



INFORME DE LA COMISIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS, PESCA Y ACUICULTURA recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la Ley General de Pesca y Acuicultura, en materia de espacios de habitabilidad de embarcaciones pesqueras artesanales y embarcaciones menores prestadoras de servicios a la acuicultura.

Boletín N° 14.178-21

HONORABLE SENADO:

La Comisión de Intereses Marítimos, Pesca y Acuicultura del Senado procede a informar el proyecto de ley de la suma, iniciado por Mensaje de S.E. el Presidente de la República.

CONSTANCIAS

La iniciativa ingresó al Senado el 23 de junio de 2021.

Su articulado no requiere un quórum especial de aprobación, no incide en la organización o atribuciones de los tribunales ni precisa informe de la Comisión de Hacienda.

A las sesiones en que se debatió este asunto asistió, además de sus integrantes, el Honorable Senador señor Juan Castro Prieto.

También concurrieron:

De la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas: el Subsecretario, señor Alfonso Vargas.

De la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR): el Jefe de Servicio de Inspecciones Marítimas, Capitán de Navío, señor Gonzalo Araya.

De la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura: la Subsecretaria, señora Alicia Gallardo; la Subsecretaria (S), señora Mónica Orellana; el Subsecretario (S), señor Mauro Urbina; el Jefe de la División Administración Pesquera, señor Mauro Urbina; el Jefe del Departamento de



Pesquerías, señor Jürgen Betzhold; el Jefe de la División Acuicultura, señor Eugenio Zamorano, y el Asesor Legislativo, señor Dimitri Morales.

Del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura: El Director Nacional, señor Claudio Báez; la Directora Nacional (S), señora Jessica Fuentes, y el Subdirector de Pesquerías, señor Fernando Naranjo.

Del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo: el Asesor, señor Eric Correa.

De la Federación Nacional de Sindicatos de Oficiales de Naves Mercantes y Especiales de Chile: el Presidente, señor Arturo Bravo, y el Asesor, señor Juan Fernández.

De la Asociación Regional de Armadores y Servicios Marítimos (ARASEMAR A.G.): la Gerenta, señora Soledad Zorzano, y el representante del Directorio, señor Gamalier Millaldeo.

De la ONG Integración Marítima de Chile: el Presidente, señor Manuel Pino y el Vicepresidente, señor Eric Bascuñán.

De la Biblioteca del Congreso Nacional: el Investigador, señor Leonardo Arancibia.

El Jefe de Gabinete del Senador Kenneth Pugh, señor Pascal De Smet.

Los Asesores del Senador David Sandoval, señores Sebastián Puebla, Mauricio Anacona y Nicolás Starck.

Los Asesores del Senador Juan Castro, señores Sergio Mancilla y Daniel Quiroga.

La Asesora de la Bancada DC, señora Javiera Cabezas.

OBJETIVOS Y ESTRUCTURA DEL PROYECTO

El proyecto de ley aprobado en general por la Comisión tiene por objetivo perfeccionar la normativa relativa a espacios de habitabilidad de embarcaciones pesqueras artesanales y embarcaciones menores prestadoras de servicios de acuicultura, ampliando la protección a éstas últimas.



El proyecto consta de 2 artículos permanentes y
1 transitorio

ANTECEDENTES DE DERECHO

1. Ley N° 18.892, General de Pesca y Acuicultura.
- 2.- Decreto ley 2222, que sustituye la Ley de navegación.
- 3.- Ley N° 21.287, que modifica la ley N° 18.892, General de Pesca y Acuicultura, en cuanto a la definición de embarcación pesquera artesanal y sus condiciones de habitabilidad.

ANTECEDENTES DE HECHO

El Mensaje de S.E. el Presidente de la República comienza señalando que, la ley N° 21.287, publicada en el Diario Oficial el 12 de diciembre de 2020, modificó la Ley General de Pesca y Acuicultura con el objetivo de definir las condiciones de habitabilidad que deben cumplir las embarcaciones pesqueras artesanales y las que prestan apoyo a la acuicultura, disponiendo que ambas deberán estar provistas de elementos y características destinados a otorgar a la tripulación ambientes de seguridad, salud, higiene, confort y, en general, de espacios de alojamiento, alimentación y aseo que garanticen condiciones dignas de trabajo.

Continúa indicando que, sin embargo, la modificación introducida presenta algunos inconvenientes, que dificultan que su aplicación genere efectivamente los beneficios que la inspiraron.

Seguidamente, sostiene que, la ley N° 21.287 incorporó en el catálogo de definiciones de la Ley General de Pesca y Acuicultura el concepto de embarcación de apoyo a la acuicultura, concepto que finalmente no es utilizado en ningún otro artículo de dicha ley.

Manifiesta que, además de lo anterior, la modificación introducida por la ley N° 21.287 establece que un reglamento determinará las condiciones de habitabilidad y bienestar que deban cumplir las embarcaciones pesqueras artesanales y las pesqueras artesanales de apoyo a la acuicultura, no señalando nada respecto de las embarcaciones



que prestan servicios a la acuicultura que no tienen la categoría de artesanal, y que son precisamente las que pretendía beneficiar aquel proyecto.

Expresa que, por lo anterior, se considera conveniente y necesario introducir modificaciones que subsanen los inconvenientes precedentemente descritos.

