**INFORME DE LA COMISIÓN DE DEFENSA NACIONAL,** recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que incorpora un título nuevo sobre navegación fluvial en el decreto ley N° 2.222, de 1978, Ley de Navegación.

**BOLETÍN Nº 8.913-02.**

---

**HONORABLE SENADO:**

Vuestra Comisión de Defensa Nacional tiene el honor de presentar su primer informe sobre el proyecto de ley de la referencia, en primer trámite constitucional, iniciado en Mensaje de S.E. el Presidente de la República.

La iniciativa fue discutida sólo en general, en virtud de lo dispuesto en el artículo 36 del Reglamento de la Corporación.

A las sesiones en que vuestra Comisión trató este proyecto de ley asistieron, además de sus miembros, los Honorables Senadores señores Eduardo Frei Ruiz-Tagle, Carlos Ignacio Kuschel Silva y Carlos Larraín Peña.

También concurrieron, especialmente invitados, del Ministerio de Defensa Nacional, el Jefe de Asesores Jurídicos, señor Sebastián Lagos; del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, el Jefe de la División Legislativa, señor Alejandro Arriagada, y los asesores, señores Esteban Carrasco y Gabriel Jiménez. De la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), el Contralmirante (LT), señor Iván Valenzuela, y el Capitán de Fragata (JT), señor Rodrigo Ramírez. De la Ilustre Municipalidad de Valdivia, el Alcalde, señor Omar Sabat, y la Asesora Jurídica, señora Rocío Neira. De la Asociación de Turismo Fluvial (ATF) Valdivia, el Presidente, señor Jimmy Davis; la Gerente, señora Loreto Cerda, y el Tesorero, señor César Marín. De la Sociedad Marítima de Niebla (Transbordadores), su Presidente, señor Jorge Larraín. De la SEGPRES, el asesor, señor Luís Sánchez. También estuvieron presentes la asesora del Honorable Senador señor Baldo Prokurica, señora Carmen Castañaza; la asesora del Honorable Senador señor Patricio Walker, señora Paz Anastasiadis; al asesor del Honorable Senador señor Eduardo Frei, señor Eduardo Jara, y el asesor del Honorable Senador señor Carlos Larraín, señor Hernán Castillo.

- - -

## OBJETIVO DEL PROYECTO

El proyecto de ley tiene por objeto incorporar un nuevo título a la Ley de Navegación, para promover la actividad en los ríos de nuestro país y resguardar la seguridad del transporte en ellos, regulando todas las labores concernientes a la navegación fluvial o relacionadas con ella.

- - -

Los documentos recibidos y los acompañados por los invitados fueron debidamente considerados por los miembros de la Comisión, y se contienen en un anexo único que se adjunta al original de este informe, copia del cual queda a disposición de los señores Senadores en la Secretaría de la Comisión.

- - -

## ANTECEDENTES

Para el debido estudio de esta iniciativa legal, se han tenido en consideración, entre otros, los siguientes:

### I.- ANTECEDENTE JURÍDICO

1.- Decreto ley N° 2.222, de 1978, Ley de Navegación.

### II.- ANTECEDENTES DE HECHO

El Mensaje señala que la navegación fluvial históricamente se ha desarrollado en la zona sur del país, principalmente en el Río Valdivia y sus afluentes, siendo en la actualidad el único río navegable que tiene una actividad permanente.

Añade que la estacionalidad de algunas tareas desarrolladas en la navegación de aguas interiores, como la turística, hacen imposible contar con dotaciones permanentes para tripular las naves, especialmente las mayores. Las características de operación y de navegación de éstas no difieren con sus homólogas de porte menor, ya que ambas navegan bajo similares condiciones y en la misma área. Por lo tanto, independiente del tamaño de la nave, requieren de personal experimentado con habilidades acreditables.

Por otra parte, explica que dadas las particulares condiciones geográficas de la navegación fluvial, es preciso tener dotaciones

que la conozcan cabalmente y que tengan experiencia en este tipo de navegación, cuya principal característica es la fuerte corriente.

Indica que el análisis de la normativa marítima nacional demuestra que hoy no existen normas específicas que consideren la particular situación que se presenta, desde el punto de vista de las condiciones de seguridad, para la navegación en estas aguas protegidas, donde la posibilidad de asistencia está asegurada en tiempos de reacción casi inmediatos.

Resalta que al no haber preceptos que regulen en forma especial la navegación fluvial, la autoridad marítima es la que por medio de sus Capitanes de Puerto exige el cumplimiento de normas de tipo general, aplicando un criterio razonado a la luz de sus singulares condiciones, y que difiere entre una y otra autoridad.

