

INFORME DE LA COMISIÓN DE DEFENSA NACIONAL RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY ORIGINADO EN UNA MOCION QUE MODIFICA EL DECRETO LEY N° 2.222, EN MATERIA DE EXTRACCIÓN DE NAVES HUNDIDAS O VARADAS Y DE MATERIAS NOCIVAS CONTENIDAS EN ELLAS.

BOLETÍN N° 10.325-02

Honorable Cámara de Diputados:

LA COMISIÓN DE DEFENSA NACIONAL pasa a informar, en primer trámite constitucional y primero reglamentario, el proyecto de ley de la referencia, iniciado en una moción del diputado señor Daniel Núñez Arancibia, que modifica el decreto ley N° 2.222, en materia de extracción de naves hundidas o varadas y de materias nocivas contenidas en ellas.

Se dio cuenta de esta iniciativa en la Sala de esta Corporación en sesión celebrada el 6 de octubre de 2015, disponiéndose su estudio por la Comisión de Defensa Nacional.

CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 302 del Reglamento de la Cámara de Diputados, se hace constar:

1.- IDEAS FUNDAMENTALES O MATRICES DEL PROYECTO

El proyecto de ley busca incorporar medidas de prevención de contaminación marina y seguridad en el mar, para lo cual propone entregar facultades a la autoridad marítima, para proceder a la extracción o para licitar la extracción de los restos de la nave, especialmente hidrocarburos u otras sustancias nocivas para el medio ambiente.

FUNDAMENTOS DE HECHO

Señala el autor de la moción, que la tendencia al colapso de los recursos marinos se ha traducido, tanto en Chile como en el mundo, en pérdida de empleos, crecimiento económico y el consecuente abandono de sus embarcaciones. Respecto de esta circunstancia, la Armada de Chile ha señalado que existen cerca 190 naves abandonadas, de las cuales al menos 50 representan un serio peligro u obstáculo para la navegación, la pesca, la preservación del medio ambiente u otras actividades marítimas o ribereñas y que el abandono de estas naves en algunos casos alcanza los 20 años.

Actualmente en la Tesorería General de la República existen multas impagas por más de 90 millones de pesos, por concepto de abandono de barcos, muchos de los cuales contienen en su interior hidrocarburos y otras sustancias nocivas para el medio ambiente y los seres humanos.

Por otra parte, Chile se ha comprometido a promover el control efectivo de todas las fuentes de contaminación del medio marino y adoptar todas las medidas posibles para impedir la contaminación del mar por el vertimiento de desechos y otras materias que puedan constituir un peligro para la salud humana, dañar los recursos biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento o entorpecer otros usos legítimos del mar, siendo el petróleo y los hidrocarburos, los que representan una seria amenaza a la biodiversidad marina, la seguridad alimentaria del país y la economía chilena.

Además, señala la moción, que existen instancias en nuestro país donde se apunta a definir acciones para reducir los niveles de contaminación marina, porque en eventos como derrames de petróleo crudo, se causan millonarias pérdidas a las arcas fiscales y al medio ambiente.

CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto consta de dos artículos. El 1º modifica el artículo 135 del decreto ley N° 2222, de 1978,¹ que sustituye la ley de navegación y agrega la posibilidad de la autoridad marítima de proceder a la extracción o licitar la extracción de los restos de la nave.

¹ Art. 135. Cuando la especie no esté en el caso previsto en el artículo 132, el propietario dispondrá del plazo de un año, a contar de la fecha del siniestro, para iniciar la remoción, dando aviso a la Autoridad Marítima. La remoción deberá efectuarse en los términos que señale el Director y en el plazo máximo de un año, a contar de la fecha en que se indique que deban iniciarse las faenas. Expirado este último plazo, la nave se entenderá abandonada y pasará al dominio del Estado. La Dirección podrá conceder el derecho a cualquier particular que se interese en extraer los restos, en las condiciones que señale el reglamento.

El artículo 2° agrega un nuevo artículo 141 bis al citado cuerpo legal, disponiendo que en caso de no presentarse oferentes o interesados según lo establecido en los artículos 132 y 135 del decreto ley N° 2222, la autoridad marítima, podrá solicitar un estudio, a costa del propietario de la embarcación, para determinar la presencia o no de hidrocarburos u otras sustancias nocivas y evaluar la posibilidad de derrames de dichas sustancias. De establecerse tanto la presencia de hidrocarburos u otras sustancias nocivas, como la posibilidad de un derrame de estas, la autoridad marítima podrá, también a costa del propietario de la embarcación, proceder a la extracción o licitar la extracción de dichos hidrocarburos u otras sustancias nocivas de la nave abandonada.

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

A juicio de la Comisión los nuevos artículos 132 bis y 132 ter, son normas de quórum calificado, de acuerdo a lo previsto en el artículo 19 N° 23, inciso segundo, de la Constitución Política de la República, por lo cual requieren para su aprobación de la mayoría de los diputados o senadores en ejercicio.

3.- DOCUMENTOS SOLICITADOS Y PERSONAS ESCUCHADAS POR LA COMISIÓN

Del Ministerio de Defensa Nacional, ministro señor José Antonio Gómez; Subsecretaria para las Fuerzas Armadas, señora Paulina Vodanovic, el jefe de asesores jurídicos señor Sebastián Salazar y el asesor señor Elir Rojas.

De la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante Nacional: el Director General, Vicealmirante Osvaldo Schwarzenberg Ashton; abogada, Capitán de Navío (JT) Carolina Riesco; el jefe de la división jurídica, Comandante Rodrigo Ramírez; el Auditor de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, Capitán de Corbeta Rodrigo Poblete Vio, el Jefe del Departamento de Borde Costero dependiente de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, Capitán de Fragata LT, Hernán Zamorano Portilla y el Director General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (S) Contraalmirante Mario Montejo Orellana.

De la empresa Blaue Meer: el gerente general señor Juan Carlos García; el asesor de buceo señor Cristián Bastidas y el ingeniero medio ambiental, señor Miguel San Martín,

Los asesores de los diputados Daniel Núñez y Osvaldo Urrutia, señores Edgardo Fuentes y José Pablo Núñez, respectivamente.

4.- ARTÍCULOS QUE DEBEN SER CONOCIDOS POR LA COMISIÓN DE HACIENDA

El parecer de la Comisión es que este proyecto no contiene disposiciones que deben ser conocidas por la Comisión de Hacienda.

5.- APROBACIÓN EN GENERAL

El proyecto de ley se aprobó, en general, por la unanimidad de los miembros de la Comisión.

Votaron los diputados señores Pedro Browne, Guillermo Ceroni, Romilio Gutierrez, Roberto León, José Pérez, Guillermo Teillier, Jorge Ulloa, Osvaldo Urrutia y Germán Verdugo (9x0x0).

6.- SÍNTESIS DE LAS OPINIONES DE LOS DIPUTADOS CUYO VOTO FUE DISIDENTE DEL ACUERDO ADOPTADO EN LA VOTACIÓN GENERAL DEL PROYECTO.

No hubo opiniones ni votos disidentes.

7. ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADOS POR LA COMISIÓN

No hay artículos ni indicaciones rechazadas.

8.- DIPUTADO INFORMANTE:

Señor Daniel Núñez Arancibia.

DISCUSION GENERAL DEL PROYECTO

El diputado señor Daniel Núñez explicó el sentido del proyecto de ley en tabla, atendida la situación de la bahía de Coquimbo, donde se encuentran naves abandonadas e incluso hundidas, que significan un peligro para la navegación y el medio ambiente, entre otras actividades económicas.

Señaló que se pretende otorgar facultades a la autoridad marítima para poder realizar las acciones que permitan dar solución a estos problemas, actuando a nombre del propietario del barco en cuestión y facultándola para poder pagarse con el producto de la licitación.

La Subsecretaria de las Fuerzas Armadas, Paulina Vodanovic, señaló que la Armada tiene un problema muy difícil con el tema de las naves varadas o abandonadas, por lo cual valora la iniciativa en estudio que responde a una urgente necesidad, especialmente para enfrentar la responsabilidad de los particulares, sobre el inmenso daño que se hace al medio ambiente y a la seguridad marítima.

El diputado Jorge Ulloa explicó que estamos frente a un problema que afecta a todas las bahías, el medio ambiente y el tráfico marítimo. La ley no ha resuelto bien esta situación y se requiere complementar el proyecto del diputado Daniel Núñez porque en definitiva también hay un problema de carácter financiero que enfrentar y saber quien soportará esa carga.

El diputado Osvaldo Urrutia compartió la oportunidad de entrar a discutir esta materia, que importa mucho a la Armada pero también a todo el país. Se requerirá escuchar a expertos en esta materia, especialmente de la Armada y hacer una revisión de los artículos 132 y 133 que reglan esta materia.

Los diputados presentes fueron partidarios de aplazar el estudio de la iniciativa, debido a que no estaba clara la fórmula planteada para solucionar el problema que generan los restos náufragos, razón por la cual se acordó suspender su tramitación por el plazo de 30 días.

=====

El Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante Nacional, Vicealmirante Osvaldo Schwarzenberg Ashton, reconoció el interés que sobre la materia en tabla ha demostrado la Comisión al abocarse al estudio de la reglamentación sobre restos náufragos, atendido que la autoridad marítima requiere de nuevas atribuciones para el cumplimiento de las tareas que le asigna la ley en esta materia.

Al respecto, informó que se ha venido desarrollando una mesa de trabajo interministerial a propósito de este problema, donde están representados la Cancillería,

el Ministerio de Defensa y Sernapesca, con el objetivo de enfrentar esta problemática de mejor forma, básicamente operando de manera más temprana, en vez de esperar a que se produzcan los derrames de petróleo o que las embarcaciones queden sin dueño.

La abogada de Directemar, Capitán de Corbeta (JT) Carolina Riesco, manifestó que esta moción pone sobre la mesa una discusión muy importante como es la que deriva de las naves que se encuentran actualmente abandonadas en el litoral del país. Es una iniciativa muy importante porque permite visualizar cuáles son los riesgos asociados a las naves abandonadas. En primer lugar ellas provocan un riesgo a la seguridad en la navegación y a la preservación del medio ambiente acuático. Aclaró que si bien las autoridades marítimas locales están dotadas de algunas facultades, se hace necesario representar que estas facultades se encuentran extremadamente limitadas o restrictivas.