Concluye haciendo presente que, para ello, el proyecto que se propone utiliza el concepto de embarcación menor prestadora de servicios a la acuicultura, concepto que actualmente ya es usado en la legislación pesquera y acuícola (86 ter de la Ley General de Pesca y Acuicultura); luego, respecto de las actividades que comprenden dicha actividad se perfecciona la enumeración entregando al reglamento establecer el procedimiento para la determinación de aquellas otras actividades no contenidas en esta; y finalmente, concede a las embarcaciones menores prestadoras de servicios a la acuicultura el beneficio que buscaba originalmente la ley N° 21.287, esto es, excluir del arqueo bruto los espacios de habitabilidad, debiéndose respetar, en todo caso, para cada categoría de embarcación, las condiciones de seguridad necesarias para realizar las diversas actividades de prestación de servicios.

DISCUSIÓN EN GENERAL

El Subsecretario para las Fuerzas Armadas, señor Alfonso Vargas comenzó señalando que la presente iniciativa surge con motivo de la necesidad, en el sector, de contar con naves con mayor disponibilidad de metros cuadrados destinados a habitabilidad, que en definitiva permitan seguir funcionando bajo la categoría de nave menor, lo que se traduce en quedar exentos de una serie de requisitos y obligaciones, como por ejemplo, el pago de distintas tarifas como faro y baliza, requisitos en cuanto a la tripulación (cantidad y calidad de los mismos), exigencia en seguridad y equipo y, que, por tanto, conllevan menores costos que si fuesen consideradas naves mayores.

Agregó que, la ley 21.287, modificó la Ley General de Pesca y Acuicultura, con el objetivo de definir las condiciones de habitabilidad que deben cumplir las embarcaciones pesqueras artesanales y las que prestan apoyo a la acuicultura, disponiendo que ambas deberán estar provistas de elementos y características destinadas a otorgar a la tripulación ambientes de seguridad, salud, higiene, confort y, en general, de



espacios de alojamiento, alimentación y aseo que garanticen condiciones dignas de trabajo.

Sin embargo, expresó que la modificación introducida por la citada ley N° 21.287, presenta algunos inconvenientes que dificultan que su aplicación genere los beneficios que la inspiraron. Añadió que, la mencionada ley no señala nada respecto de las embarcaciones que prestan servicios a la acuicultura que no tienen la categoría de artesanal, y que son precisamente las que se pretendía beneficiar.

Hizo presente que, en el primer trámite constitucional, se percataron que debía modificarse la Ley de Navegación y para ello el Ejecutivo presentó una indicación que permitiría lograr que las naves menores alcanzasen un volumen interior máximo de 396.5 m³, para ser clasificadas como tales, lo que resolvería la inconsistencia entre las expresiones “trg” y “av”, que existe actualmente entre la Ley de Navegación y el Reglamento Nacional de Arqueo de Naves. Ello implicaría no alterar la metodología actual de cálculo de arqueo existente, aplicada a la totalidad de las naves registradas actualmente.

Constató que la indicación mencionada precedentemente, se rechazó parcialmente, por lo tanto, ella debe ser presentada nuevamente en el segundo trámite constitucional.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Quinteros señaló que, el objetivo que persigue la iniciativa consiste en mejorar la habitabilidad y no otro aspecto, como las bodegas de las naves. Consignó que en la Ley de Navegación debe quedar establecido que la mejora indicada, debe ser aplicada sólo a la pesca artesanal.

El Subsecretario, señor Vargas afirmó que no se ha perdido de vista lo planteado por el señor Presidente de la Comisión.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Quinteros consultó si la circular de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, ordinario N° O-71/036 se aplica a las naves menores y a las naves de pesca, porque si así fuese, pierde sentido la discusión de la presente iniciativa.

El Jefe de Servicio de Inspecciones Marítimas, de DIRECTEMAR, Capitán de Navío, señor Araya manifestó que el artículo 4° de la Ley de Navegación, establece que, naves menores, corresponde a aquellas de cincuenta o menos toneladas de registro grueso. Lo anterior



significa que el volumen interno de una nave alcanza 203 m³. Al establecer la iniciativa, un límite menor de 100, se logra un volumen interior máximo de 396,86 m³ para ser clasificada como “nave menor”. Ello va acompañado de un reglamento que busca asegurar que los espacios de habitabilidad, que serán ocupados por las dotaciones de las naves pesqueras, como del resto de las naves menores, puedan tener condiciones acordes a los actuales estándares de habitabilidad y seguridad.

En ese orden de ideas, precisó que, si se modifica la Ley de Navegación, se altera el límite para todo tipo de naves, no tan solo las pesqueras. Añadió que toda nave que sea catalogada como menor y así inscrita en los registros de la Autoridad Marítima podrá acceder a ser una nave de mayor tamaño.

Respecto a la circular de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, ordinario N° O-71/036, aseguró que ésta se encuentra dirigida a las naves mayores. En cuanto a las dotaciones para las naves menores, expresó que aquello debiese estar consagrado en el Reglamento.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Quinteros se manifestó de acuerdo en que el Ejecutivo reponga la indicación antes mencionada, y que ella sea aprobada.

El Honorable Senador señor Pugh consideró que lo más relevante, que efectivamente se ha perdido, es el criterio de 1 “trg” = 2 “av”. Preciso que la Cámara de Origen no aprobó dicho planteamiento. Destacó que la iniciativa busca favorecer que existan más espacios disponibles para que puedan desarrollarse las actividades de apoyo a la acuicultura, y remarcó que no solamente respecto a la habitabilidad, sino que también se incremente el espacio para el equipamiento.

Asimismo, hizo presente que, en las naves también se embarcan mujeres, por lo tanto, debe considerarse dicha circunstancia.

La Honorable Senadora señora Muñoz preguntó si la ampliación de la habitabilidad lleva aparejado un aumento de la eslora de las naves.