Manifiesta que al hacer un acabado estudio de la normativa de países que históricamente han desarrollado la navegación en ríos de aguas protegidas, se pudo constatar la existencia de ordenamientos basados en los estándares internacionales, pero que se ajustan a las peculiares realidades de dichas áreas de navegación.

Connota que es necesaria la dictación de normas especiales que regulen la navegación en aguas interiores, poniendo como ejemplo emblemático el caso del Río Valdivia y sus afluentes, en todas las variantes que pudiesen presentarse, esto es, transporte de pasajeros, de carga o mixto.

En virtud de lo anterior, expresa, el proyecto de ley tiene como objetivo promover la actividad en los ríos de nuestro país y resguardar la seguridad del transporte en ellos, regulando todas las labores concernientes a la navegación fluvial o relacionadas con ella.

Pone de relieve que el proyecto de ley incorpora un título nuevo al decreto ley N° 2.222, de año 1978, Ley de Navegación. El nuevo Título XI, denominado "De la Navegación Fluvial", prescribe que la autoridad marítima se radicará en la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, quien en ejercicio de sus atribuciones velará por la debida organización y control de la navegación fluvial. Las funciones de la autoridad marítima serán las siguientes:

Efectuar los reconocimientos, generales o parciales, de las naves y artefactos fluviales, para el otorgamiento, refrendo o renovación de sus certificados de seguridad contemplados en la nueva ley o en el reglamento que al efecto se dicte, incluyendo los convenios internacionales de los cuales el país es parte. Para ello deberá, entre otros:

Emitir las certificaciones de seguridad que correspondan, previa realización de los reconocimientos a que hubiere lugar.

Realizar peritaje de naves y artefactos fluviales, afectados por siniestros o accidentes en la navegación.

Aprobar los proyectos de construcción, reparación, modificación y transformación de naves y artefactos fluviales.

Toda otra función contemplada en el decreto con fuerza de ley N° 292, del Ministerio de Hacienda, de 1953, Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, en la presente ley u otras leyes y reglamentos concernientes a la navegación fluvial o relacionada con ella.

Añade que las naves o artefactos fluviales serán, según el tipo de servicio que presten: naves o artefactos fluviales de carga; naves o artefactos fluviales de pasajeros, o naves o artefactos fluviales mixtos.

Por definición, nave fluvial será toda construcción principal o independiente, apta para la navegación, cualquiera que sea su sistema de propulsión, destinada a transitar por vías fluviales, con una capacidad de al menos siete nudos de velocidad; y, artefacto fluvial, toda construcción flotante que carece de propulsión propia y que opera en medios fluviales, no comprendida en la definición de nave fluvial.

Informa que los antecedentes, requisitos y condiciones que deberán presentar y cumplir los interesados para la operación, funcionamiento, habitabilidad, equipamiento y seguridad de las naves y artefactos fluviales serán determinados por un reglamento que se dicte, y que serán revisados y aprobados por la autoridad fluvial.

Afirma que las naves y artefactos fluviales cuyo tonelaje sea superior a 50 toneladas de registro grueso y también aquellas de pasajeros o mixtas que posean capacidad para transportar sobre el número máximo de pasajeros señalado por el reglamento, estarán al mando de un Patrón Fluvial, quien estará investido de la misma autoridad, atribuciones y obligaciones establecidas en el cuerpo legal para el Capitán, sin perjuicio de aquéllas que establezca el correspondiente reglamento. Los requisitos que deberá cumplir este Patrón Fluvial, para obtener el reconocimiento de la autoridad pertinente, estarán determinados en un reglamento que deberá considerar aspectos de formación en navegación y en seguridad, titulación y certificación de conocimiento e idoneidad para el cargo.

En cuanto a las naves y artefactos fluviales cuyo tonelaje sea igual o inferior a 50 toneladas de registro grueso y también aquellas de pasajeros o mixtas que posean capacidad para transportar hasta el número máximo de pasajeros señalado en el reglamento, se prescribe que estarán al mando de un Patrón en los términos contemplados en el artículo 70 del decreto ley N° 2.222.

Agrega que en caso de accidente o siniestro fluvial, los certificados de seguridad caducarán en forma total o parcial, según la naturaleza de las averías ocasionadas. La autoridad fluvial competente suspenderá el zarpe o las operaciones de la nave o artefacto naval afectado, hasta que se subsanen las deficiencias observadas.