Indicó asimismo que apoyan el proyecto de ley presentado por el diputado Daniel Núñez, especialmente en lo que se refiere a su idea de fondo, esto es, la necesidad que el propietario de la nave, antes que esta pase a ser propiedad del Fisco, se haga cargo de la nave poniéndola a salvo para evitar los riesgos en la navegación y la contaminación del medio ambiente acuático.

Advirtió que en su actual redacción el proyecto de ley debe ser complementado por ciertas propuestas que presentarán a continuación, para lo cual es necesario analizar la secuencia previa a la declaración de una nave como abandonada.

Actualmente, para que la autoridad marítima pueda hacer uso de las herramientas que le entrega la legislación, establecidos en los artículos 132 y siguientes de la ley de navegación, requiere que se cumpla un supuesto de hecho, básicamente que la nave se encuentre haciendo agua o con malas condiciones de flotabilidad.

Observó que el supuesto de hecho presentado parece ser muy extremo, una fase tardía o de emergencia, donde una nave que se encuentra con malas condiciones de flotabilidad o derechamente haciendo agua, se trata de una nave en condiciones físicas deplorables y con un inminente riesgo a la navegación, al igual que el riesgo de contaminación.

La pregunta que se debe formular es ¿por qué el legislador se ha colocado en una situación tan extrema para habilitar a la autoridad marítima para poder ejercer sus facultades? Esta inquietud permite concluir que la fase para actuar es demasiado terminal y en que las amenazas de seguridad a la navegación y de contaminación al medio ambiente acuático, están prontas a ocurrir. Por tanto, esa potestad debe estar colocada en una etapa más temprana.

Explicó que en la situación actual, las condiciones deplorables en que se encuentra la nave deja de ser atractiva para terceros y si se quisiera llamar a licitación para su adjudicación, por lo mismo no habrá interés. El ejemplo más gráfico de esto es lo ocurrido con las naves “Don Humberto II” o “Guamblin” en Coquimbo.

Señaló que ocurridos estos supuestos de hecho, la autoridad marítima puede efectuar las siguientes acciones: ordenar al propietario de la nave que la coloque a salvo, que la remueva, la extraiga o señalice su posición bajo apercibimiento de multa, o bien, en caso que el propietario no de cumplimiento a las órdenes de la autoridad marítima, la nave se entenderá abandonada desde el momento del incumplimiento del propietario, en cuyo caso la autoridad marítima está facultada para llamar a propuestas públicas o privadas a objeto que terceros interesados se puedan adjudicar la nave, adquieran su dominio, o se adjudiquen la extracción del resto naufrago, recalando que las malas condiciones de flotabilidad de la nave no son incentivo para su adjudicación.

Conocido el procedimiento para estos casos, estima que la normativa propuesta en el proyecto de ley no logrará dar solución a este problema, porque tanto el inciso final del artículo 135, como el artículo 144 bis del mismo, pretenden que a costa del propietario la autoridad marítima proceda a la extracción de la nave o a encargar estudios pertinentes, en circunstancias que a esas alturas la nave ya es propiedad del fisco, es decir, la nave ya fue declarada abandonada, por lo tanto, lo que se pretende, que el propietario o un tercero se encargue de poner la nave a salvo, deberá ser hecho por el mismo fisco, de manera que tendremos la misma situación.

Para complementar este proyecto de ley, cuyo objetivo es apoyado por la autoridad marítima, informó que de manera paralela la Armada de Chile junto con la Subsecretaría de las Fuerzas Armadas y Sernapesca, se encuentran impulsando otra iniciativa, actualmente en estudio en el Ejecutivo, para modificar también la ley de navegación en lo referido a los restos náufragos, con el objeto de facilitar la extracción de naves hundidas o varadas. El proyecto propuesto por el grupo de trabajo, es dotar a la autoridad marítima de potestades que permitan una acción más temprana.

La opinión de la Dirección es que la primera señal que muestra que una nave está abandonada se presenta cuando el propietario no cumple con la dotación reglamentaria siendo la dotación mínima aquella que es propuesta por el propietario y establecida por la autoridad marítima, como necesaria para que la nave opere con seguridad. Dependiendo de las condiciones y operaciones de la nave es la cantidad de gente que debe haber abordo para que esa nave opere y se cumplan los estándares de seguridad que establece la reglamentación vigente. De esta manera, si una nave tiene una dotación de seguridad mínima de cinco personas, pero hay sólo una o no hay nadie, es la primera señal de posible abandono de la nave por su propietario.

Reiteró que la fase tardía en que se coloca el actual legislador debiera adelantarse a la etapa recién explicada, para lo cual se debe modificar la ley de navegación y conceder a la autoridad marítima las siguientes facultades:

Que la autoridad marítima pueda ordenar al propietario cumplir con la exigencia de la dotación reglamentaria bajo el apercibimiento que la nave se entenderá abandonada a favor del fisco.

En el caso de naves carentes de dotación, que hayan sido varadas en tierra por la autoridad marítima por razones de seguridad, facultar a la autoridad marítima para obligar al propietario a retirar la nave en el lugar en que se encuentra, bajo apercibimiento de declarar la nave abandonada.

Con respecto a la ley general de pesca y acuicultura, se pretende dotar de mayores facultades a los tribunales de justicia, para obtener el pago de las multas impuestas a embarcaciones pesqueras extranjeras sorprendidas ejecutando faenas extractivas en aguas jurisdiccionales chilenas, en infracción al artículo 115 de la ley de pesca.

Estima que con estas iniciativas de distintos organismos públicos, se permitirá adoptar medidas más eficientes y eficaces frente a la presencia de naves abandonadas y evitar el riesgo directo de contaminación, porque se podrá actuar en una etapa previa, más primaria con lo que puede haber mayor interés en la adjudicación de las naves, además de darse una solución integral a las naves abandonadas, no sólo a casos como las naves “Don Humberto” o “Guamblin”, sino también respecto de embarcaciones pesqueras extranjeras, como el caso de las embarcaciones peruanas abandonadas en Arica y que ni la autoridad marítima ni ninguna otra tienen facultades para actuar sobre ellas.

A su juicio el proyecto que trabaja el Ejecutivo puede ser complementario del presentado por el diputado Daniel Núñez, lo que debe ser consultado al Ministerio de Relaciones Exteriores y a Sernapesca.

El diputado Osvaldo Urrutia señaló que el proyecto de ley alude en su considerando cuarto, que existirían más de 90 millones de pesos en multas impagas, por lo que pidió a Directemar precisar esa cifra, como también informe sobre el número de naves que se encuentran en esa circunstancia, lo que permitirá tener una dimensión del problema. Agregó que si existe esa cifra adeudada, sería difícil poder obligar al dueño o armador a pagar otros costos, de manera que es necesario determinar la herramienta legal que permitiría cumplir con la obligación impuesta al armador o propietario.

El diputado Daniel Núñez señaló que se había solicitado esa información al Gobernador Marítimo de Coquimbo, y que para su sorpresa el número era bastante mayor a lo que se podría creer en principio y de distintas envergaduras.

Sobre la propuesta de la Capitana Carolina Riesco, expresó que le parecía razonable, complementaria y en algunos puntos superior al proyecto de su autoría, especialmente en que se debe actuar antes que la embarcación haga agua o con deficientes condiciones de flotabilidad.

Agregó que también existen problemas con la propiedad de las naves en esta situación, porque muchas de ellas son vendidas y revendidas posteriormente. Asimismo, se manifestó a favor de regular de mejor manera la pesca ilegal de naves extranjeras en mar chileno y dotar a la autoridad de las atribuciones para combatirlo, materia que se ha discutido también en la ley de pesca.

El diputado Jorge Ulloa manifestó que este problema está presente en todos los puertos de Chile, especialmente en Talcahuano donde los restos náufragos están a la vista desde hace muchos años y no hay solución, porque para los dueños de estas naves resulta más fácil perderlos que pagar las multas. A lo que apunta el proyecto de ley en discusión y la exposición de los representantes de Directemar, implica adelantar el proceso, con lo cual podría conseguirse un resultado satisfactorio, porque las multas no son efectivas.

Por ello estima que la declaración de abandono de la nave debiera ser en etapas anteriores y con plazos definidos, porque sólo en esas condiciones el Estado podrá recuperar algo, por lo cual propuso que se oficie al Ministerio de Defensa para consultar la fecha en que el Ejecutivo ingresará a trámite un proyecto de ley sobre la materia, porque, a su juicio, irroga gastos y por lo tanto es de iniciativa exclusiva del Presidente de la República.

El diputado Germán Verdugo opinó que es conveniente invitar al Ministro de Defensa, o a quien se sirva designar, para que informe sobre el estado de avance del proyecto del Ejecutivo y los plazos dentro de los cuales serían enviados a la Comisión.

La capitana de Navío (JT) Carolina Riesco señaló que sin perjuicio de la información solicitada que remitirán a la Comisión, adelantó que la autoridad marítima, estando ya facultada por la ley de navegación para efectos de la declaración de abandono, cursa las multas a los propietarios, pero ocurre que los propietarios no pagan las multas y deben remitir los antecedentes a la Tesorería General de la República, de modo que debe consultarse a este organismo sobre el monto de las deudas impagas por multas originadas en la declaración de abandono.

Explicó que los propietarios reparten su patrimonio en personas jurídicas distintas, de manera que al repetir contra él, se encuentra con que carece de bienes y ello impide el cobro forzado de la multa.

El diputado Jorge Ulloa señaló que es común que ocurrido el varamiento de una nave, esta es totalmente desarmada de manera que su valor es igual a cero y

posteriormente ocurren una serie de ventas y reventas de la nave que se encuentra en condiciones cada vez peores.

El diputado Osvaldo Urrutia precisó que la información requerida debe señalar el número de naves que han sido multadas y el estado en que se encuentran.

El diputado Daniel Núñez señaló que se debe considerar que hay otros costos asociados, porque hay naves que no se encuentran comprometidas en su flotabilidad, pero están abandonadas, de manera que se le debe entregar la facultad a la Armada para poder actuar de manera eficaz y preventiva de daños mayores.

El jefe de asesores jurídicos del Ministro de Defensa, señor Sebastián Salazar, explicó el compromiso adquirido con la Comisión en cuanto a dar a conocer la redacción final de las indicaciones concordadas con los asesores parlamentarios y Directemar.