El Jefe de Servicio de Inspecciones Marítimas, DIRECTEMAR, Capitán de Navío, señor Araya sostuvo que en el proyecto de ley no existe un límite de eslora. La única restricción que existe



corresponde a la de los metros cúbicos interiores, con excepción de las naves de pesca, ya que en la Ley General de Pesca y Acuicultura se establece, en su numeral 14 del artículo 2°, que, embarcación pesquera artesanal o embarcación artesanal: Es aquella explotada por un armador artesanal e inscrita en el Registro Pesquero Artesanal, de una eslora máxima no superior a 18 metros y 80 metros cúbicos de capacidad de bodega. Precisó que el resto de las embarcaciones no tienen limitante, siempre y cuando estén dentro del cubicaje máximo permitido.

Añadió que, una vez se apruebe la iniciativa, las naves no tendrán ninguna limitante, salvo las que disponga el cuerpo legal. Las naves existentes ya se encuentran construidas y su modificación dependerá de los espacios que tengan disponibles para poder crecer.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Quinteros aseveró que el objetivo del proyecto es que la embarcación no crezca, sino que se otorgue la posibilidad de utilizar de manera distinta los metros cúbicos que ya tiene la embarcación.

El capitán de navío, señor Araya precisó que el proyecto persigue que el límite de una nave menor, crezca, objeto que dicho incremento, en volumen, permita poder disponer de mayores espacios para habitabilidad. En relación a las naves existentes, expresó que la eslora no aumentará. En las naves que se construirán, se podrá aumentar la habitabilidad. Remarcó que sólo para las naves de pesca existe un límite de eslora.

El Honorable Senador señor Pugh expresó que lo relevante es disponer de un volumen adecuado para que se pueda desarrollar de mejor forma la actividad de apoyo a la acuicultura.

La Honorable Senadora señora Muñoz señaló que, la indicación presentada por el Ejecutivo puede afectar la idea matriz del proyecto de ley. Agregó que, las nuevas naves, que tendrán una habitabilidad mayor, accederán a una mayor eslora, lo que provocará una gran diferencia con las naves artesanales ya construidas. Lo anterior puede provocar una diferenciación negativa en el mundo de la pesca artesanal.

Dado lo anterior, solicitó continuar la discusión de la iniciativa en una próxima sesión.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Quinteros consultó si las naves pesqueras, de acuerdo a lo



que dispone la Ley General de Pesca y Acuicultura, mantienen sus dimensiones, en relación con la eslora.

El Subsecretario, señor Vargas ratificó lo señalado por el Presidente de la Comisión. Agregó que se debe diferenciar entre las naves que existen y aquellas que se van a construir. Estas últimas podrán crecer.

Recordó que el tenor de la indicación discutida en la Cámara de Diputados es el siguiente:

1) Para agregar un literal a), nuevo, pasando el actual a ser b), del siguiente tenor: “a) Reemplázase el párrafo primero del numeral 14) por el siguiente: “14) Embarcación pesquera artesanal o embarcación artesanal: es aquella explotada por un armador artesanal e inscrita en el Registro Pesquero Artesanal, de una eslora máxima no superior a 18 metros y 80 metros cúbicos de capacidad de bodega, garantizando la seguridad y el que no haya aumento del esfuerzo pesquero. Las embarcaciones pesqueras artesanales con espacios cerrados deberán contar con áreas destinadas única y exclusivamente a la habitabilidad y bienestar de la dotación, es decir, cocina, comedor, camarotes, puente, baños y salas de descanso, que dé garantías de seguridad y navegabilidad, conforme las condiciones que fije el reglamento indicado en el párrafo segundo del numeral 14 B).”.

Destacó que la indicación persigue que el aumento de metros cúbicos se destine exclusivamente a la habitabilidad.

La Honorable Senadora señora Muñoz solicitó se debata con mayor profundidad la materia, porque ella le genera dudas que deben ser resueltas antes de votar la idea de legislar.

En sesión posterior, **la Honorable Senadora señora Muñoz** manifestó que sus inquietudes, respecto a algunos artículos, persistían, y solicitó que la iniciativa sea discutida con mayor reflexión.

El Honorable Senador señor Pizarro recordó que la iniciativa viene a reformar la Ley General de Pesca y Acuicultura, en materia de habitabilidad y seguridad. Sin embargo, expresó que surge una dificultad desde el punto de vista de la calificación de las embarcaciones que prestan servicios.



Constató que es fundamental aclarar qué tipo de embarcación quedará comprendida en la iniciativa en discusión.

El Subsecretario para las Fuerzas Armadas, señor Vargas puntualizó que el proyecto de ley en estudio fue presentado para corregir los problemas que ocasionó la ley N° 21.287, que modifica la ley N° 18.892, General de Pesca y Acuicultura, en cuanto a la definición de embarcación pesquera artesanal y sus condiciones de habitabilidad, publicada en diciembre de 2020.

Consignó que la iniciativa va dirigida a mejorar la habitabilidad de las personas. Seguidamente, hizo referencia a la indicación del Ejecutivo, que viene a subsanar los defectos con que el proyecto fue aprobado en la Cámara de Origen.

Hizo presente que, la iniciativa contiene principalmente elementos técnicos, y, precisó que no debiese existir ningún tipo de discrepancia de carácter político.

El Jefe de Servicio de Inspecciones Marítimas, de DIRECTEMAR, Capitán de Navío, señor Araya sostuvo que, originalmente, el proyecto concedía a las embarcaciones menores prestadoras de servicios a la acuicultura el beneficio que buscaba originalmente la ley N° 21.287, esto es, excluir del arqueo bruto los espacios de habitabilidad, debiéndose respetar, en todo caso, para cada categoría de embarcación, las condiciones de seguridad necesarias para realizar las diversas actividades de prestación de servicios.