Expone que todo lo relativo al establecimiento, requisitos, características y uso de muelles fluviales se detallará en el reglamento que se dictará, en el que también se regulará el orden, la seguridad y la disciplina de las naves o embarcaciones fluviales.

Concluye señalando que la autoridad fluvial será la encargada de fiscalizar las condiciones de seguridad de naves y artefactos fluviales, para lo cual otorgará un certificado de seguridad supeditado al cumplimiento de las normas sobre reconocimiento, frecuencia y resultado que se establecen en la legislación nacional, cuya emisión y requisitos serán detallados en el reglamento respectivo.

- - -

## DISCUSIÓN EN GENERAL

**El asesor del Ministerio de Defensa Nacional, señor Sebastián Lagos,** indicó que el proyecto de ley fue impulsado por las fuerzas comunitarias de la zona de Valdivia, especialmente por las asociaciones gremiales del ámbito fluvial, que fueron respaldadas, además, por los Honorables Senadores de la Región de Los Ríos, señores Eduardo Frei y Carlos Larraín.

Sostuvo que en la actualidad la navegación fluvial se rige por disposiciones dispersas en diversos cuerpos normativos, por lo que la iniciativa uniformará y sistematizará este marco regulatorio.

Expresó que el articulado del proyecto de ley flexibilizará la aplicación de las normas generales, puesto que deja entregado al reglamento respectivo el detalle de algunas materias.

Por último, destacó los principales aspectos del Mensaje, observando que la autoridad encargada de la navegación fluvial seguirá siendo la DIRECTEMAR.

**El Director (S) de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR)** efectuó una presentación, en la que explicó la normativa internacional y nacional que regula la navegación fluvial, enunciando, en éste último caso, los principales textos, tanto legales como reglamentarios.

Expuso las fortalezas de la iniciativa en estudio, tales como el fomento de la navegación fluvial; la contribución al dinamismo de la economía local y al desarrollo de los intereses marítimos nacionales; la adaptación de las exigencias técnicas a la particular realidad de la navegación fluvial; el radicar el ejercicio de “la autoridad fluvial” en la Autoridad Marítima existente; el establecimiento como principios inspiradores de la seguridad en la navegación, la protección de la vida humana y la preservación del medio

ambiente acuático. Reiteró que se trata de una regulación flexible, que delega en la potestad reglamentaria las materias de orden técnico.

A continuación, comentó algunos problemas y dificultades reseñados en el Mensaje, entre ellos, la estacionalidad de la navegación fluvial al ser practicable solo en verano, lo que conlleva el problema de conseguir la dotación y la tripulación necesarias para este tipo de embarcaciones. También destacó la repercusión en la contratación de dotaciones calificadas y algunos aspectos relacionados con la asistencia en situaciones de emergencia, teniendo en cuenta que la navegación fluvial es considerada más segura que la marítima.

Adelantó, luego, algunas observaciones y planteamientos sobre el articulado del proyecto de ley, a saber:

1.- El artículo 170, define y distingue “nave fluvial” y “artefacto fluvial”. Al respecto, indicó que no es necesario formular un nuevo concepto de nave fluvial, diverso al del artículo 826, inciso primero, del Código de Comercio, que prescribe que “Nave es toda construcción principal, destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión.”. Sugirió adaptarlo al contexto fluvial, con la redacción siguiente: “Nave fluvial es toda construcción principal, destinada a navegar por vías fluviales, cualquiera que sea su clase y dimensión.”.

Respecto del concepto de “artefacto fluvial” que se propone, acotó que podría generar dudas en cuanto a la calificación de un objeto como nave o artefacto. Recomendó aplicar en esta materia la definición de “artefacto naval” dispuesta en el inciso final del artículo 826 del Código de Comercio: “Artefacto naval es todo aquel que, no estando construido para navegar, cumple en el agua funciones de complemento o de apoyo a las actividades marítimas, fluviales o lacustres o de extracción de recursos, tales como diques, grúas, plataformas fijas o flotantes, balsas u otros similares. No se incluyen en este concepto las obras portuarias aunque se internen en el agua.”.

2.- El artículo 171, clasifica naves y artefactos fluviales, según su tonelaje de registro grueso. Planteó que esta distinción no se aplica en las otras normas del proyecto de ley, que emplea la tradicional diferencia entre naves mayores y menores. De mantenerse el artículo, dijo, es necesario tener presente que la medida del tonelaje de registro grueso no es aplicable a los artefactos navales**.**

3.- El artículo 174, establece que las naves y artefactos fluviales mayores de 50 toneladas de registro grueso (TRG) y aquellas que posean capacidad para transportar sobre el número máximo de pasajeros que señale el reglamento, estarán al mando de un “Patrón Fluvial”; mientras que las de menos de 50 TRG y las que posean capacidad para transportar hasta el número máximo de pasajeros que señale el mencionado reglamento, estarán al mando de un Patrón de Nave Menor.

