**BOLETÍNES Nºs. 3512-10;**
**3514-10;**
**y 3516-10.**

**INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA SOBRE LOS PROYECTOS DE ACUERDO QUE APRUEBAN DIVERSAS ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974 (SOLAS, 1974); A SU PROTOCOLO DE 1988 Y A SU ANEXO; EL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCION DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS, ADOPTADOS POR RESOLUCIONES DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL Y DE LA CONFERENCIA DE LOS GOBIERNOS CONTRATANTES PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR.**

---

**HONORABLE CÁMARA:**

La Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana pasa a informar, en primer trámite constitucional, sin urgencia, sobre los proyectos de acuerdo aprobatorios de las enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS, 1974); a su Protocolo de 1988 y su anexo; y del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), adoptado mediante las resoluciones del Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes de SOLAS, 1974, sometidos a la consideración de la H. Cámara en la forma siguiente:

a) Las enmiendas al Anexo del Convenio SOLAS, 1974, y la adopción del Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), aprobadas mediante las resoluciones 1 y 2, de fecha 12 de diciembre de 2002, por la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, 1974, por el mensaje boletín Nº 3512-10;

b) Las enmiendas al Convenio SOLAS, 1974, adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, mediante sus resoluciones MSC. 69 (69), de 18 de mayo de 1998; MSC. 87 (71), de 27 de mayo de 1999, y MSC. 91 (72) y MSC 92 (72), de 26 de mayo de 2000, mediante el mensaje boletín Nº 3514-10, y

c) Las enmiendas al Convenio SOLAS, 1974, enmendado, adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI mediante la resolución MSC. 99 (73), de 5 de diciembre de 2000, y las enmiendas al Protocolo de 1988, relativo al Convenio SOLAS, 1974, enmendado, adoptadas por el mismo Comité en su resolución MSC. 100 (73), de 5 de diciembre de 2000, por el mensaje boletín 3516-10.

Por la identidad de compromisos, propósitos y alcance normativo que presentan las enmiendas al Convenio SOLAS, 1974, y el Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias(PBIP), y por razones de economía procesal ya observada en casos similares en que se han tramitado, simultáneamente, varios instrumentos internacionales de estas características, la Comisión ha acordado informar en un solo acto todos los proyectos de acuerdo antes señalados, sin perjuicio de las decisiones que la H. Cámara adopte respecto de cada uno, en votación única o separada.

**I.- ANTECEDENTES GENERALES.**

1.- La Organización Marítima Internacional (IMO, según su sigla inglesa), en cuyo seno se ha elaborado la normativa internacional en trámite de aprobación parlamentaria, es un organismo de la Organización de Naciones Unidas, especializado exclusivamente en asuntos marítimos, que tiene por objetivo facilitar la cooperación entre los Gobiernos en asuntos técnicos relacionados con el transporte, la seguridad y la eficiencia de la actividad marítima. Para tal efecto estudia y formula recomendaciones que tienden a facilitar el funcionamiento y desarrollo de la navegación marítima comercial, tanto en el terreno técnico como en el económico y comercial.

Al mismo tiempo, promueve la adopción de acuerdos internacionales respecto a la navegación marítima comercial y, para ese fin, prepara acuerdos internacionales.

Se ocupa también de la contaminación en el mar y del tráfico marítimo, así como de tratar de abolir las prácticas restrictivas y discriminatorias que afectan la marina mercante.

Dos son, fundamentalmente, sus funciones: facilitar el transporte marítimo y velar por la seguridad en la navegación marítima.

Chile, como uno de sus 156 Estados Miembros, ha incorporado a su orden interno la constitución de la OMI y participa en diversos convenios y protocolos elaborados para regular aspectos de la seguridad de la vida humana en el mar, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques. Para ocuparse del primero de dichos aspectos, ha constituido el Comité de Seguridad Marítima (CSM o MSC, según su sigla española o inglesa), en cuyo seno fueron elaboradas las enmiendas a SOLAS, 1974, y el Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP) que se informan a la H. Cámara en este acto.

2.- Respecto del Convenio SOLAS, 1974, publicado en el Diario Oficial del 11 de julio de 1980, los mensajes (boletines 3514-10 y 3516-10) destacan que dicho instrumento es el más importante de los Convenios adoptados por la OMI en favor de la seguridad de la vida humana en el mar. Agregan que en atención a los cambios y avances tecnológicos que experimenta la industria marítima, el Convenio SOLAS, 1974, es modificado continuamente, siendo, por ello, indispensable su incorporación a nuestro ordenamiento jurídico interno.