Constató que en la Comisión de Pesca, Acuicultura e Intereses Marítimos de la Cámara de Diputados se determinó que el mencionado espacio no era suficiente y se propuso aumentar el límite de nave menor, modificando la Ley de Navegación. Es decir, una embarcación menor, en vez de tener 50 mts³ adicionales, tendría 200 mts³ adicionales.

Dado lo anterior, se presenta la indicación del Ejecutivo que busca modificar lo aprobado en la mencionada Comisión.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Quinteros consultó por qué algunos pescadores artesanales han reclamado que sus naves quedarían excluidas para aprovisionar los centros de cultivo.



El capitán de navío, señor Araya, contestó que, a futuro, se construirán naves más grandes, con lo cual podría relegar a aquellas ya construidas, de menor tamaño. Agregó que estas últimas tendrán mayor capacidad para transportar más personas y en mejores condiciones.

El Honorable Senador señor Pugh recalcó que la Ley de Navegación recoge lo que dispone la normativa internacional. Agregó que la indicación viene a ratificar los estándares internacionales y que responde a un aspecto técnico de construcción naval. Precisó que se determinó que la mejor forma para poder adaptar nuestra legislación a los mencionados estándares consistía en considera: “1 trg=2 av”. Es por ello, que las naves menores de 50 trg, ahora son de 100 av. Lo anterior constituye la esencia de lo que está implícito en la indicación. Como consecuencia de lo anterior, generará que la industria de construcción naval use esta nueva fórmula.

Hizo presente que, la pesca, que está regulada por la Ley General de Pesca y Acuicultura, tiene limitaciones.

Aseveró que no debe confundirse ambos elementos planteados, ya que consiste en homologarse a los estándares internacionales y permitir la construcción naval y, mantener en la Ley General de Pesca y Acuicultura, las restricciones que se han impuesto a las embarcaciones, quedando pendiente la clasificación de las distintas categorías, a saber: artesanal; semi industrial e industrial.

El Honorable Senador señor Sandoval expresó que le anima el avanzar en el perfeccionamiento de una ley, que fue publicada en diciembre del año 2020. Reiteró que la iniciativa en estudio viene a subsanar dicho cuerpo legal.

Remarcó que, en la actualidad, las naves que prestan servicios para la acuicultura no cuentan con las condiciones adecuadas para cumplir con la mencionada labor, en materia de habitabilidad, higiene y seguridad laboral. Instó a que se mejoren las condiciones en las materias antes citadas, ya que ello constituye la idea matriz del proyecto.

El Honorable Senador señor Pizarro señaló que, como todo proyecto, éste afectará a ciertos sectores, a raíz de ello, preguntó, quiénes se verán afectados por la modificación que se propone.



Constató que, al ampliarse la capacidad de cierto tipo de naves, se excluirá a muchas embarcaciones que se encuentran operando. Consultó al señor Subsecretario si aquello es efectivo.

La Honorable Senadora señora Muñoz hizo presente que la indicación viene a redefinir las embarcaciones que prestan servicios a la acuicultura, en la Ley General de Pesca y Acuicultura, y aquello impactará a muchas naves.

El Subsecretario, señor Vargas explicó que la indicación no propone un cambio sustantivo en la materia, sino que solo elimina la alusión a los 50 mts³. Agregó que no perjudica a las embarcaciones, porque ellas podrán adecuarse a lo dispuesto por la indicación, reutilizando espacios abiertos. Aseveró que las embarcaciones que se construyan, serán erigidas de una manera distinta.

Precisó que la indicación se refiere exclusivamente a la habitabilidad de la nave. Demostró su convencimiento respecto a que lo que se propone, venga a solucionar los problemas actuales en dicha materia.

Finalmente, aseguró que no se redefinen las embarcaciones, solo se amplía el espacio relacionado con la habitabilidad.

En sesión posterior, **el Presidente de la Federación Nacional de Sindicatos de Oficiales de Naves Mercantes y Especiales de Chile, señor Arturo Bravo** comenzó señalando que las razones por las cuales se oponen a la modificación del artículo 4° del decreto ley N° 2.222, de 1978, que sustituye la Ley de Navegación, son las siguientes:

En primer lugar, estimó inapropiado que un proyecto que busca mejorar la habitabilidad de las naves pesqueras artesanales, para generar una mejor calidad de vida de esos trabajadores, esté siendo utilizado para obtener una mayor capacidad de carga en bodega, ya que las naves de pesca artesanal que están haciendo la reconversión de apoyo a la acuicultura son naves entre 25 y 50 de arqueo bruto. Agregó que, algo más de 1000 naves quedarían fuera del mercado, puesto que, los empresarios navieros aprovecharán esta ventana para colocar sus naves, ya que cuentan con la capacidad de seguir construyendo nuevas embarcaciones, lo que no podrán hacer los pescadores artesanales.



Añadió que, el personal embarcado o gente de mar, para desarrollar su profesión a bordo de las Naves Mayores de la Marina Mercante Nacional, debe cumplir con una formación regulada en Convenios Internacionales.

Seguidamente sostuvo que, esta formación en Universidades o Centros de Formación Técnica y el cumplimiento de diversos cursos de la Organización Marítima Internacional (O.M.I), bajo el concepto de instrucción permanente, permiten que el integrante de la dotación de fiabilidad al país, para proteger el medio ambiente marino y la vida humana en el mar. Esta formación tiene un alto costo para el trabajador.

Constató que, los diversos convenios Marítimos de la O.M.I y de la O.I.T., contemplan mesas tripartitas entre el Estado, trabajadores y navieros, para resolver los distintos intereses que incumben a cada uno de ellos. Reconoció que, como Federación, no fueron consultados, a pesar que les afecta negativamente la modificación al artículo 4° de la Ley de Navegación.