Manifestó que habría que crear el título de “Patrón Fluvial” en la reglamentación vigente. Asimismo, sugirió distinguir únicamente en base al arqueo de la nave. Concluyó que, por definición, los artefactos navales no se emplean en el transporte de bienes y/o personas.

4.- El número 2) del artículo único, excluye el cumplimiento del nuevo Título XI de la función fiscalizadora que realiza la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

En su opinión, el ejercicio de la autoridad fluvial no es sino otra atribución concedida a la Autoridad Marítima Nacional existente, por lo que no se advierte la necesidad de exceptuar de su labor fiscalizadora la observancia de las disposiciones del nuevo Título XI de la Ley de Navegación.

**El asesor del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, señor Esteban Carrasco,** hizo presente que la Secretaría de Estado que representa apoya el proyecto de ley, puesto que promocionará la actividad fluvial de nuestro país y resguardará la seguridad en el transporte, regulando también todas las actividades relacionadas con esta materia.

Puso a disposición de la Comisión un documento con la explicación particularizada de la iniciativa, que se adjunta al presente informe.

**El Alcalde de Valdivia, señor Omar Sabat,** señaló que desde el terremoto de 1960 la actividad económica de la ciudad de Valdivia se ha ido deteriorando, debido al éxodo de las empresas radicadas en la zona.

Afirmó que esta comuna fluvial en un momento dio la espalda al río, pero la realidad ha demostrado la necesidad de volver a potenciar este importante factor natural y económico en el desarrollo de la zona.

Destacó que la planificación actual de la ciudad apunta hacia el Río Valdivia; por ello requiere una legislación adecuada y flexible que permita realizar labores fluviales con normalidad.

Mencionó que el municipio -con fondos otorgados por la SUBDERE- planea construir seis muelles fluviales para ser usados por los taxis y por cualquier persona que desee efectuar una actividad en el río, resaltando que se piensa implementar un sistema de transporte público fluvial sustentable, que contribuya a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

Explicó que el proyecto de ley constituye un gran avance para la actividad turística y comercial de la ciudad, que posee el único río navegable en Chile. Con la nueva regulación, señaló, se consolidará como un atractivo turístico nacional e internacional, con el consiguiente fomento económico de Valdivia.

Indicó que la iniciativa en estudio brindará un marco especial para las actividades comerciales y turísticas llevadas a cabo en los ríos, otorgando certeza jurídica a las personas que las realizan, ya que la actual regulación permite la discrecionalidad de la autoridad. Agregó que un reglamento normará las materias específicas, otorgándole flexibilidad al ordenamiento jurídico aplicable.

Enfatizó que la iniciativa dará un reconocimiento expreso a los muelles fluviales, disponiendo requisitos, características y usos que podrán tener estas instalaciones, lo cual, reiteró, tiene gran relevancia para la ciudad.

A lo anterior, concluyó, se une la tradición fluvial de la comuna, fortalecida por el esfuerzo de ciudadanos microempresarios, que han posicionado a esta zona como un centro turístico.

**El Presidente de la Asociación de Turismo Fluvial (ATF), señor Jimmy Davis,** expresó que la ciudad de Valdivia ha ido disminuyendo su actividad económica y comercial, e hizo un llamado a concentrar los esfuerzos en el fortalecimiento de la actividad fluvial.

Además, planteó la necesidad de que el puerto de Corral recobre la importancia que merece, y que Valdivia termine con la subutilización de sus instalaciones fluviales.

Señaló que el desarrollo de la actividad fluvial en la zona ha sido complejo debido a la aplicación de una normativa destinada a la actividad marítima, en circunstancias de que se trata de ambientes que poseen características particulares, que los hacen diferentes. Actualmente, dijo, DIRECTERMAR no tiene facultades legales para obviar ciertos aspectos regulatorios que aplica a la navegación fluvial, cuestión que será subsanada con este proyecto de ley.

Informó que su Asociación ha trabajado en la confección del reglamento de esta nueva legislación, tarea esencial para el buen funcionamiento y aplicación de la ley. Concluyó destacando la transversalidad de las fuerzas vivas de la ciudad de Valdivia que trabajaron mancomunadamente en la enunciación de este proyecto.