Destacó que en estas indicaciones se han recogido las observaciones de los mocionantes como también las observaciones de carácter técnico que ha hecho Directemar, de manera de poder resolver los problemas que se presentan para la seguridad en la navegación, especialmente la situación de las naves hundidas o abandonadas o varadas o con problemas de dotación mínima de seguridad, especialmente en zonas de navegación cercanas a la costa.

El diputado Osvaldo Urrutia anunció la presentación de nuevas indicaciones para que sean consideradas en la Comisión. Explicó que coincide con la necesidad de legislar, pero que en su opinión, el proyecto de ley está mal estructurado y que hay elementos que pueden llamar a confusión.

En primer lugar, se señalan seis posibles situaciones que pueden ocurrir con las naves: que se hunda, vare, quede a la deriva, malas condiciones de flotación, haga agua o se encuentre sin la dotación de seguridad. De estas seis condiciones distintas, dos de ellas, hundiere o varare, son condiciones *ex post* que considera el artículo 132, situaciones donde solo queda sacar o rescatar los restos de la nave; mientras que las otras cuatro condiciones señaladas, son distintas y en ellas hay que aplicar medidas preventivas.

Estimó que se incurrió en error cuando en el año 2005 se le agregó el último inciso al artículo 132², porque finalmente se confunden estos dos temas y los plazos son distintos. Desmantelar o desarmar una nave que se encuentra varada, es algo que no se puede hacer en un plazo de 15 días, porque se requiere más tiempo.

² Artículo 132, inciso final: Lo dispuesto en los incisos anteriores se aplicará a las naves o artefactos que se encontraren a la deriva, o bien, sin tripulación a bordo y en malas condiciones de flotabilidad o haciendo agua. En ambos casos, la Autoridad Marítima estará facultada, adicionalmente, para disponer su hundimiento si fuere necesario, una vez que se haya cumplido con el procedimiento establecido en este artículo.

Asimismo, indicó que es distinto el caso de la nave que se encuentra a la deriva, donde la acción que se requiere es inmediata, al igual que cuando se encuentra sin dotación de seguridad. Por ello es de la opinión que es necesario separar el último inciso del artículo 132, porque originalmente este artículo se refería a dos casos, al de las naves hundidas o varadas. Posteriormente se incorporaron estos otros casos, pero que afectan a esta iniciativa porque se mantienen los mismos plazos para situaciones distintas. Una forma de superarlo es incorporar un nuevo artículo 132 bis, donde se consideren estas situaciones denominadas preventivas, donde los plazos y condiciones debieran ser diferentes.

Propuso también una modificación al artículo 133,³ donde ya no se habla de venta, sino de enajenación, con el objeto de dar mayor facilidad para disponer de la nave mediante usufructos e hipotecas, por ejemplo, a la vez de darle coherencia con el artículo 132 que habla de enajenación.

Explicó que en el artículo 135⁴ se habla de “especie” cuando se refiere a una nave que no se encuentre en las condiciones del artículo 132, de manera que sería bueno conocer a qué otros casos se refiere ese artículo, sin perjuicio de la necesidad de afinar el tema de los plazos a que se refiere la ley.

El diputado Jorge Ulloa coincidió con las situaciones diferentes a que se refiere el diputado Osvaldo Urrutia, en que se presentan grandes diferencias entre ellas y estimó muy importante tener precisión en el lenguaje. Hay indicaciones que modifican el lenguaje y hablan de especie, término que no se aplica en esta materia y deben emplearse las denominaciones de naves o artefactos navales, que es el término que se aplica en esta legislación.

El jefe de la división jurídica de Directemar, Comandante Rodrigo Ramírez, explicó en primer lugar, que un artefacto naval es una construcción que no está destinada a navegar y que cumple en el agua funciones de complemento a las actividades marítimas, lacustres o fluviales o de extracción de recursos y que es definido en la ley, como lo es un dique. La idea es que haya también una tutela sobre estos artefactos, si bien no se desplazan, por estar en el agua tienen una dotación de seguridad menor en la medida que estén matriculados y sometidos a control.

³ Art. 133. Si el producto de la venta no es suficiente para cubrir todos los gastos de la operación efectuados por la Autoridad Marítima, el propietario, armador u operador tendrán la obligación de pagar al Estado la diferencia.

⁴ Art. 135. Cuando la especie no esté en el caso previsto en el artículo 132, el propietario dispondrá del plazo de un año, a contar de la fecha del siniestro, para iniciar la remoción, dando aviso a la Autoridad Marítima. La remoción deberá efectuarse en los términos que señale el Director y en el plazo máximo de un año, a contar de la fecha en que se indique que deban iniciarse las faenas. Expirado este último plazo, la nave se entenderá abandonada y pasará al dominio del Estado. La Dirección podrá conceder el derecho a cualquier particular que se interese en extraer los restos, en las condiciones que señale el reglamento.

Respecto de las distintas situaciones contempladas en el artículo 132⁵, ellas corresponden a cuatro situaciones. Este artículo habla del caso de la nave hundida, varada, a la deriva, sin dotación y con problemas de flotabilidad o haciendo agua, porque son requisitos copulativos para formar una sola situación.

Hoy la norma no contempla como una situación distinta o independiente el caso de la nave sin dotación, de manera que una nave en esta circunstancia pero sin problema de flotabilidad, no está considerada en los casos del artículo señalado y, por lo tanto, la autoridad marítima no puede proceder a su respecto.

El asesor, señor Sebastián Salazar, solicitó a nombre del Ejecutivo, se considere un plazo que permita analizar las indicaciones presentadas por el diputado Osvaldo Urrutia.

El diputado Osvaldo Urrutia solicitó al Ejecutivo tener presente el caso del artículo 132, inciso penúltimo, respecto de la notificación que se debe practicar y en que se deber establecer un plazo.

Pidió también eliminar el último inciso del artículo 132, que permitirá dictar un artículo 132 bis, que abarque las otras condiciones a que se han referido en esta discusión. Manifestó que el plazo de 15 días para la dotación mínima era, a su ver, un poco excesivo en un caso de urgencia, caso de la letra c) del artículo 132, y considerar en el artículo 133 el reemplazo del vocablo “venta” por el de “enajenación”. Pidió también que en el artículo 135, cuando se habla de las especies que no se encuentren en las condiciones descritas en el artículo anterior, se especifique cuáles son esos casos.

⁵ Artículo 132. Cuando dentro de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional o en ríos y lagos navegables se hundiere o varare una nave, aeronave o artefacto que, a juicio de la Autoridad Marítima, constituya un peligro o un obstáculo para la navegación, la pesca, la preservación del medio ambiente u otras actividades marítimas o ribereñas, dicha Autoridad ordenará al propietario, armador u operador que tome las medidas apropiadas para iniciar, a su costa, su inmediata señalización y su remoción o extracción, hasta concluir la dentro del plazo que se le fije. Estas faenas incluirán la carga, cuyos propietarios serán notificados por dos avisos que se publicarán, en días distintos, en el diario que indique la Autoridad Marítima respectiva.

Si el propietario, armador u operador no iniciare o concluyere la faena en el plazo prescrito, se entenderán abandonadas las especies y a aquéllos se les aplicará una multa de hasta 2.000 pesos oro por cada tonelada de registro grueso de la nave o de hasta 50.000 pesos oro en los demás casos. La Autoridad Marítima estará además facultada para proceder a la operación de remoción o para vender la nave, aeronave o artefacto, su carga y los restos, por medio de propuestas públicas o privadas.

Lo anterior es sin perjuicio de otros apremios, arraigos o embargos, respecto de la persona o de los bienes del propietario, armador u operador, para obtener el cabal cumplimiento de la resolución de la Autoridad Marítima que ordena el retiro, extracción, despeje o limpieza del área.

Las obligaciones que conforme a este párrafo correspondan al propietario, armador u operador, serán siempre solidarias entre ellos.

Lo dispuesto en los incisos anteriores se aplicará a las naves o artefactos que se encontraren a la deriva, o bien, sin tripulación a bordo y en malas condiciones de flotabilidad o haciendo agua. En ambos casos, la Autoridad Marítima estará facultada, adicionalmente, para disponer su hundimiento si fuere necesario, una vez que se haya cumplido con el procedimiento establecido en este artículo.

El Comandante Rodrigo Ramírez, jefe de la división jurídica de Directemar, precisó que los casos no considerados anteriormente se refieren a aquellas situaciones en que la especie no constituye un obstáculo o peligro para la navegación, la pesca, la preservación del medio ambiente u otras actividades marítimas o ribereñas.

La razón por la cual se habla de naves o artefactos navales, es porque no sólo puede referirse a ellas, sino también a una aeronave o la carga o cualquier otro objeto que se encuentre flotando y pudiera crear peligro. Esa es la razón por la cual el legislador habla sólo de especies en el artículo 135, porque ya fueron indicadas en el artículo 132.

=====

El Ministro de Defensa Nacional, señor José Antonio Gómez, en relación con el proyecto que modifica la ley de navegación en materia de naves hundidas o varadas, explicó que se ha constituido una mesa de trabajo con el Ministerio de Relaciones Exteriores porque se busca lograr una modificación sustantiva en esta materia, por lo que solicitó que se suspenda la vista del proyecto hasta que hayan concluido dichos análisis y estudios y se presente una indicación sustitutiva.

Agregó que el proyecto podría generar obligaciones para un órgano del Ejecutivo que podría implicar recursos y como ministerio les interesa buscar soluciones porque hay hechos complejos en algunos lugares, que se han ido corrigiendo, respecto de naves hundidas que han contaminado las zonas donde se encuentran. En este orden de ideas manifestó su esperanza en que esta moción tenga éxito, para lo cual solicitó considerar la indicación sustitutiva que se está trabajando, y que ha adelantado.

El diputado Jorge Ulloa compartió el calificativo de razonable planteado por el diputado Schilling respecto a esperar la indicación sustitutiva planteada por el Ejecutivo, por lo cual hizo presente la necesidad de contar con un plazo para materializar esa indicación, pues no puede ocurrir que el proyecto quede sin avanzar.

El Ministro de Defensa reiteró el concepto en cuanto esta es una iniciativa positiva respecto de los barcos varados o abandonados en nuestro litoral, razón por la cual es importante tener una solución viable con prontitud. En la mesa de trabajo participan los ministerios de Relaciones Exteriores Justicia y Defensa, contando con la asesoría especializada de la Armada de Chile.

Advirtió también que la indicación no depende sólo del Ministerio de Defensa, sino también del Ministerio de Hacienda, por cuanto las soluciones que se

planteen implicarán recursos del Fisco, de manera que este último elemento es el que impide precisar un plazo para el ingreso de la indicación.