Por otra parte, el mensaje relativo a las enmiendas al anexo de SOLAS 1974, (boletín 3512-10) precisa que ellas tienen como principal propósito incrementar la seguridad y protección del transporte marítimo ante los riesgos que plantea la creciente amenaza de actos ilícitos, especialmente terroristas, que ponen en peligro a personas y bienes que intervienen directa o indirectamente en acciones vinculadas con dicha actividad, afectando gravemente al comercio y a la economía mundial.

Añade que la implementación de las enmiendas al Convenio SOLAS 1974, mediante la adopción del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), establece un marco para el desarrollo de la colaboración internacional entre los Estados, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores navieros y portuarios, a fin de detectar tempranamente las amenazas que afecten a la protección de los buques e instalaciones portuarias utilizadas para el comercio internacional y adoptar coordinadamente medidas tendientes a prevenir la ocurrencia de actos ilícitos dirigidos en su contra.

Cabe hacer notar que las enmiendas al Convenio SOLAS, 1974, y el Código PBIP, que se reseñarán más adelante, se considerarán aceptadas al 1º de enero de 2004, a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes, o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que las rechazan. Aceptadas las enmiendas, entrarán en vigor internacionalmente el 1º de julio de 2004.

3.- La Autoridad Marítima nacional encargada de velar por el cumplimiento de la normativa emanada de la OMI es la Dirección del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), y a su Director General le corresponde asumir la representación oficial del Estado ante la OMI, conforme lo dispuesto por el decreto ley Nº 2.222, de 21 de mayo de 1978.

Entre los convenios de la OMI que DIRECTEMAR debe aplicar, por mandato expreso de la Ley de Navegación, se encuentra precisamente el que protege la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS, 1974).

## II.- RESEÑA DE LAS ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS, 1974.

### 1º) Principales enmiendas aprobadas por la resolución MSC. 99 (73). de 2000.

Estas enmiendas, de carácter eminentemente técnico, tienen por objeto actualizar sistemas y procedimie ntos e incorporar nuevos equipamientos y dispositivos de navegación y de seguridad en las naves, conforme a los avances tecnológicos en los materiales, instrumentos y comunicación que se han originado en los últimos años.

Las principales disposiciones enmendadas por esta resolución son las siguientes:

a) En el capítulo II-1, Parte “A” “Estructura de los Buques”, la regla 3-4, “Medios de remolque de emergencia de los buques tanque”, se simplifica y mejora, incorporándose otros requerimientos, para armar y proceder rápidamente a la maniobra de remolque de emergencia que deben llevar, obligatoriamente, los buques tanques. Además, se incorpora al capítulo una nueva regla (la regla 3-5), que prohíbe hacer a bordo de los buques nuevas instalaciones con materiales que contengan asbesto.

b) Se sustituye el capítulo II-2, Construcción, prevención, detección y extinción de incendios, para actualizarlo conforme a los nuevos avances tecnológicos.

A modo de ejemplo, se establece la división del buque en zonas verticales, principalmente, mediante mamparos límite que ofrezcan una resistencia térmica y estructural.

c) Se sustituye totalmente el capítulo V, “Seguridad de la Navegación”, para actualizarlo conforme a las nuevas tecnologías de data y transmisión que se han ido incorporando al equipamiento de operación y de navegación del buque. A modo de ejemplo, se incorpora el Sistema de Identificación Automática del Buque (SIA) y el sistema de Registradores de Datos de la Travesía del Buque (RDT).

d) En el capítulo IX, “Gestión de la Seguridad Operacional de los Buques”, sólo se efectúan enmiendas editoriales y de adecuación de texto.

e) En el capítulo X, “Medidas de seguridad aplicables a las naves de gran velocidad”, se introducen enmiendas con la finalidad de incorporar la aplicación obligatoria del nuevo Código de Naves de Gran Velocidad 2000 (Código NGV 2000), exigido a aquellas naves de gran velocidad que se construyan a contar del 1º de julio del 2002.

**2º) Principales enmiendas aprobadas por la resolución MSC 100 (73) al Protocolo de 1988 del Convenio SOLAS, 1974.**

Estas enmiendas son accesorias a las de la resolución MSC 99 (73), reseñadas en el número anterior. Se enmienda el Apéndice que contiene la Certificación e Inventarios de Equipos Asociados, con el fin de compatibilizarlo con las enmiendas efectuadas al Convenio SOLAS, 1974, en el mismo aspecto y especificadas en el fundamento anterior de la resolución MSC 99 (73).