**El Presidente de la Sociedad Marítima de Niebla (Transbordadores), señor Jorge Larraín,** expuso que las barcazas utilizadas como transbordadores son destinadas a la actividad turística y al transporte de carga y de vehículos entre Niebla y las ciudades de Valdivia y de Corral.

Recordó que hoy en día la normativa clasifica a las naves en mayores y menores; y reafirmó que los requerimientos establecidos para las mayores son de difícil cumplimiento, impidiendo el adecuado desarrollo de esta actividad. Por ello, subrayó la importancia de que el proyecto de ley flexibilice los preceptos aplicables a las naves fluviales que efectúan actividades de transporte, carga o dragado.

**El Honorable Senador señor Frei** agradeció al ex Ministro de Economía, Fomento y Turismo, señor Pablo Longueira, por haber hecho posible esta iniciativa.

Puso de relieve que hace un año y medio diversas agrupaciones de Valdivia han estado trabajando en una regulación más adaptable a la actividad fluvial, corrigiendo el enfoque marítimo de la actual legislación.

En este contexto, mencionó que empresarios de la zona construyeron catamaranes y taxis fluviales, que no han podido operar, porque no han logrado conseguir los permisos para construir los paraderos correspondientes, ya que deben cumplir con las mismas exigencias y requisitos que los muelles marítimos. También observó que el puerto de Corral transporta escasamente entre 200 y 300 toneladas al año, debido a la falta de acceso al mismo.

**Su Señoría** instó a cambiar el enfoque de la regulación fluvial, insistiendo en que debe ser distinta a la marítima, habida consideración de las diferencias existentes entre ambos medios de navegación.

Por otra parte, opinó que la ciudad de Valdivia debe impulsar el turismo durante todo el año y no sólo en la época estival, ya que hoy la autoridad marítima concede los permisos para que las actividades fluviales se realicen entre enero y marzo. Recordó que el Centro Náutico de la ciudad demoró alrededor de dos años en obtener la concesión respectiva, por la excesiva cantidad de requerimientos de la autoridad.

Llamó a tener una visión global de la iniciativa en tramitación, y solicitó a la Armada cambiar el enfoque marítimo de su labor en el Río Valdivia hacia una visión fluvial. Añadió que las áreas fluviales son importantes para una serie de actividades, como el transporte de personas y de carga, turismo y dragado, entre otras; en consecuencia, la nueva legislación constituirá una herramienta importante para el fomento económico y comercial de la ciudad de Valdivia.

Confirmó que existe un reglamento confeccionado con la colaboración de los actores involucrados, que será indispensable para adecuar la normativa a la realidad fluvial; de lo contrario, enfatizó, la ley será letra muerta.

Asimismo, aseveró que varias industrias se han trasladado de la ciudad de Valdivia; citó el caso de ASENAV, que finalmente frustró el intento de abandonar la Región gracias a la gestión de un offset para construir remolcadores para el Polo Norte, por encargo de una empresa extranjera.

Además, dijo que los productos de la zona sur de nuestro país salen por el Puerto de Coronel -como la madera de la empresa Celulosa Valdivia-, lo que es inexplicable teniendo el puerto de Corral en la Región de Los Ríos.

Concluyó su argumentación realzando que la única posibilidad de crecimiento para Valdivia es por medio de la actividad fluvial. Indicó que en la actualidad y pese a la escasez de instalaciones, en el Muelle de Valdivia hay un submarino de la Armada que ocupa casi el 50% de su capacidad, impidiendo su uso por particulares que deseen efectuar alguna actividad fluvial, como el transporte de pasajeros o la realización de deportes náuticos.

**El Alcalde de Valdivia** señaló que el proyecto a ejecutar en el borde costero del río contempla dejar ciertas franjas libres para que los privados efectúen inversiones, y para que la comunidad las utilice según su conveniencia. Añadió que estas instalaciones servirán también para conectar los distintos sectores rurales de la zona, que muchas veces quedan aislados por fenómenos climáticos.

**El Honorable Senador señor Kuschel** felicitó a la comunidad valdiviana por hacer posible esta iniciativa de ley, agregando que en la Región que representa también existen ríos navegables, pero que no son de la envergadura e importancia del Río Valdivia. Manifestó estar de acuerdo con la flexibilización de las normas para la navegación fluvial, y afirmó que la navegación lacustre también presenta este tipo de problemas. Anunció que a futuro sería interesante analizar una nueva iniciativa que aborde esta última actividad.