El diputado Osvaldo Urrutia se manifestó de acuerdo con lo planteado por el Ministro de Hacienda, sin perjuicio de lo cual, hizo presente lo que preceptúa la Ley general de Pesca y Acuicultura en su artículo 102, del Título X, sobre delitos especiales y penalidades: *“El que introdujere o mandare introducir en el mar, ríos, lagos o cualquier otro cuerpo de agua, agentes contaminantes químicos, biológicos o físicos que causen daño a los recursos hidrobiológicos, sin que previamente hayan sido neutralizados para evitar tales daños, será sancionado con multa de 50 a 3.000 unidades tributarias mensuales. Si procediere con dolo, además de la multa, la pena a aplicar será la de presidio menor en su grado mínimo.*

Si el reo ejecuta medidas destinadas a reparar el daño causado y con ello se recupera el medio ambiente, el tribunal rebajará la multa hasta en un cincuenta por ciento, sin perjuicio de las indemnizaciones que corresponda.”

Asimismo, el artículo 104,⁶ que se encuentra en el mismo título, establece que el capitán o patrón de la nave o embarcación pesquera con que se hubiesen cometido los delitos referidos en este título, sufrirá la pena accesoria de cancelación de su matrícula o título otorgado por la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante.

Expresó que de alguna manera, atendiendo la preocupación del diputado mocionante, que ello está resuelto en estas disposiciones de la ley de Pesca y considerando que el Ejecutivo presentará una indicación sustitutiva a este proyecto de ley, debe considerarse la congruencia con la ley de pesca, que establece duras sanciones para los delitos de la ley de pesca y que es lo que se pretende en este proyecto de ley.

Agregó que además debe considerarse las multas que son altas, así como también la cancelación de la matrícula o título y la prisión. Por ello considera que una posible indicación debe contemplar estas sanciones establecidas en la ley de pesca, que pueden ser aplicables en la ley de navegación.

El diputado Daniel Núñez informó que varios de los proyectos en tramitación sobre ley de pesca, algunos con financiamiento, han tenido una tramitación a lo menos trabajosa, como es el proyecto de ley de regularización de caletas.

Agregó que tras escuchar la exposición de la Armada se hace necesario facultar a la autoridad para actuar anticipadamente y con más facultades, pero si para

⁶ Artículo 104°.- El capitán o patrón de la nave o embarcación pesquera con que se hubiesen cometido los delitos referidos en este título, sufrirá la pena accesoria de cancelación de su matrícula o título otorgado por la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante.

ello se debe depender del Ministerio de Hacienda, atendido el gasto fiscal involucrado, es probable que pase el tiempo sin despachar el proyecto de ley.

El Ministro de Defensa, señor José Antonio Gómez, señaló que el problema en la actual legislación, es que la ley permite que en casos en que el bien ha sido abandonado, este sea retirado a costas del Estado, porque se hace normal que el propietario no tenga bienes para afrontar o responder por el pago, lo que significa que no hay como hacer efectiva la responsabilidad y es a esto a lo que se refiere la moción, que es hacer responsable al propietario, como fue el caso de la nave "Don Humberto".

Reiteró su posición favorable a la moción, pero advirtió que ella es insuficiente para lo que se pretende, por lo cual no tiene problema en incorporar la indicación en el avance del proyecto o esperar una nueva moción si así se acordare.

El diputado Jorge Ulloa coincidió con el diputado Urrutia en que muchos de los barcos que originan este problema son naves comerciales o mercantes que no se relacionan con la ley de pesca y la legislación actual no es suficiente para sacar estos restos y, por otra parte, si no hay participación del Estado con recursos, lo que se haga puede no tener ningún efecto.

Precisó que no se trata de tener tantas medidas contra las personas, como tener un procedimiento que permita extraer los restos náufragos.

El diputado Germán Verdugo consultó al Ministro sobre la admisibilidad del proyecto de ley.

El señor Ministro señor Gómez respondió que a su parecer no había problema de admisibilidad porque la forma en que está planteado el proyecto de ley no implica gastos para el Estado.

=====

El gerente general de la empresa Blaue Meer, señor Juan Carlos García, señaló que su representada tiene un férreo compromiso con el medio ambiente y que este proyecto de ley se encuentra alineado con los tratados internacionales ratificados por Chile, especialmente el protocolo de Londres de 1974, que trata de la prevención de la contaminación submarina, de superficie costera, búsqueda y salvamento y extracción marítima.

Indicó que esta es una buena instancia para exponer sobre los objetivos que tiene este proyecto de ley, ante problemas que en su actual redacción quedan sin solución. Expresó su convicción en la capacidad del legislador para corregir ello.

La primera situación a la que se refirió es que no existe normativa técnica que regule el proceso de extracción, reflotamiento, desguace de artefactos y sustancias nocivas como restos de hidrocarburos. Esto ha dado lugar a que personas inescrupulosas, por falta de ética o falta de conocimientos profesionales especializados, hayan ejecutado labores en este rubro, sea con permiso de la autoridad marítima o en forma clandestina, provocando consecuencias perniciosas, más allá de lo que estaban llamados a solucionar.

Explicó que ha habido varios casos de desguace que se han llevado a cabo por los denominados chatarreros, que sin conocimientos profesionales ni técnicos han terminado por hundir o incendiar los barcos y restos náufragos respectivos. El último problema del que tuvieron conocimiento fue con la zozobra del PAM Cachagua I, de 22 metros de eslora y que se hundió al norte de la península de Tumbes, en marzo de 2017. Se le extrajo todo el hidrocarburo, sin previo estudio y sin conocimiento de si tenía un plan de manejo de dichos recursos. Señaló su convencimiento que ello no se hizo, porque los pescadores de la Caleta expresaron su preocupación por la contaminación del borde costero posterior a la maniobra.

El asesor de buceo de la empresa, señor Cristián Bastidas, señaló que el reflotamiento y desguace de naves y otros artefactos, como la extracción de sustancias nocivas, como hidrocarburos que ellos contengan, son materias que en el buceo y en el trabajo submarino se han transformado en piezas claves del trabajo.

Destacó el carácter anacrónico de la regulación en materia submarina en que, a vía ejemplar, la autoridad marítima entrega permisos de buceo a personas que aprueban cursos de buceo de dudosa reputación y categoría, con bajas exigencias, de manera que hay una urgencia por actualizar esta normativa, para que resulte acorde a los nuevos tiempos con requerimientos y tecnologías nuevos, además de mejorar su enseñanza.

Explicó que el buceo es una de las profesiones con mayores tasas de accidentes laborales y enfermedades profesionales indicando como una causa la debilidad en su formación y de que esta no está en el nivel de un país que pertenece a la OCDE, con más de 4 mil kilómetros de costa.

Indicó que se debe considerar como obligatorios los estudios técnicos especializados respecto del estado de situación de los siniestros en el mar, porque estos no afectan sólo al medio ambiente, sino también a la seguridad de la vida humana en el mar y la navegación. Los trabajos de buceo e inspección submarina son necesarios e indispensables en casos de desastres submarinos, debiendo la ley obligar al armador a asumir la responsabilidad y costos que estos estudios e inspecciones significan, porque estos no deben ser de cargo del Estado, salvo su declaración de restos náufragos.

Un elemento importante para limpiar el borde costero de los denominados restos náufragos, aun cuando Chile ratificó el protocolo de Londres, es el costo que significa. La autoridad marítima licita o asigna los restos náufragos a un particular, especializado o no, sin efectuar contraprestación alguna, lo que se traduce en que no hay un real incentivo para efectuar el retiro de los restos náufragos, porque no siempre representan un negocio para el particular, que debe asumir el costo de efectuar un trabajo profesional y técnico.

Indicó que esta circunstancia es la que ha hecho proliferar dentro del rubro a personas conocidas como “chatarros” que hacen un flaco favor a este trabajo con procedimientos ambientales negligentes. Una consecuencia de no regular la actividad de rescate y desguace de las naves se puede ejemplificar en el puerto de Chittagong, en Bangladesh, conocido como el infierno en la tierra.

El ingeniero Medio Ambiental, señor Miguel San Martín, señaló que existen empresas de recuperación, reflotamiento y desguace de naves y artefactos navales como Bleue Meer en Talcahuano. Esta empresa declara contrato con una conocida planta de residuos de la zona, además de estar en un trabajo de certificación de todos sus procesos operacionales, con personal como ingeniero ambiental, ingeniero en prevención de riesgos, ingeniero naval, patrón de pesca experto en maniobras de estabilidad y marinería, buzo de salvataje y de control de averías, ex buzo de la armada enfermero naval y asesor legal, entre otros profesionales.

Con esta oferta de servicios, considera que el proyecto de ley, al permitir a la autoridad marítima efectuar por sí misma el trabajo de extracción estaría vulnerando el principio de subsidiariedad del Estado, toda vez que ella debe supervigilar y fiscalizar la actividad, pasando a ser juez y parte. La autoridad marítima debe tener la capacidad para aprobar los procesos operacionales y fiscalizar que estos se cumplan íntegramente, desde las inspecciones y estudios previos, la extracción de la nave y residuos hasta el tratamiento efectivo de estos últimos.

La autoridad marítima dentro del Ministerio de Defensa, debiera estar vinculada a las secretarías de Salud y Medio Ambiente para esta materia. Por un principio de eficiencia, debiera reforzarse por sistema de ventanilla única.

Por lo expresado, conservando el espíritu del proyecto, proponen algunas modificaciones en la redacción del proyecto de ley, con el objeto de regular y profesionalizar la actividad en beneficio de la navegación, la seguridad de la vida humana en el mar y el cuidado y protección del medio ambiente.

De esta manera propuso agregar en el artículo 135, después del punto aparte, el siguiente inciso: “De no haber interesados, la autoridad marítima podrá también, a costa del propietario de la embarcación, proceder a licitar la extracción de

los restos de la nave a alguna de las empresas especializadas, inscritas en el registro de la autoridad marítima.”

Además, agregar a continuación del artículo 141, el siguiente artículo 141 bis: “En caso de no presentarse oferentes o interesados, según lo establecido en los artículos 132 y 135, la autoridad marítima deberá exigir un estudio, a costa del propietario de la embarcación, para determinar el estado situacional del siniestro en cuanto a la seguridad de la navegación, la eventual presencia de hidrocarburos u otras sustancias nocivas y evaluar la posibilidad de derrame de dichas sustancias.”