En ese contexto, hizo presente que, estadísticamente, las naves menores son las que presentan un mayor número de accidentes, pudiendo establecerse que en los últimos 10 años han ocurrido un total de 1.493 accidentes, con un promedio de casi 150 accidentes anuales ocasionados principalmente por fallas de máquinas (310), naufragios (253), volcamientos (132), varamientos (116) y daños por inundaciones o mal tiempo (103). Agregó que, así lo ha reconocido la autoridad marítima y el Señor Richard Lucos, profesor de la Universidad de Concepción.

Precisó que, estas externalidades del proyecto, como lo describe el economista y profesor de la Universidad de Cambridge, señor Arthur Cecil Pigou, subsidia una parte de la producción acuícola, por los costos de rescates según la accidentabilidad señalada por la Directemar en las Naves Menores y por dejar de percibir el Estado "los tributos" de una cantidad importante de naves entre 50 y 99,9 ab (las actuales y las que se construirán a futuro). Constató que todos deberemos pagar los costos de esta modificación.

Concluyó señalando que, por las razones antes mencionadas, rechazan la modificación al artículo 4° de la Ley de Navegación.



Seguidamente, **el Delegado de la Federación Nacional de Sindicatos de Oficiales de Naves Mercantes y Especiales de Chile, señor Juan Fernández** comenzó señalando que las dotaciones de la marina mercante nacional se oponen a la modificación del artículo cuarto de la Ley de Navegación, ya que, de aprobarse, se producirían las siguientes consecuencias:

a.- Cesantía de un grupo de oficiales y tripulantes de la marina mercante nacional que ejercen profesión en naves mayores de 50 hasta 100 arqueos brutos, lo que incluye a 200 trabajadores aproximadamente, lo se sumará a la actual cesantía que afecta a un alto número de oficiales y tripulantes de naves mayores;

b.- Se producirá una expropiación, sin compensación, al derecho de propiedad intelectual y derechos conexos por los conocimientos adquiridos en función de ejercer la profesión en las naves de arqueos brutos mayores de 50, y el de haber ido desarrollando el arte de la navegación y sus diversas maniobras que solamente la práctica del día a día puede entregar;

c.- Se coarta el derecho a la libertad, al cercenarse la aplicación de conocimientos adquiridos y entrenamiento marino sobre las naves entre 50 y 100 de arqueos brutos a los oficiales y tripulantes, que legítimamente les fue concedido por el Estado, previo cumplimiento a los requisitos de formación;

d.- Vulneración de derechos humanos consagrados en alguno de los 30 artículos de la Declaración Universal de los Derechos Humanos;

e.- Afrenta sobre la certeza jurídica y la fe pública como un bien esencial inmanente de cualquier Estado serio y formal, y

f.- La modificación actuará como árbitro entre la oferta y demanda laboral, viéndose mermado el salario de trabajadores marítimos, provocando un beneficio al sector empresarial.

Seguidamente, sostuvo que se deben tener en consideración las siguientes circunstancias:

1.- El transporte marítimo hoy se desarrolla en forma circunstancial desde Puerto Montt al sur, por la industria del salmón. Sin embargo, el día de mañana las circunstancias pueden variar. Agregó



que, la marina mercante transporta y presta servicios a una cantidad inimaginable de áreas productivas. Llamó a no destruir la actividad, ya que se produciría un atentado al bienestar y desarrollo de Chile.

Hizo presente que, desde hace mucho tiempo se viene observando una arremetida para dismantelarla y modificarla a objeto de traspasar mayores rentabilidades económicas al sector acuícola.

2.- Los pescadores artesanales no se verán favorecidos, ya que ellos cuentan con naves entre 25 y 50 trg, por lo tanto, no podrán hacer reconversión laboral ya que el mercado será copado por empresas navieras con naves de 50 hasta 99,9 ab, además de las futuras ordenes de construcción en ese rango, con una ahorro en remuneraciones de app 192.000.000 millones a 60.000.000 millones anuales, es decir un ahorro de 132 millones por embarcación.

3.- Incremento de la confusión entre la equivalencia arqueo bruto y toneladas de registro grueso, ya que la Contraloría General de la República, el 19 abril 2016 en su dictamen N°10251 concluyó que no procede que la Directemar considere como equivalentes los conceptos de arqueo bruto y tonelada de registro grueso.

En ese orden de ideas, señaló coincidir con la aclaración del Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Quinteros en cuanto a dar facilidades a las naves menores para que tengan habitabilidad. Constató que, al modificar el artículo cuarto de la Ley de Navegación, las naves crecen, lo que es contrario a la idea del proyecto.

Seguidamente, sostuvo que se debe considerar que una nave menor de 50 arqueo bruto tiene capacidad para llevar carga superior a los 70.000 kilos. Agregó que, las naves menores de 50 trg están normadas por el ordinario/permanente circular o-71/010 (del año 2010) que establece normas sobre construcción, equipamiento, inspecciones y otras exigencias de seguridad que deben cumplir las naves y artefactos navales menores. En su anexo "c", sobre exigencias generales de habitabilidad para las naves menores, se encuentran detalladas en forma pormenorizada las condiciones de habitabilidad, que garantizan un hospedaje digno y cómodo para la dotación de estas naves. Sin embargo, consignó que una situación distinta es la falta total de fiscalización y de cumplimiento de las normas en estas naves.



Concluyó indicando que abrigan la esperanza que los argumentos antes esgrimidos, dejen sin efecto la modificación al artículo 4° de la Ley de Navegación.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Quinteros hizo hincapié en que la finalidad de la iniciativa está constituida por la habitabilidad. Agregó que, la navegación marítima es distinta de aquella que se realiza con cercanía de la costa o en aguas interiores. Recalcó que lo que debe quedar claro es que no se incrementa la eslora, ni el tamaño de la bodega, sino que lo que aumenta es la habitabilidad.