**El Honorable Senador señor Gómez** adhirió a las felicitaciones del Honorable Senador señor Kuschel, y expresó su disconformidad con la actual centralización en el sistema de toma de decisiones, resaltando que es nefasto para las regiones, ya que deben consultar todo al Nivel Central. Abogó por la elección popular de los CORE y porque una parte de los recursos producidos por una región queden en ella y sean administrados en forma local.

Aseveró que la Armada de Chile posee una visión de la legislación que impide el adecuado desarrollo de los bordes costeros, tanto marítimos como fluviales, y destacó la importancia de contar con un reglamento claro y flexible para la apropiada aplicación de la ley en los ríos.

Finalmente, rescató el hecho de que el proyecto de ley haya sido promovido y apoyado desde un principio por los Senadores de la Región de Los Ríos, y recordó que la nueva normativa -aunque inspirada en el Río Valdivia- será aplicable a todos los ríos navegables del país, ya que se trata de una regulación de carácter general.

**El Honorable Senador señor Carlos Larraín** sostuvo que la iniciativa recoge los principales requerimientos de los actores locales de la ciudad de Valdivia, con miras al correcto funcionamiento de las actividades fluviales.

Añadió que su articulado fue acuciosamente analizado por entendidos en la materia, tomando en consideración la legislación comparada. Abogó por que el Congreso Nacional le otorgue una

tramitación ágil, y agradeció a los ex Ministros de Defensa Nacional y de Economía, Fomento y Turismo, señores Andrés Allamand y Pablo Longueira, respectivamente, por hacer posible esta iniciativa.

**El Honorable Senador señor Coloma** anunció su voto favorable a la idea de legislar, ya que permitirá metodizar y flexibilizar el marco regulatorio de la navegación fluvial, posibilitando el desarrollo de actividades económicas y turísticas. Lo anterior, dijo, ayudará también a las regiones y a la desconcentración de poderes.

**Su Señoría** puso énfasis en las particulares condiciones de la navegación en ríos, que no han sido consideradas por la legislación vigente, tornando dificultosa su operación. Por ello respaldó la nueva regulación, que reconoce la realidad de la navegación fluvial, con sus características particulares, que la hacen diferente de la actividad marítima propiamente tal. En este sentido, manifestó concordar con el principio consagrado en el número 2) del artículo único.

**- - -**

**-Puesto en votación el proyecto de ley en general, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Coloma, Frei, Gómez y Larraín, don Carlos.**

**- - -**

## TEXTO DEL PROYECTO

En mérito de los acuerdos precedentemente expuestos, vuestra Comisión de Defensa Nacional tiene el honor de proponeros que aprobéis, en general, el siguiente proyecto de ley:

## P R O Y E C T O  D E  L E Y:

“Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el decreto ley N° 2.222, de 1978, Ley de Navegación:

“1) Incorpórase el siguiente Título XI, nuevo, sobre Navegación Fluvial, pasando los actuales artículos 168 a 172 a ser 184 a 188, respectivamente.

“TÍTULO XI.
De la Navegación Fluvial

Párrafo 1° Disposiciones Generales

Art. 167. Para efectos de este Título se entenderá por actividad fluvial, toda aquella actividad relacionada con la navegación de

naves y artefactos fluviales que se ejecuten en ríos que sirvan como vías fluviales.

Art. 168. Todas las actividades concernientes a la navegación fluvial o relacionada con ella, se regirán por este Título y las disposiciones establecidas en la presente ley y sus reglamentos, en aquello que le sea aplicable.

Art. 169. Corresponderá ejercer la autoridad fluvial a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, quien en ejercicio de sus atribuciones velará por la debida organización y control de la navegación fluvial.

Asimismo, aplicará y fiscalizará el cumplimiento de lo dispuesto en el presente Título, de los convenios internacionales y las normas legales o reglamentarias relacionadas con sus funciones. Serán funciones de la autoridad fluvial:

1. Efectuar los reconocimientos, generales o parciales de las naves y artefactos fluviales, para el otorgamiento, refrendo o renovación de sus certificados de seguridad contemplados por el presente Título o en el reglamento que al efecto se dicte, incluyendo los convenios internacionales de los cuales el país es parte.

2. Emitir las certificaciones de seguridad que correspondan, previa realización de los reconocimientos a que hubiere lugar.

3. Efectuar peritaje de naves y artefactos fluviales, afectados por siniestros o accidentes en la navegación.

4. Aprobar los proyectos de construcción, reparación, modificación y transformación de naves y artefactos fluviales.

5. Toda otra contemplada en el decreto con fuerza de ley N° 292, del Ministerio de Hacienda, de 1953, Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, en la presente ley u otras leyes y reglamentos concernientes a la navegación fluvial o relacionada con ella.