El estudio referido, deberá realizarse necesariamente por alguna de las empresas especializadas que se encuentren inscritas en el registro que la autoridad marítima dispondrá para dichos efectos.

De establecerse la presencia de hidrocarburos u otras sustancias nocivas, como la posibilidad de derrame de ellas, la autoridad marítima procederá, también a costa del propietario de la embarcación, a licitar la extracción de hidrocarburos o sustancias nocivas de la nave abandonada.”.

Señaló que se debe establecer un mínimo de obligaciones medio ambientales, que deben estar inscritas en el registro de emisiones y transferencias de contaminantes (RETC), cumplir con la normativa nacional aplicable y potenciar la que ya existe, y que las operaciones no generen impactos ambientales en el ecosistema marino y su entorno.

A vía ejemplar señaló el caso de la Bahía de Coquimbo, con la nave “Don Humberto B”, el buque ex factoría “Guamblin” de 2004. Agregó que una de las operaciones realizadas por la empresa Bleue Meer es Sudester 4, con cero impacto ambiental en la bahía de Talcahuano.

El diputado Jorge Ulloa consultó a los invitados cuál es la circunstancia que impide que se cumpla el propósito que tiene el decreto ley N° 2.222 en este caso y si estiman que la autoridad marítima ha regulado de manera suficiente esta materia.

El diputado Osvaldo Urrutia señaló que hay dos observaciones que se hacen en la exposición de los invitados. Una se refiere a la forma de licitar que tiene Directemar para proceder respecto de las naves hundidas, que es hacer un trato directo en determinadas circunstancias, cuando la licitación no prospera. El segundo tema es que muchos de estos trabajos son realizados por empresas que no están en condiciones de desarrollar una labor adecuada a los requerimientos de estos casos.

Consultó a continuación por la diferencia que hay en el trabajo de una empresa calificada como ésta y la que realizan los que se han denominado como chatarreros.

El diputado Guillermo Teillier preguntó por el costo de realizar estas labores de desguace y retiro de los restos náufragos.

El gerente general de la empresa Blaue Meer, señor Juan Carlos García, señaló que un gran problema es la mala regulación que hay en las leyes marítimas. Señaló que Bleue Meer es la primera empresa de servicios marítimos formal, inscrita en todos los registros, para el desguace, reflatamiento, y desvaramiento de buques, trabajo de inspección y demolición submarina y extracción de sedimentos químicos industriales y actividades conexas.

Explicó que su absorbió y creó un gran equipo de profesionales. Los chatarreros realizan la actividad sin ningún conocimiento profesional. Hay muchos buques que se dan de baja y como no hay un ente regulador que fiscalice y señale que una empresa debe hacer el trabajo en base a sus conocimientos técnicos y profesionales, porque en un buque debe verse el momento, el peso y la estabilidad de la embarcación, porque sin los cálculos necesarios, de distinto tipo, el barco se hundirá y eso es un trabajo muy caro. Lo que ellos tienen es profesionalismo y esperan que se regularice como se hace en Europa, de manera de tener una normativa para recuperar nuestras costas, que estén limpias de desecho, trabajo que implica una serie de personas, buzos profesionales, especializados y certificados, además de personal con conocimientos de las distintas maniobras que se requieren para actuar.

Señaló que trabajaron durante cuatro meses en un barco, sin dejar rastros del naufragio y sin contaminar el medio en que se encontraba. Como es un trabajo muy caro, el chatarrero saca lo que conviene y con ello abarata costos. Indicó que en el puerto de San Vicente se han producido errores que han arriesgado vidas humanas, porque son personas sin los conocimientos necesarios. Los riesgos se minimizan con el trabajo de profesionales.

Respecto de las licitaciones señaló que la autoridad marítima no puede exigir más allá porque hay muchas falencias y vacíos, ya que no hay especialistas para este trabajo. Solucionar esta situación sería una protección para la Armada, por cuanto licitar a una empresa en regla, podrá hacer efectiva su responsabilidad por los daños en que incurra, por ejemplo, en el medio ambiente.

Las empresas de buceo son empresas de inspección de buceo, no de trabajo submarino. La empresa que representa se formó cuidando de cumplir los distintos requerimientos que hay en Chile.

El diputado Jorge Ulloa consultó si la legislación actual establece los requerimientos mínimos para realizar este trabajo.

El gerente general de la empresa Blaue Meer, señor Juan Carlos García respondió afirmativamente.

El asesor de buceo señor Bastidas recordó que siendo buzo de salvataje de la Armada, en 1997 varó la barcaza Valdivia y en el año 2000 varó la misilera “Chipana” y hace algunos años fue el caso del “Aquiles”. Se formó el equipo de salvataje y se hizo un estudio de reflotamiento, donde se calculó cómo sacarle los pesos al buque y con qué objetivo se hace y otros estudios que permitan hacer un buen trabajo. Eso es lo que hace un trabajo profesional. Cuando se hacen trabajos en naves civiles, por civiles, no se tienen conocimientos de flotabilidad. A ello se agrega la facilidad de poder obtener la matrícula de buzo comercial y que aun así acredita que cualquier persona pueda hacer el trabajo. Por ello muchas veces se reflota el barco, pero al llegar a la superficie, este se da vuelta. Ocurre que a estos trabajos se les adjudican al mejor postor, que no es necesariamente el mejor profesional

El diputado Jorge Ulloa señaló que el planteamiento central del proyecto de ley es evitar la afectación del medio ambiente, por lo que observó que el punto central está en el costo del trabajo. Al respecto preguntó cuál sería la forma en que se puede resolver ese problema de costos y evitar la contaminación y la afectación de la seguridad en la navegación.

El gerente general de la empresa Blaue Meer, señor Juan Carlos García, señaló que en el caso de la nave “Don Humberto” en la bahía de Coquimbo, han pasado 7 empresas, donde se demostró que no había empresas ni buzos calificados para ese trabajo. Recordó el caso también de una embarcación que se encuentra en la bahía de Talcahuano, que se logró el desvaramiento y mantenerlo a flote, pero finalmente la nave se hundió; se reflotó y se hundió nuevamente y ahí permanece en esa condición.

Si el Estado contratara una empresa que tiene respaldo profesional, que cubriera solo los costos del trabajo, sería una gran ayuda para poder prevenir la contaminación y avanzar también en la descontaminación de las costas. En los costos debe incluirse un estudio de impacto ambiental, el trabajo de los buzos calificados y el uso de maquinaria especializada que signifique la extracción del buque en su totalidad.

Señaló que en su opinión es el Estado quien debe hacerse cargo de los costos mínimos de la operación. Se debe considerar que hay 90 millones de pesos en multas impagas, que no han sido cobradas.

=====

La subsecretaria para la Fuerzas Armadas, señora Paulina Vodanovic, recordó que cuando se puso en discusión este proyecto de ley, el Ejecutivo manifestó su conformidad con la idea de legislar entendiendo que busca la solución a un problema, particularmente para Directemar, por la existencia de naves hundidas o varadas, respecto de las cuales hay una dificultad en su disposición. Señaló que en su

momento se acordó ampliar la idea matriz del proyecto de ley, conformándose un grupo de trabajo con los ministerios de Justicia y de Defensa, Directemar y con el propio diputado Daniel Núñez como autor de la moción, de manera de poder efectuar un complemento al proyecto de ley, con una indicación del Ejecutivo.

El asesor jurídico del Ministro de Defensa, señor Sebastián Salazar, señaló que según lo acordado se trabajó técnicamente con el apoyo de la Directemar, con el fin de abordar una serie de problemas que tenían con las naves varadas o hundidas y aquellas con condiciones de flotabilidad. Como resultado de estas reuniones se elaboró una propuesta para complementar el proyecto de ley, con las siguientes ideas.

Considerando la situación de las naves abandonadas, se propone un proceso que permita la enajenación anticipada de la nave. Explicó que actualmente la Directemar puede proceder a la enajenación de estas naves, pero que ellas se encuentran en condiciones paupérrimas, lo que finalmente no genera ningún incentivo para que ellas puedan ser adquiridas. Además, se debe considerar que las naves en ese estado generaran un peligro para la navegación y para la conservación del medio ambiente marino.

A través de la indicación que se propone se busca que la autoridad marítima pueda declarar el abandono de la nave cuando ella no cuente con la condición cumplida de tener una dotación de seguridad, condición mínima que debe cumplir una nave para su navegación.

Explicó que de esta manera se resguardan los bienes jurídicos protegidos, la seguridad en la navegación y la conservación del medio ambiente marino.

Las modificaciones se proponen al artículo 12 del DL N° 2.222, pero la principal se hace al artículo 132 del cuerpo normativo citado. El texto ha sido trabajado con los asesores parlamentarios y con la ayuda técnica de Directemar y su resultado es un texto que calificó como satisfactorio y es el que se someterá a consideración de la Comisión.

El Presidente de la Comisión, señor Guillermo Teillier, señaló que en esta sesión se podría votar en general el proyecto y fijar un plazo para presentar indicaciones que permita hacer la discusión y votación particular.

El diputado Jorge Ulloa planteó que en su opinión es necesario conocer los antecedentes que permitan conocer cómo quedará el texto definitivo que se pondrá en votación, antes de proceder a la votación general, porque la norma que se propone existe, pero se pretende hacerla más operativa en su aplicación.

El jefe de la división jurídica de Directemar, Comandante Rodrigo Ramírez, indicó que el artículo 132 de la Ley de Navegación contempla el caso de las naves que ya se encuentran hundidas o varadas, que están a la deriva o sin dotación y

con problemas de flotabilidad, que son cuatro supuestos bastante críticos. Señaló que estos casos generan dificultades, porque la operación de remoción o extracción es cara y difícil, además de generarse una falta de interés cuando ya ha sido removido o extraído el resto naufrago y se le quiere licitar para enajenarlo.

Lo que se pretende a través de este proyecto es que la autoridad marítima pueda reaccionar en una frase más temprana que corresponde a la circunstancia en que la nave ya no cuenta con la dotación reglamentaria a bordo, incluso para colocar esa dotación cuando se constate su falta. Para ello se requieren dos avisos, después de los cuales se procederá a la declaración de abandono de la nave, lo que a su vez permite que el Fisco tenga una nave en condiciones operativas, lo que hace más fácil su desplazamiento y enajenación y que será más atractivo de licitar que una nave varada, hundida o abandonada con problemas de flotabilidad.