Todas las enmiendas antes indicadas se consideran aceptadas el 1º de enero del 2002 y vigentes, internacionalmente, a partir del 1 de julio del 2002.

**3º) Principales enmiendas dispuestas por la resolución MSC. 69 (69), de 1998.**

Estas enmiendas son de carácter técnico y de redacción, efectuadas con la finalidad de mejorar el texto de algunas reglas e introducir en otras menciones a documentos vinculados al Convenio, cuyo sentido y alcance se pasan a analizar.

a) En el capítulo II-1 parte "B" "Compartimentado y Estabilidad", en la regla 14 "Construcción y Pruebas Iniciales de Mamparos Estancos", fija una prueba con presión de agua para evaluar la estanqueidad de los mamparos estancos. Como enmienda se agregó la posibilidad de emplear otros métodos de prueba de la estanqueidad (principalmente visuales).

b) En el capítulo IV "Radiocomunicaciones", en la regla 1, "Ámbito de Aplicación", que determina el ámbito de aplicación de sus disposiciones, se aclara que lo que trata el capítulo no se aplicará a los buques si ya existe una disposición expresa en otro sentido.

En la regla 5-1, (regla nueva), relativa a las "Identidades del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos", se compromete a los gobiernos a registrar las identidades de llamada o número de identificación de la nave, cuando dichos equipos emitan o reciban la llamada de socorro prevista en el Sistema Mundial de Seguridad y Socorro Marítimo.

Por su parte, la regla 13, "Fuentes de Energía", trata sobre suministro de energía eléctrica. La enmienda incorpora un receptor de navegación aprobado y exigible al buque, para armonizarla con una nueva regla 18 que se introduce al mismo capítulo.

También se modifica la regla 15, "Prescripciones relativas al mantenimiento". La enmienda introduce un nuevo párrafo 9 que se refiere a las pruebas de funcionamiento que deben efectuarse a las radiobalizas de localización de siniestros por satélite.

Por último, se introduce una nueva regla 18, "Actualización de la situación", que exige un equipo de radiocomunicaciones bidireccional, que sea capaz de introducir automáticamente la situación del buque al emitir una señal de alerta de socorro.

c) En el capítulo VI, relativo al "Transporte de Carga", se enmienda el párrafo 6 de la regla 5, "Estiba y sujeción", para dejar fuera de su aplicación las cargas sólidas y líquida a granel.

d) En el capítulo VII, concerniente al "Transporte de Mercancías Peligrosas"**,** se suprime el párrafo 6 de la regla 5, eliminando la mención a un certificado que no correspondía propiamente a mercancías peligrosas.

Asimismo, en el párrafo 6 de la regla 6, que se refiere a la estiba y sujeción de la carga peligrosa en general, se deja fuera de la aplicación del párrafo, a las cargas sólidas y líquidas a granel.

**4º) Principales enmiendas dispuestas por la resolución MSC 87 (71)), de 1999.**

Estas enmiendas son el resultado de un largo proceso originado en 1993, debido al transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bulto a bordo de los buques; transporte no regulado. Ellas incorporan en el capítulo VII, "Transportes de Mercancías Peligrosas", una parte D sobre "Prescripciones especiales para el transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bulto o a

bordo de los buques", dando transparencia a una actividad que operaba fuera de prescripciones internacionales comunes.

Sólo estaba regulado el transporte de mercancías peligrosas de baja radiactividad, por efecto de dicho capítulo y el "Código Internacional de Transporte de Mercancías Peligrosas", vinculado al mismo.

**5º) Enmiendas aprobadas por la resolución MSC. 91 (72), de 2000.**

Estas enmiendas son de carácter menor e inciden en la regla 28, párrafo 2. Su objeto es liberar a los buques de pasaje de la obligatoriedad de tener una zona de aterrizaje y de evacuación de helicópteros, dejando dicha prescripción aplicable sólo a buques de pasaje de trasbordo rodado.

- También modifican el Apéndice del Convenio sobre certificados de seguridad internacionales, para hacer extensivo los certificados de seguridad de construcción y de equipo para buques de carga, a los buques graneleros.

**6º) Lo principal de las enmiendas dispuestas por resolución MSC. 92 (72). de 2000.**

Estas enmiendas son complementarias de la anterior, ya que tienen por objeto enmendar el Protocolo de 1988, haciendo extensiva la tipificación de los buques graneleros a los certificados internacionales de seguridad para los buques de carga.