Párrafo 2° De Las Naves

Art. 170. Las naves o artefactos fluviales serán según el tipo de servicio que presten: naves o artefactos fluviales de carga, naves o artefactos fluviales de pasajeros, o naves o artefactos fluviales mixtas.

Para efectos de este Título, se entenderá por nave fluvial, toda construcción principal o independiente, apta para la navegación, cualquiera que sea su sistema de propulsión, destinada a transitar por vías fluviales, con una capacidad de al menos siete nudos de velocidad.

Asimismo, se entenderá por artefacto fluvial, toda construcción flotante que carece de propulsión propia y que opera en medios fluviales, no comprendida en el inciso anterior.

Art. 171. Las naves o artefactos fluviales señaladas en el artículo precedente, se clasificarán atendido su registro grueso en:

1) Naves o artefactos fluviales hasta 25 toneladas de registro grueso;

2) Naves o artefactos fluviales de 25 a 100 toneladas de registro grueso; y

3) Naves o artefactos fluviales de 100 a 250 toneladas de registro grueso.

Art. 172. Un reglamento determinará los antecedentes, requisitos y condiciones que deberán presentar y cumplir los interesados para la construcción de naves y artefactos fluviales, los que serán revisados y aprobados por la autoridad fluvial.

Dicho reglamento establecerá los antecedentes, requisitos y condiciones para cada nave o artefacto fluvial, teniendo en consideración el tipo de servicio que presten y su tonelaje de registro grueso.

Art. 173. Un reglamento determinará los antecedentes, requisitos y condiciones que deberán presentar y cumplir los interesados para la operación, funcionamiento, habitabilidad, equipamiento y seguridad de las naves y artefactos fluviales, los que serán revisados y aprobados por la autoridad fluvial.

Dicho reglamento establecerá los antecedentes, requisitos y condiciones para cada nave o artefacto fluvial, teniendo en consideración el tipo de servicio que presten y su tonelaje de registro grueso.

### Párrafo 3° Del Personal Embarcado

Art. 174. Las naves y artefactos fluviales cuyo tonelaje sea superior a 50 toneladas de registro grueso y también aquellas de pasajeros o mixtas que posean capacidad para transportar sobre el número máximo de pasajeros señalado por el reglamento que al efecto se dicte, estarán al mando de un Patrón Fluvial, quien estará investido de la misma autoridad, atribuciones y obligaciones establecidas en el presente cuerpo legal para el Capitán, sin perjuicio de aquéllas que establezca el correspondiente reglamento.

Los requisitos que deberá cumplir este Patrón Fluvial, para contar con el reconocimiento por parte de la autoridad pertinente, estarán determinados en un reglamento dictado para estos efectos, el que deberá considerar aspectos de formación en navegación y seguridad, titulación y certificación de conocimiento e idoneidad para el cargo.

Las naves y artefactos fluviales cuyo tonelaje sea igual o inferior a 50 toneladas de registro grueso y también aquellas de pasajeros o mixtas que posean capacidad para transportar hasta el número máximo de pasajeros señalado por el reglamento, estarán al mando de un Patrón en los términos establecidos en el artículo 70 del presente cuerpo legal, junto con las responsabilidades para éste.

Art. 175. El patrón fluvial será responsable por las omisiones de los reconocimientos, correspondiéndole especialmente la obligación de notificar a la autoridad fluvial la caducidad de los certificados e informar a la autoridad fluvial del primer puerto a que arriben, las averías o defectos que afecten a su seguridad o a la integridad de sus dispositivos de salvamento. La descripción de los reconocimientos que se requiere efectuar se establecerá en el reglamento que se dictará al efecto.

Art. 176. La dotación de tripulación de las naves o artefactos fluviales, esto es, del conjunto de personas embarcadas, debidamente identificadas y provistas de sus respectivos permisos o licencias, destinadas a atender y desempeñar las diversas funciones y operar con seguridad los instrumentos y accesorios de una nave o artefacto fluvial, y sus medios de salvamento, ya sea en navegación o en puerto, será fijada por la autoridad fluvial, de conformidad con el reglamento respectivo.

### Párrafo 4° Otros Aspectos De La Navegación Fluvial

Art. 177. En caso de accidente o siniestro fluvial, los certificados de seguridad caducarán en forma total o parcial, según la naturaleza de las averías causadas. En tal caso, la autoridad fluvial competente suspenderá el zarpe o las operaciones de la nave o artefacto naval afectado, hasta que se subsanen las deficiencias observadas.

