, la corrupción logística, la contaminación de carga, el sabotaje, las amenazas híbridas, las afectaciones a las cadenas de suministro y demás eventos que puedan comprometer el funcionamiento seguro y continuo de la actividad portuaria.

Las medidas señaladas deberán considerar la naturaleza, volumen, riesgo y criticidad de las operaciones respectivas, sin alterar las competencias de los organismos públicos competentes.”.

6. Agrégase el siguiente artículo 14 quinquies:

“Artículo 14 quinquies.- El cumplimiento de las obligaciones establecidas en los artículos precedentes se verificará por los órganos que actualmente ejerzan competencias de fiscalización conforme a la legislación vigente, dentro del ámbito de sus respectivas atribuciones.

La aplicación de estas disposiciones deberá ser compatible con la continuidad operacional de la actividad portuaria y con el normal funcionamiento de la cadena logística de comercio exterior.”.

Artículo segundo.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la Ordenanza de Aduanas, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue aprobado por el decreto con fuerza de ley N° 30, de 2004, del Ministerio de Hacienda:

1. Agrégase el siguiente artículo 23 quáter:

“Artículo 23 quáter.- Los concesionarios portuarios, almacenistas, depositarios, agentes de carga, empresas de transporte, terminales extraportuarios, depósitos aduaneros y demás intervinientes de la cadena logística de comercio exterior deberán conservar, registrar y poner a disposición del Servicio Nacional de Aduanas, dentro del ámbito de sus competencias y conforme a la ley, la información necesaria para asegurar la trazabilidad documental y operacional de las mercancías, contenedores, unidades de carga, vehículos y personas que intervengan en operaciones de ingreso, salida, tránsito, transbordo, almacenamiento o despacho.

La obligación anterior comprenderá, según corresponda, antecedentes relativos a identificación de intervinientes, movimientos de carga, cambios de custodia, ingreso y salida de vehículos, sellos, documentación asociada y demás datos operacionales necesarios para la gestión de riesgo aduanero.”.

2. Agrégase el siguiente artículo 23 quinquies:

“Artículo 23 quinquies.- Cuando se detectaren patrones de riesgo asociados a crimen organizado, tráfico ilícito, contrabando, lavado de activos, falsificación documental, contaminación de carga lícita, corrupción logística o uso indebido de infraestructura portuaria, extraportuaria o logística, los intervinientes de la cadena logística deberán adoptar, dentro del ámbito de sus respectivas obligaciones legales, reglamentarias y contractuales, medidas correctivas razonables, proporcionales y técnicamente justificadas de gestión documental, trazabilidad, control operacional o seguridad de la información.

El incumplimiento injustificado de las obligaciones establecidas en este artículo será sancionado conforme al régimen infraccional aplicable, sin perjuicio de las responsabilidades civiles, administrativas o penales que correspondan.”.

3. Agrégase el siguiente artículo 23 sexies:

“Artículo 23 sexies.- El Servicio Nacional de Aduanas podrá desarrollar mecanismos de gestión y análisis de riesgo destinados a identificar patrones, vulnerabilidades y modalidades de actuación vinculadas al contrabando, tráfico ilícito, crimen organizado y demás amenazas relevantes para la seguridad de la cadena logística de comercio exterior.

Para estos efectos, podrá utilizar la información obtenida en el ejercicio de sus competencias legales y coordinar acciones con los organismos públicos competentes, de conformidad con el artículo 5° de la ley N° 18.575 y dentro del ámbito de sus respectivas atribuciones.”.

Artículo tercero.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 21.659, sobre Seguridad Privada:

1. Agrégase el siguiente artículo 8 bis:

“Artículo 8 bis.- Para efectos de esta ley, se considerarán actividades o recintos de especial riesgo logístico aquellos vinculados al movimiento, almacenamiento, custodia, consolidación, desconsolidación, transporte o transferencia de carga de comercio exterior, cuando por su volumen, ubicación, criticidad o exposición puedan ser utilizados para la comisión de delitos asociados al crimen organizado.

Quedarán comprendidos especialmente los recintos portuarios, terminales extraportuarios, depósitos aduaneros, patios de contenedores, centros de distribución vinculados a comercio exterior, instalaciones de transferencia intermodal y demás instalaciones logísticas que sean calificadas conforme a criterios objetivos de riesgo establecidos por la normativa aplicable.

Las entidades obligadas deberán incorporar en sus planes de seguridad privada medidas proporcionales de control de accesos, identificación, registro, videovigilancia, resguardo de zonas críticas, protocolos de denuncia, capacitación del personal y coordinación con los órganos competentes, conforme a la presente ley y su reglamento.”.

2. Agrégase el siguiente artículo 8 ter:

“Artículo 8 ter.- Los planes de seguridad privada de las entidades que desarrollen actividades o administren recintos de especial riesgo logístico deberán contemplar medidas destinadas a prevenir la infiltración criminal, la corrupción logística, la contaminación de carga lícita, el acceso no autorizado a zonas restringidas, la sustracción de mercancías, la alteración de documentación o registros operacionales y el uso indebido de credenciales, autorizaciones o posiciones de acceso.