**7º) Lo principal de las enmiendas al anexo de SOLAS 1974, dispuestas por la resolución 1, de 2002, de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes de SOLAS, 1974, celebrada entre los días 9 y 12 de diciembre de 2002.**

a) En el capítulo V, “Seguridad de la Navegación”, se introducen modificaciones a la regla 19, “Prescripciones relativas a los sistemas y aparatos náuticos que se han de llevar a bordo”, para adelantar la fecha a partir de la cual los buques que efectúen navegación marítima internacional y que tengan un arqueo bruto igual o superior a 300, pero inferior a 50.000, y que no sean de pasaje ni buques tanques, deben contar con el dispositivo denominado “Sistema de Identificación Automática” (SIA), haciendo obligatoria su implementación a más tardar el 31 de diciembre de 2004.

b) En el capítulo XI, “Medidas especiales para Incrementar la Seguridad Marítima”, el actual capítulo XI pasa a denominarse Capítulo XI-1 y se le introducen las siguientes modificaciones:

En la regla 3, “Número de identificación del buque”, se establece una nueva exigencia para buques de pasaje de arqueo bruto igual o superior a 100 y para los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300, que efectúen viajes internacionales, consistente en la obligación de tener marcado permanentemente el número de identificación del buque en lugares visibles en el exterior del mismo, y en lugares fácilmente accesibles en su interior.

En la regla 5, “Registro sinóptico continuo”, se incorpora una nueva regla que establece, para todos los buques a los que se aplica el capítulo I, la obligación de disponer de un Registro Sinóptico Continuo, documento cuya finalidad es que exista a bordo un historial referido a información necesaria para identificar el buque, sus propietarios, armadores y Estado de abanderamiento.

c) Se agrega un capítulo XI – 2, “Medidas Especiales para Incrementar la Protección Marítima”, aplicable, entre otros a los buques de pasaje y a los de carga de arqueo bruto igual o superior a 500, que estén dedicados a viajes internacionales. Se excluye de su aplicación, en general, a los buques que estén exclusivamente dedicados a servicios gubernamentales de carácter no comercial.

Consta de 13 reglas, en las que se establecen los lineamientos generales bajo los cuales se desarrolla un sistema, que operando a nivel internacional, permita la adopción de medidas de seguridad adecuadas y proporcionadas para enfrentar coordinadamente las nuevas amenazas de actos ilícitos, en especial, terroristas.

Así, a modo de ejemplo, los Gobiernos Contratantes establecerán los niveles de protección; podrán exigir a los buques que deseen entrar en sus puertos, que faciliten información conducente a verificar el cumplimento de las disposiciones de este capítulo; todos los buques a los que sea aplicable este capítulo, estarán sujetos a un control, cuando se encuentren en un puerto de otro Gobierno Contratante, y deberán estar provistos de un sistema de alerta de protección, que, al activarse, inicie y transmita automáticamente la alarma correspondiente.

Por último, se declara expresamente que nada de lo dispuesto en el presente capítulo irá en detrimento de los derechos y obligaciones de los Estados en virtud del derecho internacional.

**III.- RESEÑA DEL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (PBIP).**

El Código PBIP, aprobado por la resolución 2 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes de SOLAS, 1974, antes señalada, se compone de una parte A, cuyas disposiciones tendrán carácter obligatorio, y una parte B, que tendrá el carácter de recomendación para la aplicación de la parte A.

Este instrumento, define funciones y responsabilidades de los Gobiernos Contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores navieros y portuarios, con el objeto de garantizar la protección marítima, mediante la recopilación e intercambio eficaz y oportuno de la información relacionada con protección.

Ofrece una metodología; establece niveles de protección; establece la exigibilidad de planes de protección para los buques e instalaciones portuarias; el plan de protección del buque y sus cambios deben

ser aprobados por el Gobierno Contratante. Este plan tendrá un carácter reservado.

La evaluación de protección de la instalación portuaria debe ser realizada o aprobada por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada.

Basada en la evaluación señalada, se elaborará y mantendrá un plan de la instalación portuaria, el cual es reservado.

Se establecen los cargos y responsabilidades, tanto en torno a elaboración, implantación, mantenimiento, revisión y actualización de los planes de protección del buque e instalaciones portuarias, como para la coordinación entre ellos.

Se indica que los Gobiernos Contratantes deberán someter a prueba, en la medida que lo estimen oportuno, la eficacia de los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias que hayan aprobado.

Efectuadas las verificaciones pertinentes, el Gobierno Contratante expedirá o refrendará un Certificado Internacional de Protección del Buque, el que tendrá una duración máxima de 5 años. Se contempla la posibilidad de emitir certificados provisionales.