Seguidamente indicó que, respecto a las naves mayores existe un déficit de personal embarcado, superior al 20%.

Reseñó que el primer proyecto sobre dicha materia, la ley N° 21.287, tuvo su génesis en la necesidad expresada por los pescadores de la zona de Magallanes, respecto a considerar como espacios de habitabilidad la superficie sobre y bajo cubierta. Lo anterior, debido a las distintas realidades regionales y a la necesidad de seguir prestando servicios a la acuicultura cuando no están desarrollando faenas de pesca.

Recordó que, la Ley General de Pesca y Acuicultura, tiene una norma que permite que naves de la pesca artesanal presten servicios a la acuicultura. Sin embargo, señaló que el mencionado cuerpo normativo no profundiza cuáles podrían considerarse como espacios para la habitabilidad.

A raíz de lo anterior, manifestó que, en el marco de la discusión de la ley N° 21.187, se contó con la participación de dirigentes y actores que prestan servicios a la acuicultura, y ellos expresaron que la normativa no estaba actualizada en cuanto a la construcción en naves y la equivalencia entre toneladas de registro grueso y arqueo bruto. Fruto de lo anterior, constató que, el Ejecutivo presentó el proyecto de ley en discusión.

El Jefe de Servicio de Inspecciones Marítimas, de DIRECTEMAR, Capitán de Navío, señor Araya manifestó que, tanto los organismos internacionales, como la Contraloría General de la República, han señalado que cuando se habla de 1 trg, corresponde a 1 av. Si bien, desde el punto de vista normativo, son conceptos distintos, para efectos prácticos se determinó que se podía hacer la comparación antes referida.



Consignó que la propuesta de enmienda del artículo 4° de la Ley de Navegación viene a modificar la manera de nombrar el arqueó, y se aumenta el porte de las naves, de 50 a 100. Lo anterior no implica que 1 trg es igual a 2 ab.

En relación a las naves pesqueras, aseguró que solo se modifica su espacio de habitabilidad, es decir, se permite que crezcan en volumen, con dos limitantes, la bodega (80 metros cúbicos) y la eslora (18 metros cúbicos).

El Honorable Senador señor Pizarro afirmó que, con la modificación que se propone, no se producirá un aumento de la capacidad de carga de una nave. Agregó que, solo se aumentan los espacios de habitabilidad. Consultó si deberán transformarse aquellas naves que, en la actualidad, no tienen condiciones adecuadas de habitabilidad.

El Jefe de Servicio de Inspecciones Marítimas, de DIRECTEMAR, Capitán de Navío, señor Araya sostuvo que, respecto a las naves existentes, debe considerarse que no todas las naves se encuentran en el límite de 49,9 de arqueó bruto, sino que la mayoría de ellas son de dimensiones inferiores. Sin embargo, para el primer caso planteado, indicó que ellas pueden ocupar espacios disponibles o podrán hacer modificaciones mayores, pero limitándose a los 18 metros de eslora y los 80 de bodega.

El Presidente de la Federación Nacional de Sindicatos de Oficiales de Naves Mercantes y Especiales de Chile, señor Arturo Bravo demostró su preocupación y señaló que jamás ha advertido una situación en que se le confiera preferencia a la habitabilidad de la tripulación, ya que siempre se ha priorizado la carga.

Seguidamente, sostuvo que constantemente han reclamado ante la Autoridad Marítima, sobre la insuficiencia de las instalaciones para llevar a cabo las tareas que se desarrollan a bordo de las naves.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Quinteros hizo presente que la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas ya se refirió al punto y recordó que, la iniciativa solo busca mejorar la habitabilidad de las embarcaciones.



El señor Bravo demostró su disconformidad, puesto que la norma que se propone viene a alterar el tamaño de las naves, y ello incidirá en priorizar el espacio para la carga.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Quinteros sostuvo que las futuras embarcaciones pesqueras tendrán que tomar en consideración las variables planteadas, vale decir, la eslora y la capacidad de carga.

El Subsecretario para las Fuerzas Armadas, señor Vargas ratificó que lo expresado por el Presidente de la Comisión corresponde al sentido de la norma.

El Honorable Senador señor Sandoval reseñó que la iniciativa emana de la región a la cual representa, toda vez que el fuerte incremento de este tipo de actividades en Aysén, por el aumento en la actividad acuícola ha significado distintos requerimientos.

Hizo presente la precariedad de las condiciones en la atención de los tripulantes al interior de las naves.

En ese orden de ideas, precisó que la presente iniciativa busca mejorar las mencionadas condiciones. Agregó que el proyecto de ley apunta exclusivamente a la habitabilidad, es decir, a los espacios destinados a los dormitorios; cocina; salas, etcétera. Constató que dichos espacios van a estar definidos en el Reglamento respectivo.

Finalizó señalando que, lo anterior no supone ningún cambio con lo que dice relación con el esfuerzo pesquero.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Quinteros recalcó que la iniciativa no viene a incrementar la capacidad de carga de las embarcaciones de apoyo a los centros de cultivo.

El Honorable Senador señor Pizarro consultó al señor Bravo respecto a su afirmación sobre la pérdida de puestos de trabajo que implicaría la aprobación de la iniciativa. Por otro lado, preguntó si uno de los efectos del proyecto consiste en aumentar la capacidad de carga.