Asimismo, deberán incorporar medidas razonables destinadas a prevenir la utilización indebida de la actividad logística para facilitar operaciones vinculadas al crimen organizado.

La adopción de dichas medidas deberá ser proporcional al riesgo de la actividad, al volumen de operaciones y a la criticidad del recinto o instalación respectiva.”.

Artículo cuarto.- Agrégase, en el Código Penal, el siguiente artículo 449 quáter:

“Artículo 449 quáter.- Constituirá circunstancia agravante especial cometer el delito prevaliéndose de operaciones, recintos, infraestructura, documentación, vehículos, sistemas de custodia, transporte, credenciales, autorizaciones o servicios vinculados a la actividad portuaria, aduanera, extraportuaria o logística de comercio exterior, cuando ello hubiere facilitado su ejecución, asegurado su impunidad, permitido ocultar su objeto o favorecido la actuación de una asociación criminal u organización criminal.

Esta agravante no procederá cuando la circunstancia descrita constituya por sí misma un elemento del tipo penal respectivo.”.

Artículo quinto.- Agrégase, en la ley N° 20.000, el siguiente artículo 19 ter:

“Artículo 19 ter.- Tratándose de los delitos previstos en esta ley, será circunstancia agravante especial que el hecho se cometa mediante la utilización o contaminación de operaciones portuarias, aduaneras, extraportuarias, logísticas, de transporte de carga o de comercio exterior, o abusando de funciones, autorizaciones, credenciales, contratos o posiciones de acceso vinculadas a dichas actividades. En estos casos, la pena se impondrá

en su grado superior, salvo que la circunstancia se encuentre comprendida en otra agravante especial o constituya un elemento del delito.”.

Artículo sexto.- Agrégase, en el artículo 4° de la ley N° 20.393, sobre responsabilidad penal de las personas jurídicas, el siguiente inciso final:

“Tratándose de personas jurídicas de derecho privado que desarrollen actividades portuarias, extraportuarias, logísticas, de almacenamiento, transporte internacional de carga o servicios vinculados al comercio exterior, el modelo de prevención de delitos deberá considerar especialmente los riesgos asociados al contrabando, tráfico ilícito de drogas, lavado de activos, receptación, asociación criminal, asociación delictiva, corrupción entre particulares, soborno y demás delitos que puedan ser facilitados mediante el uso de infraestructura, documentación, credenciales, autorizaciones, contratos, operaciones o servicios logísticos. La consideración de dichos riesgos formará parte de los elementos que podrán evaluarse para efectos de determinar la idoneidad y eficacia del respectivo modelo de prevención.".

ARTÍCULO TRANSITORIO

Artículo transitorio.- Las concesiones portuarias deberán adecuar sus planes, protocolos, procedimientos, registros y medidas de seguridad a las disposiciones de esta ley dentro del plazo de doce meses contado desde su publicación.

La adecuación se efectuará conforme a la normativa vigente, a los contratos respectivos y con cargo a las entidades obligadas, concesionarios, arrendatarios, operadores o prestadores de servicios que correspondan.”.”.”.

ACORDADO

Acordado en sesión celebrada el día 22 de julio de 2026, con asistencia de los Honorables Senadores señor Carlos Kuschel Silva (Presidente), y señores Iván Flores García, Alejandro Kusanovic, Gastón Saavedra Chandía (en reemplazo del Honorable Senador señor Fidel Espinoza Sandoval).

Sala de la Comisión, a 6 de agosto de 2026.



Araceli Garrido Fernández
Abogado Secretaria (A) de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS, PESCA Y ACUICULTURA, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN PRIMER TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE MODIFICA DIVERSOS CUERPOS LEGALES, CON EL OBJETO DE FORTALECER LA SEGURIDAD PORTUARIA ANTE ACCIONES PROMOVIDAS POR EL CRIMEN ORGANIZADO (BOLETÍN Nº 18.420-25).

I. OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: Fortalecer la seguridad portuaria, aduanera y logística mediante obligaciones proporcionales de trazabilidad, prevención, coordinación, gestión de riesgos y responsabilidad penal frente al uso de la cadena de comercio exterior por parte del crimen organizado.

II. ACUERDOS: Aprobado en general por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión. 4x0

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: El proyecto consta de 6 artículos permanentes y un artículo transitorio.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no tiene.

V. URGENCIA: no tiene.

VI. ORIGEN E INICIATIVA: Senado. Moción de los Honorables Senadores señora Núñez, y señores Flores, Kuschel, Moreira y Vial.

VII TRÁMITE CONSTITUCIONAL: primero.

VIII. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 24 de junio de 2026.

IX. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe.

X. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:

1.- Ley N° 19. 542 que moderniza el sector portuario estatal.

2.- Decreto con fuerza de ley N° 30, de 2004, que aprueba el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ordenanza de Aduanas.

3.- Ley N° 21.659, sobre Seguridad Privada.

4.- Código Penal.

5.- Ley N° 20.000, que sanciona el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas.

6.- Ley N° 20.393, sobre responsabilidad penal de las personas jurídicas.

Valparaíso, a 6 de agosto de 2026.



Araceli Garrido Fernández
Abogado Secretaria (A) de la Comisión