Se señalan las tareas que los Gobiernos Contratantes pueden delegar en “Organizaciones de Protección Reconocidas”.

## IV.- DECISIONES DE LA COMISIÓN.

### A) Personas escuchadas por la Comisión.

Durante el estudio de los proyectos de acuerdo en informe, la Comisión escuchó a los directivos de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), Capitanes de Navío señores Carlos Canales Guerrero, Director de Intereses Marítimos, y Estanislao Sebeckis Arce, Subdirector de Operaciones Marítimas, quienes entregaron diversos antecedentes que, en lo sustancial, son coincidentes con las consideraciones técnicas y de mérito que justifican la decisión de S.E. el Presidente de la República de someter estos instrumentos a la aprobación de la H. Cámara.

Por lo señalado, la Comisión decidió, por unanimidad, recomendar la aprobación de las enmiendas al Convenio SOLAS, 1974, y el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), adoptados por el Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la Organización Marítima Internacional, mediante sus resoluciones 99 (73) y 100 (73), de 2000; 69 (69), de 1998; 87 (71), de 1999; 91 (72) y 92 (72), de 2000, y por la Conferencia de los Gobiernos Contratantes de SOLAS, 1974, en sus resoluciones 1 y 2, de 2002, sometidas a la consideración de la H. Corporación mediante los proyectos de acuerdo boletines Nºs. 3512-10, 3514-10 y 3516-10, respectivamente.

Para tales efectos la Comisión propone adoptar, en votación única o votaciones separadas, los artículos únicos de los proyectos de acuerdos señalados, en los mismos términos en que los formulan los mensajes; es decir, en los siguientes:

1º) Artículo único de proyecto de acuerdo boletín Nº 3512-10:

***"Artículo único.- Apruébanse las Enmiendas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Solas 1974, y el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias PBIP, adoptados mediante las Resoluciones 1 y 2, respectivamente, de fecha 12 de diciembre de 2002, de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes de dicho Convenio Internacional, celebrada entre los días 9 y 12 de diciembre de 2002.".***

2º) Artículo único de proyecto de acuerdo boletín Nº 3514-10:

***"Artículo único.- Apruébanse las Enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Solas 1974, adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional mediante las siguientes Resoluciones: MSC 69 (69), de 18 de mayo de 1998; MSC. 87 (71), de 27 de mayo de 1999, y MSC. 91 (72) y MSC. 92 (72), de 26 de mayo de 2000.".***

3º) Artículo único de proyecto de acuerdo boletín Nº 3516-10:

***"Artículo único.- Apruébanse las Enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado, adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional mediante la Resolución MSC. 99 (73), de 5 de diciembre de 2000, y las Enmiendas al Protocolo de 1988, relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado, adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional mediante la Resolución MSC. 100 (73), de 5 de diciembre de 2000.".***

Concurrieron a la unanimidad con que la Comisión aprobó estos proyectos, los votos de la H. Diputada Allende Bussi, doña Isabel (Presidenta de la Comisión), y de los HH. Diputados integrantes Bayo Veloso, don Francisco; Jarpa Wevar, don Carlos Abel; Leay Morán, don Cristián; Masferrer Pellizzari, don Juan; Riveros Marín, don Edgardo y Villouta Concha, don Edmundo.

**B) Designación de Diputado Informante.**

Esta nominación recayó, por unanimidad, en la H. Diputada PÉREZ SAN MARTÍN, DOÑA LILY.

**C) Menciones reglamentarias.**

Las enmiendas y el Convenio internacionales aprobados por los proyectos de acuerdo en informe, no contienen disposiciones que merezcan las menciones reglamentarias ordenadas por los Nºs. 2 y 4 del artículo 287 del Reglamento de la H. Cámara.

)=======(

Discutidos y despachados en sesión celebrada el 18 de mayo de 2004, con asistencia de las HH. Diputadas Allende Bussi, doña Isabel (Presidenta de la Comisión), y Pérez San Martín, doña Lily; y de los HH. Diputados integrantes Bayo Veloso, don Francisco; Ibáñez Santa María, don Gonzalo; Jarpa Wevar, don Carlos Abel; Leay Morán, don Cristián; Masferrer Pellizzari, don Juan; Mora Longa, don Waldo; Riveros Marín, don Edgardo; Tarud Daccarett, don Jorge, y Villouta Concha, don Edmundo.

SALA DE LA COMISIÓN, a 18 de mayo de 2004.

FEDERICO VALLEJOS DE LA BARRA,
Abogado Secretario de la Comisión.