Señaló que también se pretende complementar el proyecto de ley en el sentido que, aunque este bien pase a favor del fisco, el propietario de la nave al momento de ocurrir el siniestro, se debe hacer cargo del costo que generen las operaciones de licitación y de enajenación.

El diputado Guillermo Teillier, presidente de la Comisión, con el fin de determinar el calendario de tramitación del presente proyecto de ley, consultó al Ejecutivo cuando estaría lista la indicación propuesta para que pueda ser conocida por la Comisión, con la suficiente anticipación para su votación particular.

La subsecretaria para las Fuerzas Armadas, Paulina Vodanovic, señaló que las indicaciones podrán ser conocidas inmediatamente de estar redactadas.

=====

El jefe de asesores jurídicos del Ministro de Defensa, señor Sebastián Salazar, explicó el compromiso adquirido con la Comisión en cuanto a dar a conocer la redacción final de las indicaciones concordadas con los asesores parlamentarios y Directemar.

Destacó que en estas indicaciones se han recogido las opiniones de los miembros de la comisión, del autor de la moción y de las observaciones de carácter técnico que ha hecho Directemar, de manera de poder resolver los problemas que se presentan para la seguridad en la navegación, especialmente la situación de las naves hundidas o abandonadas o varadas o con problemas de dotación mínima de seguridad, especialmente en zonas de navegación cercanas a la costa.

Explicó que alcanzado un consenso, es necesario que la Comisión se pronuncie sobre las indicaciones, las que solicitó aprobar, de manera de avanzar en el trámite legislativo.

El diputado Osvaldo Urrutia anunció que presentará nuevas indicaciones para que sean consideradas en la Comisión. Explicó que coincide con la necesidad de legislar, pero que en su opinión, el proyecto de ley no está bien estructurado y contiene elementos que pueden llamar a confusión.

En primer lugar, se señalan seis posibles situaciones que pueden ocurrir con las naves: que se hunda, vare, quede a la deriva, malas condiciones de flotación, haga agua o se encuentre sin la dotación de seguridad. De estas seis condiciones distintas, dos de ellas, hundiere o varare, son condiciones *ex post* que considera el artículo 132, situaciones donde solo queda sacar o rescatar los restos de la nave; mientras que las otras cuatro condiciones señaladas, son distintas y en ellas hay que aplicar medidas preventivas.

Estimó que se incurrió en error cuando en el año 2005 se le agregó el último inciso al artículo 132, porque finalmente se confunden estos dos temas y los plazos son distintos. Desmantelar o desarmar una nave que se encuentra varada, es algo que no se puede hacer en un plazo de 15 días, porque se requiere más tiempo.

Es distinto el caso de la nave que se encuentra a la deriva, donde la acción que se requiere es inmediata, al igual que cuando se encuentra sin dotación de seguridad. Por ello es de la opinión que es necesario separar el último inciso del artículo 132, porque originalmente este artículo se refería a dos casos, al de las naves hundidas o varadas. Posteriormente se incorporaron estos otros casos, pero que afectan a esta iniciativa porque se mantienen los mismos plazos para situaciones distintas. Por las razones anteriores propuso la incorporación de un nuevo artículo, 132 bis, para considerar estas situaciones denominadas preventivas, en las cuales los plazos y condiciones debieran ser diferentes.

Asimismo, propuso modificar el artículo 133, donde ya no se habla de venta, sino de enajenación, con el objeto de dar mayor facilidad para disponer de la nave mediante usufructos e hipotecas, por ejemplo, a la vez de darle coherencia con el artículo 132 que habla de enajenación.

El presidente de la Comisión pidió el acuerdo de la Comisión para someter a votación general el proyecto en la presente sesión, dejando para la próxima la votación particular.

Así se acordó.

Puesto en votación general el proyecto de ley, se aprobó por unanimidad de los diputados presentes. Votaron los diputados Pedro Browne,

Guillermo Ceroni, Roberto León, José Pérez Arriagada, Jorge Ulloa, Romilio Gutiérrez, Osvaldo Urrutia, Germán Verdugo y Guillermo Teillier (9x0x0).

DISCUSIÓN EN PARTICULAR

Texto del proyecto de ley

“Artículo 1. Para agregar en el artículo 135 del decreto ley N° 2222, luego del punto aparte, el siguiente inciso:

De no haber interesados, la autoridad marítima podrá, también a costa del propietario de la embarcación, proceder a la extracción o licitar la extracción de los restos de la nave.

Artículo 2. Para agregar a continuación del artículo 141 del decreto ley N° 2222, el nuevo artículo 141 bis:

Artículo 141 bis. En caso de no presentarse oferentes o interesados según lo establecido en los artículos 132 y 135, la autoridad marítima, podrá solicitar un estudio, a costa del propietario de la embarcación, para determinar la presencia o no de hidrocarburos u otras sustancias nocivas y evaluar la posibilidad de derrames de dichas sustancias. De establecerse tanto la presencia de hidrocarburos u otras sustancias nocivas, como la posibilidad de un derrame de estas, la autoridad marítima podrá, también a costa del propietario de la embarcación, proceder a la extracción o licitar la extracción de dichos hidrocarburos u otras sustancias nocivas de la nave abandonada.”.

El Presidente de la Comisión, diputado Guillermo Teillier, explicó que esta sesión tiene por continuar con la discusión del proyecto de ley en tabla, para lo cual se ha cumplido lo acordado en la sesión pasada, en cuanto a que el Ejecutivo debía presentar las indicaciones a la Comisión, lo que permitirá proceder a su votación.

El jefe de asesores jurídicos del Ministro de Defensa, señor Sebastián Salazar, explicó el compromiso adquirido con la Comisión en cuanto a dar a conocer la redacción final de las indicaciones concordadas con los asesores parlamentarios y Directemar.

Destacó que en estas indicaciones se han recogido las observaciones de los mocionantes como también las observaciones de carácter técnico que ha hecho

Directemar, de manera de poder resolver los problemas que se presentan para la seguridad en la navegación, especialmente la situación de las naves hundidas o abandonadas o varadas o con problemas de dotación mínima de seguridad, especialmente en zonas de navegación cercanas a la costa.

Explicó que alcanzado un consenso, es necesario que la Comisión se pronuncie sobre las indicaciones, las que solicitó aprobar, de manera de avanzar en el trámite legislativo.

El diputado Osvaldo Urrutia señaló que la subsecretaria presentó indicaciones que se hacen parte de las con las indicaciones presentadas por su persona en la sesión anterior, pero que no se han incorporado en el comparado que se encuentra en poder de la Comisión.

Señaló que se ha realizado un trabajo a nivel de los asesores, pero que en su opinión hay varios puntos que se deben ordenar, más de forma que de fondo. Para efectos de no alargar innecesariamente el debate, propuso posponer su tratamiento hasta la próxima sesión, de manera que el comparado considere todas estas observaciones que se han hecho.

El diputado Jorge Ulloa se manifestó de acuerdo con la solicitud del diputado Osvaldo Urrutia y consultó al Ejecutivo si hay disposición para colocar recursos en este proyecto de ley, porque de lo contrario considera que pese a todas las correcciones que se hagan a la ley, sin recursos finalmente quedará la misma situación de hoy.

La subsecretaria para las Fuerzas Armadas, señora Paulina Vodanovic explicó que el proyecto en sus actuales condiciones, soluciona de manera práctica un problema de carácter técnico y que así lo ha expresado Directemar. Señaló que en este proyecto no se han contemplado recursos y así fue desde un principio. Agregó que fue parte de la discusión el presentar un proyecto mayor, que involucra recursos y necesita informe financiero o abordar este proyecto de ley que da soluciones prácticas al tema en cuanto se refiere a temas administrativos, que en el estado actual de las cosas hace difícil el trabajo de la autoridad marítima.

Expresó su opinión en cuanto que las indicaciones presentadas permiten tramitar este proyecto y dar soluciones a los problemas planteados.

El jefe jurídico de Directemar, comandante Rodrigo Ramírez, señaló que en lo relativo a recursos, el proyecto de ley que contempla varias situaciones no previstas en la ley que permitirán reaccionar a la autoridad marítima, pero también reaccionar en un momento en que la nave o artefacto naval no se encuentra en un estado que se pueda calificar de deplorable.

Explicó que la forma de proceder actual es licitar la extracción derechamente, enajenar el resto, pero ello será más atractivo en la circunstancia de

estar con una nave en condiciones operativas, de manera que la enajenación se hace más atractiva y permitirá generar recursos en su enajenación o de ofrecer la extracción a cambio de llevarse la nave.

El Presidente de la Comisión consideró válidas las observaciones y señaló que es necesario discutir el proyecto de ley y sometió a consideración la solicitud de postergar la discusión particular de la moción.

Así se acordó.

=====

La subsecretaria para Las Fuerzas Armadas, señora Paulina Vodanovic, señaló que la indicación suscrita por los diputados Daniel Núñez, Osvaldo Urrutia y Guillermo Teillier se plasmaron con un nuevo orden y conservando las ideas matrices de las indicaciones presentadas originalmente, lo que permite abordar de manera eficiente los problemas que originado la moción.

El Auditor de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, Capitán de Corbeta Rodrigo Poblete Vio, señaló que las nuevas indicaciones permiten al proyecto de ley generar la solución a los inconvenientes que generan las embarcaciones abandonadas en el litoral, esto es, la extracción y remoción y pérdida de interés que podría generar en terceros el participar en el proceso de enajenación de estos restos náufragos. Asimismo, hizo presente que las indicaciones han sido acordadas técnicamente con la participación de la Armada.

Enfatizó que la intención es adelantar la declaración de abandono de las naves para permitir que las naves que se encuentren varadas, hundidas o con una dotación disminuida, con baja flotabilidad, etc., puedan seguir el procedimiento que realizará la autoridad marítima con el objeto de conminarlo, tomar las medidas preventivas por parte del armador en el caso que este armador, propietario u operador no los cumpliera y en este caso se decretaría el abandono, pasando a ser parte del Estado y, a través de licitaciones públicas o privadas, podrían ser enajenadas y, dado que estas embarcaciones no han sufrido mayores daños puedan ser del interés de terceros para hacerse de ellas, dado que no tendrán mayores deterioros y no habrá una pérdida de capacidades operativas importantes.