La autorización de zarpe o el reinicio de las operaciones, según el caso, estarán sujetas a la realización de los reconocimientos adicionales, generales o parciales, destinados a verificar el resultado de las reparaciones llevadas a cabo para restituir la nave o artefacto fluvial, a lo menos, a su condición operativa previa al accidente.

Art. 178. Todo lo relativo al establecimiento, requisitos, características y uso de muelles fluviales se establecerá en reglamento que se dictará al efecto.

Asimismo, las normas relativas al orden, seguridad y disciplina de las naves o embarcaciones fluviales se establecerán en un reglamento que se dictará al efecto.

Art. 179. La recepción y el despacho de las naves reguladas en el presente Título, se llevará a cabo según el procedimiento establecido en el reglamento que se dictará al efecto.

Art. 180. La regulación del zarpe de naves o artefactos fluviales de pasajeros dedicados al turismo, se establecerá en un reglamento que se dictará al efecto.

Párrafo 5° De Las Certificaciones

Art. 181. La autoridad fluvial será la encargada de fiscalizar las condiciones de seguridad de naves y artefactos fluviales, para lo cual otorgará un certificado de seguridad supeditado al cumplimiento de las normas sobre reconocimiento, frecuencia y resultado que se establecen en la legislación nacional, cuya emisión y requisitos serán establecidos por el reglamento que regule la materia.

Art. 182. La fiscalización, tendrá por objeto comprobar que la nave o artefacto fluvial, sus aparatos y dispositivos, elementos, materiales o equipos, su tripulación, su maquinaria e instalaciones, su carga y sus procedimientos operativos, reúnen, respecto al fin al que se destina, las prescripciones y condiciones aplicables del presente Título, en materia de seguridad fluvial, que se entenderá como seguridad de la vida humana en la navegación, de la nave o artefacto fluvial particular, de la navegación y de prevención de la contaminación del medio ambiente fluvial producida desde a bordo.

Art. 183. La regulación de los procedimientos destinados a la certificación y verificación del cumplimiento de los requisitos por parte de la tripulación y dotación mínima de las embarcaciones fluviales deberá ser establecida en un reglamento que se dictará al efecto.”.

2) Intercálase en el artículo 5°, entre la coma que sigue al término “ley” y la expresión “de los convenios internacionales”, la frase “con excepción del Título XI,”.”.

Artículo transitorio. Los reglamentos establecidos en el Título XI sobre Navegación Fluvial del decreto ley N° 2.222, de 1978, Ley de Navegación, incorporado por esta ley, deberán ser dictados por el Ministerio de Defensa Nacional y suscritos, además, por los Ministros de Economía, Fomento y Turismo y de Transportes y Telecomunicaciones, en un plazo no superior a 1 año a contar de la fecha de publicación del presente cuerpo legal.”.

- - -

Acordado en sesiones celebradas el día 14 de mayo de 2013, con asistencia de los Honorables Senadores señor Juan Antonio Coloma Correa (Presidente), José Antonio Gómez Urrutia, Pedro Muñoz Aburto, Baldo Prokurica Prokurica (Carlos Larraín Peña) y Patricio Walker Prieto (Eduardo Frei Ruiz Tagle).

Sala de la Comisión, a 17 de mayo de 2013.

Milena Karelovic Ríos
Secretaria de la Comisión

## RESUMEN EJECUTIVO

**INFORME DE LA COMISIÓN DE DEFENSA NACIONAL,** recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que incorpora un título nuevo sobre navegación fluvial en el decreto ley N° 2.222, de 1978, Ley de Navegación. **BOLETÍN Nº 8.913-02**

---

**I. OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** incorporar un nuevo título a la Ley de Navegación, para promover la actividad en los ríos de nuestro país y resguardar la seguridad del transporte en ellos, regulando todas las labores concernientes a la navegación fluvial o relacionadas con ella.

**II. ACUERDOS:** aprobado en general **(4X0).**

**III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** consta de un artículo permanente y uno transitorio.

**IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no hay.

**V. URGENCIA:** no hay.

**VI. ORIGEN INICIATIVA:** Mensaje de Su Excelencia el señor Presidente de la República.

**VII TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** primero.

**VIII. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** 30 de abril 2013.

**IX. TRÁMITE REGLAMENTARIO:** primer informe, en general.

**X. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:** Decreto ley N° 2.222, de 1978, Ley de Navegación.

Valparaíso, a 17 de mayo de 2013.

Milena Karelovic Ríos
Secretaria de la Comisión