En ese orden de ideas, constató que la mencionada confusión se produce por la modificación que se sugiere al artículo 4° de la Ley de Navegación. Ella es del siguiente tenor: “Son naves



mayores aquellas cuyo arqueo bruto es de cien o más y naves menores todas aquellas cuyo arqueo bruto es menor a cien.”.

El Jefe de Servicio de Inspecciones Marítimas, de DIRECTEMAR, Capitán de Navío, señor Araya sostuvo que, las naves están categorizadas de acuerdo a su porte en naves mayores, que son aquellas mayores de 50 arqueo bruto. Éstas tienen exigencias que consisten, entre otras, en requerir que la tripulación cuente con estudios y cumplan altos estándares. Añadió que, también hay exigencias en materia de seguridad, relacionadas con el cumplimiento de normativa internacional. Por otro lado, sostuvo que las naves menores están sometidas a inferiores exigencias que las descritas precedentemente.

Desde el punto de vista de la formación, precisó que, al modificarse la ley, hay una serie de reglamentos que hace mención a la clasificación de naves mayores o menores, que van a tener que ajustarse a la nueva realidad que se propone.

El Honorable Senador señor Pizarro reconoció que es, a raíz de la modificación que se propone, que se produce la confusión planteada. La mencionada enmienda, provocará un debilitamiento en materia de seguridad o de la capacidad de la tripulación.

El Capitán de Navío, señor Araya aseveró que uno de los aspectos más relevantes de la iniciativa consiste en incorporar un Reglamento, que no tan solo viene a asegurar los espacios mínimos de habitabilidad, sino que también busca afianzar aquellos aspectos de seguridad en el nuevo segmento de naves que se incorpora. Por otra parte, afirmó que la capacitación; el entrenamiento y la *expertise* que debieran tener las dotaciones, deben ser similares a las actuales.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Quinteros manifestó que, en la modificación que se propone a la Ley de Navegación, se aumentó el tamaño de la embarcación menor, definiéndola ahora, como aquellas cuyo arqueo bruto es menor a cien. Sin embargo, destacó que dicha enmienda no afecta el esfuerzo pesquero, porque las embarcaciones artesanales se categorizan por eslora y capacidad de bodega.

Seguidamente, **el Presidente de la ONG Integración Marítima de Chile, señor Manuel Pino** inició su exposición señalando que la modificación que se está planteando, viene a recuperar volúmenes iniciales con los que se contaba antes del año 2000. Constató



que se está reconquistando aquello que se perdió desde el momento en que se modificó el Reglamento de Arqueo. Lo anterior, implicó que se perdiera en materia de seguridad y espacio, y no se permitió adicionar innovaciones mayores.

Destacó que, con la modificación que se propone, se fomentará el desarrollo marítimo.

Luego, preguntó por el efecto de la modificación respecto a las naves pesqueras artesanales.

Observó que dichas naves conservarán su eslora; no se modifica la capacidad de bodega que se les asignó.

Precisó que la iniciativa logra un aumento en el volumen en el casco y la superestructura, pudiendo ensancharse y crecer en altura. Con lo anterior, se consigue mejorar el francobordo, ya que, la condición de carga de las naves, son peligrosas, prácticamente se navega con el nivel de agua en la cubierta. Con la propuesta se logra que la separación de la flotabilidad con carga sea mucho más alta, con lo que se confiere seguridad a las naves pesqueras. Por lo tanto, se perfecciona la seguridad y se le da eficacia a ese tipo de embarcación.

En la actualidad, señaló que, se deben disponer de espacios que no son utilizables, debido a la aplicación del Reglamento vigente.

Seguidamente dio a conocer las paupérrimas condiciones de habitabilidad en las actuales embarcaciones. Dichas condiciones debieran desaparecer con la nueva legislación. Agregó que deben ampliarse los espacios para los comedores; las cocinas los dormitorios y los baños. Además, debe separarse la cubierta con el agua.

Sostuvo que, en el caso de la acuicultura, la limitante de la eslora no la tienen, sin embargo, no pueden superar los 24 metros de eslora, porque un metraje menor implicaría catalogarlas como naves menores.

Luego, indicó que no todas las naves crecerán al máximo permitido, porque ellas lo harán de acuerdo a la necesidad de sus servicios. Agregó que, las únicas naves que bordearán el máximo son aquellas que tienen cabotaje, porque el resto de las naves en el servicio



acuícola, para fondeo; transporte de personal, entre otras, no crecen en sus tamaños, porque no son funcionales.

Constató que, con la modificación que se propone, se mejorará el bienestar de las personas que forman parte de la actividad pesquera y trabajan a bordo de las naves menores acuícolas. Asimismo, precisó que se mejorará la eficacia de las naves.

Además, hizo presente que, la aprobación de la iniciativa permitirá la contratación de mujeres, ya que contarán con baños y espacios privados.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Quinteros consultó si, cuando se habla de aumentar el volumen, se refiere a incrementar, además, la capacidad de carga.

El señor Manuel Pino puntualizó que, cuando se aumenta el volumen, indirectamente se produce un incremento de la capacidad de carga en algún tipo de nave. Sin embargo, enfatizó que, aquello no se produce en el sentido observado por la Federación Nacional de Sindicatos de Oficiales de Naves Mercantes y Especiales de Chile. Explicó que, en el momento en que la Autoridad Marítima establece el mínimo de la habitabilidad en metros cúbicos, y cuando éste se limita a los 100 m³, no se producirá un aumento sustantivo de las naves en términos de capacidad. Agregó que lo que prima es la seguridad, y aumentará la habitabilidad y la eficacia de la nave.

Hizo presente que, debe variar la situación actual, ya que las condiciones imperantes han hecho que se hayan producido 82 inundaciones; 228 hundimientos; 125 volcamientos, y lo que es más preocupante y grave, 168 muertos. Lo anterior solo corresponde al ámbito de la pesca artesanal.