El jefe de asesores jurídicos del Ministro de Defensa, señor Sebastián Salazar, destacó que en estas indicaciones se han recogido las observaciones de los mocionantes como también las observaciones de carácter técnico que ha hecho Directemar, por lo que aseguró que en ellas hay un acuerdo transversal en esta materia.

Recalcó que este proyecto, mediante las indicaciones que se presentan, permite además, cumplir con dos objetivos. El primero permite resolver los problemas que se presentan para la seguridad en la navegación y segundo se protege otro bien jurídico como lo constituye la protección y conservación del medio ambiente marino, lo que hace que esta sea una propuesta que se puede considerar como satisfactoria.

El Director General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (S) Contraalmirante Mario Montejo Orellana, agradeció que se legisle en esta materia, porque les permitirá tener una herramienta para actuar sobre los armadores que dejan los buques abandonados. Explicó que hace poco se debió sacar de urgencia el buque tanque “Doña Carmela” que llevaba dos años con dotación disminuida y autorizado con una dotación de cuatro personas, pero que se encontraba con sólo dos personas y que por la problemática que implicaba la marejada y el buque con problemas en las maniobras de fondeo, la Armada debió contratar, a su costa, un remolcador para llevar ese buque a la costa frente a Mejillones, con el consiguiente rechazo de la comunidad y representantes de la zona.

Especificó que de las dos personas a cargo de ese buque, una de ellas procedió a retirarse de la nave, por cuanto el armador estaría incumpliendo sus obligaciones contractuales con ellos, quedándose sólo el capitán del buque, y que es dable pensar que actuará de igual forma respecto al armador. De esta manera el buque quedará abandonado y la autoridad marítima no tiene atribuciones para proceder respecto del armador, algo que a partir de lo que se apruebe en este proyecto de ley podrá ejercer la autoridad marítima respecto de los armadores o de las propias naves con la declaración de abandono o incluso dentro de lo que permite el Convenio de Londres, fuera de la bahía de Mejillones, proceder a verter ese buque evitando se convierta en un problema para la comunidad.

Explicó que hay zonas muy afectadas por la situación de los restos náufragos, tales como Coquimbo, con los sabidos casos del “Don Humberto” y el “Guamblin”, otras situaciones en Puerto Montt y en Magallanes, precisamente en la costanera de Punta Arenas, donde varó el “Magallanes III”, que es del mismo dueño del barco que ha sido llevado a Mejillones y cuyo caso se explicó anteriormente.

El diputado Osvaldo Urrutia señaló que se revisó este proyecto en conjunto con el personal de la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas, Directemar y personal asesor parlamentario, tras lo cual se presentó un texto sustitutivo que es el que se somete al acuerdo de la Comisión, respecto del cual hay total conformidad, por lo cual sugirió proceder en una votación única.

Indicación sustitutiva de los diputados Guillermo Teillier, Daniel Núñez y Osvaldo Urrutia:

Artículo Único: Introdúcense las siguientes modificaciones en el decreto ley N° 2.222, de 1978, que sustituye la Ley de Navegación:

1) Modifícase el artículo 12 de la siguiente forma:

a) Agrégase el siguiente inciso final, nuevo: “Lo dispuesto en el inciso anterior no será exigible para matricular aquellas naves o artefactos navales que hayan sido objeto de comiso o enajenadas de conformidad a la ley N° 20.000, que sanciona el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, o que hayan sido abandonadas y pasado al dominio del Estado, de conformidad con los artículos 132, 132 bis, 132 ter o 135 de la presente ley.”

2) Modifícase el artículo 132 de la siguiente forma:

a) En el inciso primero, a continuación de la coma (,) que sigue a la palabra “extracción”, agregar las expresiones “incluyendo su carga,”.

b) En el inciso primero, a continuación del punto seguido (.) reemplazar las expresiones “Estas faenas incluirán la carga cuyos propietarios” por “Los propietarios de la carga”.

c) Sustitúyese en el inciso segundo, la expresión “vender” por “enajenar”.

d) Elimínase su inciso final.

3) Agrégase el siguiente artículo 132 bis nuevo:

“Artículo 132 bis.-Si una nave o artefacto naval se encontrare a la deriva, en malas condiciones de flotabilidad o haciendo agua la Autoridad Marítima requerirá a su propietario, armador u operador para que adopte, de inmediato, las medidas correctivas que ella determine, bajo apercibimiento de considerar a la nave o artefacto naval como abandonada y pasar a dominio del Estado. Declarado el abandono de la nave o artefacto naval a favor del Fisco, la Autoridad Marítima podrá proceder a su remoción o enajenación por medio de propuestas públicas o privadas. En casos de extrema urgencia, como el inminente hundimiento de la nave o artefacto naval en el lugar en que se encuentra, la Autoridad Marítima estará facultada para autorizar o disponer su vertimiento.

Se entenderá que la nave o artefacto naval se encuentra a la deriva si a raíz de la insuficiencia de su equipamiento, armamento o dotación no pudiese mantenerse fondeada de manera segura o zarpar de su lugar de fondeo tan pronto como la Autoridad Marítima se lo requiriese.”.

4) Agrégase el siguiente artículo 132 ter nuevo:

“Artículo 132 ter.- Las naves o artefactos que estando a flote carecieran de dotación reglamentaria a bordo, se entenderán abandonadas y pasarán al dominio del

Estado, si habiéndose apercebido a su propietario, armador u operador a cumplir con la respectiva dotación de seguridad, éste no lo hiciera. Dicho apercebimiento se practicará por medio de dos avisos entre los cuales deberá mediar un lapso de a lo menos cinco días, notificados personalmente o mediante carta certificada dirigida al domicilio que el propietario, armador u operador de la nave o artefacto naval hubiera registrado ante la Autoridad Marítima o en su defecto, publicados en un diario de circulación nacional. Los gastos derivados de dichas notificaciones serán a costa del propietario, armador u operador de la nave. Declarado el abandono de la nave o artefacto naval a favor del Fisco, la Autoridad podrá proceder a su remoción o enajenación por medio de propuestas públicas o privadas”.

“Lo dispuesto en el inciso precedente también será aplicable a las naves o artefactos navales carentes de dotación que hayan debido ser varados por la Autoridad Marítima por cuenta y cargo de su propietario, armador u operador, habiéndose apercebido a éste a retirar la nave o artefacto del lugar en que encontrare varada, en la forma descrita en dicho inciso”.

“En los casos descritos en el presente artículo, la Autoridad Marítima estará facultada, para disponer del hundimiento de la nave o artefacto una vez que se haya cumplido con el procedimiento establecido en este artículo y siempre que ello fuere procedente de acuerdo a la regulación aplicable en materia de vertimiento”.

5) Reemplazase en el artículo 133 la frase “Si el producto de la venta”, por la siguiente “Si el valor obtenido por la enajenación de la nave, aeronave o artefacto”.

6) Sustitúyese el artículo 135 por el siguiente:

“Artículo 135. Cuando la nave, aeronave o artefacto naval, incluyendo su carga, no constituya, a juicio de la Autoridad Marítima, un peligro o un obstáculo para la navegación, la pesca, la preservación del medio ambiente u otras actividades marítimas o ribereñas, el propietario dispondrá del plazo de un año, a contar de la fecha del siniestro, para iniciar la remoción, dando aviso a la Autoridad Marítima. La remoción deberá efectuarse en los términos que señale el Director y en el plazo máximo de un año, a contar de la fecha en que se indique que deban iniciarse las faenas. Expirado este último plazo, la especie se entenderá abandonada y pasará al dominio del Estado. La Autoridad Marítima estará además facultada para proceder a la operación de remoción o para enajenar la nave, aeronave o artefacto, su carga y los restos, por medio de propuestas públicas o privadas.”.

7) Agrégase el siguiente artículo 140 bis nuevo:

“Artículo 140 bis. - En caso de no presentarse oferentes a las propuestas indicadas en los artículos 132, 132 bis, 132 ter y 135 o de ser éstas declaradas desiertas por algún otro motivo, el costo de la operación tendiente a remover o extraer

la nave, aeronave o artefacto naval hundido, varado, a la deriva o sin dotación reglamentaria a bordo, incluyendo su carga, será de cargo del propietario, armador u operador de la nave, aeronave o artefacto naval a la fecha de ocurrencia de su hundimiento, varamiento, deriva o carencia de dotación. En estos supuestos, la Autoridad Marítima podrá, además, solicitar a costa del dicho propietario, armador u operador, un estudio cuyo objeto sea determinar la presencia de hidrocarburos u otras sustancias nocivas y evaluar la posibilidad de derrame de dichas sustancias. De establecerse tanto la presencia de hidrocarburos u otras sustancias nocivas, como la posibilidad de un derrame de éstas, la Autoridad Marítima podrá, también a costa del señalado propietario, armador u operador, proceder a su extracción, por medio de propuestas públicas o privadas."

Artículo transitorio: "Dentro del plazo de un año contado desde la publicación de esta ley en el Diario Oficial, deberán modificarse los reglamentos complementarios del decreto ley N° 2.222, de 1978, que Sustituye Ley de Navegación, en todo aquello que resulte necesario para adecuarlos a las disposiciones de su articulado permanente."

El jefe de asesores jurídicos de la Subsecretaría de las Fuerzas Armadas, Sebastián Salazar, explicó que la indicación sustitutiva al proyecto de ley que modifica la ley de navegación, en materia de extracción de naves hundidas o varadas y de materias nocivas, busca dar solución a los inconvenientes que generan embarcaciones abandonadas por años en el litoral, lo que dificulta y encarece la remoción y/o extracción y además provoca la pérdida de interés de terceros en participar en procesos de enajenación de sus restos, principalmente por el deterioro que presentan y por la pérdida de capacidades operativas, asegurando la tenencia responsable de las naves.

Con todo, el abandono de las embarcaciones, constituyen un peligro para la navegación, para el medio ambiente marino y a las instalaciones costeras, sumado a los frecuentes fenómenos de marejadas que afectan a nuestras costas, dichas embarcaciones están más vulnerables, y habría una potencial deriva y por ultimo ocupan indebidamente un bien nacional de uso público, vulnerando las normas relativas a la administración del uso del borde costero y de concesiones marítimas, al permanecer fondeadas por largo tiempo en cercanías de costas.

Originalmente la Ley de Navegación establece 2 supuestos

1.- Naves, aeronaves o artefactos hundidas o varadas que constituyan un peligro o un obstáculo para la navegación, la pesca, la preservación del medio ambiente u otras actividades marítimas ribereñas, se ordenará las medidas apropiadas para iniciar su inmediata señalización y remoción.

2.- Cuando la nave, aeronaves o artefacto naval no constituya un peligro o un obstáculo para la navegación, la pesca, la preservación del medio ambiente u otras actividades marítimas ribereñas, se dispondrá de 1 año para su remoción, expirado el plazo, la especie se entenderá abandonada y pasará al dominio del Estado.

En el año 2005 se incorporó un inciso final al artículo 132, en el sentido que las naves a la deriva o bien sin tripulación a bordo y en malas condiciones de flotabilidad o haciendo agua, se podrá disponer su hundimiento.

Con la proposición de eliminación del inciso final del 132 y la nueva incorporación del artículo 132 bis, se establece que la nave o artefacto que se encontrare a la deriva, en malas condiciones de flotabilidad o haciendo agua, la autoridad marítima requerirá de inmediato las medidas correctivas, bajo apercibimiento de considerarla abandonada y pasar al dominio del fisco. Se agrega que se entenderá que la nave o artefacto naval se encuentra a la deriva si a raíz de la insuficiencia de su equipamiento, armamento o dotación no pudiese mantenerse fondeada de manera segura o zarpar de su lugar de fondeo tan pronto como la autoridad marítima lo requiera.

5.- Con la incorporación del nuevo artículo 132 ter, se establece que las naves o artefactos que estando a flote carecen de dotación reglamentaria a bordo, se entenderán abandonadas y pasaran al dominio del Estado (con los debidos apercibimientos).

Se aplicará el abandono a las naves y artefactos navales que carecen de dotación que hayan sido varadas por la autoridad marítima habiéndose apercibido al propietario de retirar la nave del lugar en que se encontrare varada, facultándose a la autoridad marítima para proceder a su hundimiento una vez cumplido el procedimiento establecido.

Por su parte, el artículo 140 bis, dispone que los costos de la operación tendiente a remover o extraer la nave, aeronave o artefacto naval, hundido, varado, a la deriva o sin dotación reglamentaria serán de cargo del propietario.

Además, se le podrá solicitar un estudio para determinar la presencia de hidrocarburos u otras sustancias nocivas y evaluar la posibilidad de derrame de dichas sustancias. De existir hidrocarburos o sustancias nocivas con posibilidad de derrame, se podrá proceder a su extracción con cargo al propietario.

El Presidente de la Comisión, diputado Guillermo Teillier, solicitó a la Comisión su acuerdo para proceder a una votación única la indicación sustitutiva que se ha presentado.

Así se acordó.

Puesto en votación la indicación sustitutiva, se aprobó por unanimidad.

Votaron los diputados Guillermo Ceroni, Romilio Gutiérrez, José Pérez Arriagada, Marcelo Schilling, Jorge Ulloa, Osvaldo Urrutia y Germán Verdugo y Guillermo Teillier (8x0x0).

Se designó, por unanimidad de la Comisión, como informante al diputado Daniel Núñez.

En mérito de las consideraciones anteriores y de las que, en su oportunidad, podrá añadir el señor diputado Informante, vuestra Comisión de Defensa Nacional, os recomienda la aprobación del siguiente:

PROYECTO DE LEY

“Artículo Único: Introdúcense las siguientes modificaciones en el decreto ley N° 2.222, de 1978, que sustituye la Ley de Navegación:

1) Modifícase el artículo 12 de la siguiente forma:

a) Agrégase el siguiente inciso final, nuevo: “Lo dispuesto en el inciso anterior no será exigible para matricular aquellas naves o artefactos navales que hayan sido objeto de comiso o enajenadas de conformidad a la ley N° 20.000, que sanciona el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, o que hayan sido abandonadas y pasado al dominio del Estado, de conformidad con los artículos 132, 132 bis, 132 ter o 135 de la presente ley.”

2) Modifícase el artículo 132 de la siguiente forma:

a) En el inciso primero, a continuación de la coma (,) que sigue a la palabra “extracción”, agregar las expresiones “incluyendo su carga,”.

b) En el inciso primero, a continuación del punto seguido (.) reemplazar las expresiones “Estas faenas incluirán la carga cuyos propietarios” por “Los propietarios de la carga”.

c) Sustitúyese en el inciso segundo, la expresión “vender” por “enajenar”.

d) Elimínase su inciso final.

3) Agrégase el siguiente artículo 132 bis nuevo:

“Artículo 132 bis.-Si una nave o artefacto naval se encontrare a la deriva, en malas condiciones de flotabilidad o haciendo agua la Autoridad Marítima requerirá a

su propietario, armador u operador para que adopte, de inmediato, las medidas correctivas que ella determine, bajo apercibimiento de considerar a la nave o artefacto naval como abandonada y pasar a dominio del Estado. Declarado el abandono de la nave o artefacto naval a favor del Fisco, la Autoridad Marítima podrá proceder a su remoción o enajenación por medio de propuestas públicas o privadas. En casos de extrema urgencia, como el inminente hundimiento de la nave o artefacto naval en el lugar en que se encuentra, la Autoridad Marítima estará facultada para autorizar o disponer su vertimiento.

Se entenderá que la nave o artefacto naval se encuentra a la deriva si a raíz de la insuficiencia de su equipamiento, armamento o dotación no pudiese mantenerse fondeada de manera segura o zarpar de su lugar de fondeo tan pronto como la Autoridad Marítima se lo requiriese.”.

4) Agrégase el siguiente artículo 132 ter nuevo:

“Artículo 132 ter.- Las naves o artefactos que estando a flote carecieran de dotación reglamentaria a bordo, se entenderán abandonadas y pasarán al dominio del Estado, si habiéndose apercibido a su propietario, armador u operador a cumplir con la respectiva dotación de seguridad, éste no lo hiciera. Dicho apercibimiento se practicará por medio de dos avisos entre los cuales deberá mediar un lapso de a lo menos cinco días, notificados personalmente o mediante carta certificada dirigida al domicilio que el propietario, armador u operador de la nave o artefacto naval hubiera registrado ante la Autoridad Marítima o en su defecto, publicados en un diario de circulación nacional. Los gastos derivados de dichas notificaciones serán a costa del propietario, armador u operador de la nave. Declarado el abandono de la nave o artefacto naval a favor del Fisco, la Autoridad podrá proceder a su remoción o enajenación por medio de propuestas públicas o privadas”.

“Lo dispuesto en el inciso precedente también será aplicable a las naves o artefactos navales carentes de dotación que hayan debido ser varados por la Autoridad Marítima por cuenta y cargo de su propietario, armador u operador, habiéndose apercibido a éste a retirar la nave o artefacto del lugar en que encontrare varada, en la forma descrita en dicho inciso”.

“En los casos descritos en el presente artículo, la Autoridad Marítima estará facultada, para disponer del hundimiento de la nave o artefacto una vez que se haya cumplido con el procedimiento establecido en este artículo y siempre que ello fuere procedente de acuerdo a la regulación aplicable en materia de vertimiento”.

5) Reemplazase en el artículo 133 la frase “Si el producto de la venta”, por la siguiente “Si el valor obtenido por la enajenación de la nave, aeronave o artefacto”.

6) Sustitúyese el artículo 135 por el siguiente:

“Artículo 135. Cuando la nave, aeronave o artefacto naval, incluyendo su carga, no constituya, a juicio de la Autoridad Marítima, un peligro o un obstáculo para la navegación, la pesca, la preservación del medio ambiente u otras actividades marítimas o ribereñas, el propietario dispondrá del plazo de un año, a contar de la fecha del siniestro, para iniciar la remoción, dando aviso a la Autoridad Marítima. La remoción deberá efectuarse en los términos que señale el Director y en el plazo máximo de un año, a contar de la fecha en que se indique que deban iniciarse las faenas. Expirado este último plazo, la especie se entenderá abandonada y pasará al dominio del Estado. La Autoridad Marítima estará además facultada para proceder a la operación de remoción o para enajenar la nave, aeronave o artefacto, su carga y los restos, por medio de propuestas públicas o privadas.”.

7) Agrégase el siguiente artículo 140 bis nuevo:

“Artículo 140 bis. - En caso de no presentarse oferentes a las propuestas indicadas en los artículos 132, 132 bis, 132 ter y 135 o de ser éstas declaradas desiertas por algún otro motivo, el costo de la operación tendiente a remover o extraer la nave, aeronave o artefacto naval hundido, varado, a la deriva o sin dotación reglamentaria a bordo, incluyendo su carga, será de cargo del propietario, armador u operador de la nave, aeronave o artefacto naval a la fecha de ocurrencia de su hundimiento, varamiento, deriva o carencia de dotación. En estos supuestos, la Autoridad Marítima podrá, además, solicitar a costa del dicho propietario, armador u operador, un estudio cuyo objeto sea determinar la presencia de hidrocarburos u otras sustancias nocivas y evaluar la posibilidad de derrame de dichas sustancias. De establecerse tanto la presencia de hidrocarburos u otras sustancias nocivas, como la posibilidad de un derrame de éstas, la Autoridad Marítima podrá, también a costa del señalado propietario, armador u operador, proceder a su extracción, por medio de propuestas públicas o privadas.

Artículo transitorio: “Dentro del plazo de un año contado desde la publicación de esta ley en el Diario Oficial, deberán modificarse los reglamentos complementarios del decreto ley N° 2.222, de 1978, que Sustituye Ley de Navegación, en todo aquello que resulte necesario para adecuarlos a las disposiciones de su articulado permanente.”.

9.- DIPUTADO INFORMANTE

Se designó diputado informante al señor Daniel Núñez Arancibia.

Sala de la Comisión, a 12 de julio de 2017.

Tratado y acordado en las sesiones celebradas los días 27 de septiembre, 22 de noviembre y 20 de diciembre de 2016; 10 de enero, 9 de mayo, 6 y 13 de junio, y 4 y 11 de julio de 2017, con la asistencia de los diputados señores Guillermo Teillier, (presidente de la Comisión), Jorge Tarud, Pedro Browne, Guillermo Ceroni, Romilio Gutiérrez, Roberto León, Paulina Núñez, José Pérez, Jaime Pilowsky, Marcelo Schilling, Ricardo Rincón, Guillermo Teillier, Jorge Ulloa, Osvaldo Urrutia y Germán Verdugo.

**HERNAN ALMENDRAS CARRASCO,
Abogado, Secretario de la Comisión.**