Respecto a lo señalado por los representantes de la Marina Mercante, llamó la atención que no falta trabajo, sino que, por el contrario, falta personal dispuesto a trabajar. Por lo tanto, aseveró que no comprende lo expuesto por dicha entidad en lo que se refiere a dicha materia.

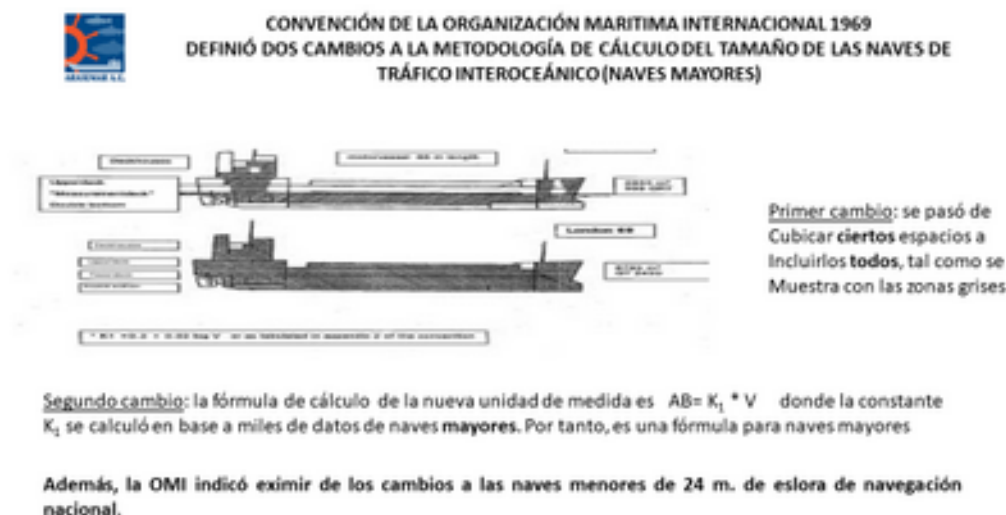
Seguidamente, **la Gerente de la Asociación Regional de Armadores y Servicios Marítimos (ARASEMAR A.G.), señora Soledad Zorzano**, comenzó señalando que la Asociación que representa es un gremio creado el año 2001 para agrupar empresas de



tamaño mediano dedicadas a prestar servicios a la acuicultura, con énfasis en la producción salmonera. Los servicios son diversos e incluyen ingeniería naval, remolque, fondeos, movimiento de redes, cabotaje, etc. Pero también apoyan construcciones de rampas, puente de Chacao, en fin, obras civiles marítimas.

Agregó que, Arasemar lo integran 16 empresas, y dan empleo directo a 1.000 personas e indirecto a 400. Indicó que reúnen una flota de 90 naves menores.

Seguidamente, ilustró su presentación con la siguiente lámina:



Continuó señalando que, en el año 2000, la Directemar sustituyó el Reglamento de Arqueo de 1960 por el vigente y las naves menores siguieron construyéndose con pocas variaciones. Sin embargo, en abril de 2005 se modifica la Circular O-71/010 que “establece normas sobre construcción, equipamiento, inspecciones y otras exigencias de seguridad que deben cumplir las naves y artefactos menores”, donde cambia arbitrariamente la definición de nave menor de 50 Toneladas de Registro Grueso (TRG) a 50 unidades adimensionales denominada Arqueo Bruto (AB).

Destacó que, el año 2007 Arasemar hace presente la situación a la autoridad marítima considerando ya entonces que, al sustituirse el parámetro “50 TRG” por “50 AB”, “la reducción del tamaño de las naves por el nuevo cálculo del arqueo quita confort, seguridad y



desincentiva la construcción”. En la práctica, el tamaño de las naves se reduce hasta en 60%.

A juicio de la organización que representa, este cambio vulnera tanto el Reglamento como la Ley de Navegación pero no hubo acogida ni argumentos por los siguientes 14 años, hasta hoy.

Hizo presente que, en la discusión en la Cámara de Diputados, se acordó aumentar el tamaño a 100 AB. Sin embargo, precisó que, matemáticamente hablando la real equivalencia son 125 AB. Es decir 1 TRG no es igual a 1 AB, sino que $1 \text{ TRG} = 2,5 \text{ AB}$.

Luego, acompañó la siguiente lámina:



¿¿¿ **50 TRG = 50 AB** ???



Finalmente, consignó que, la nave de 50 TRG coexiste con la de 50 AB, y no son del mismo tamaño. Reiteró que ese error no ha sido corregido durante 14 años.

VOTACIÓN DE LA IDEA DE LEGISLAR



-Puesto en votación en general el proyecto de ley en informe, fue aprobado por los votos favorables de los Honorables Senadores señores Castro; Pizarro; Quinteros y Sandoval. Se abstuvo la Honorable Senadora señora Muñoz.

TEXTO DEL PROYECTO:

En concordancia con lo expuesto, la Comisión de Intereses Marítimos, Pesca y Acuicultura propone al Senado aprobar en general el proyecto, en los mismos términos en que ha sido formulado por la Cámara de Diputados, que se transcriben a continuación:

PROYECTO DE LEY

“Artículo 1.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.892, General de Pesca y Acuicultura, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto supremo N° 430, de 1991 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción:

1. En su artículo 2°:

a) Reemplázase el numeral 14 A) por el siguiente:

“14 A) Embarcación menor prestadora de servicios a la acuicultura: es aquella inscrita en los registros de naves menores de la Autoridad Marítima respectiva, destinada a prestar servicios a la acuicultura en las fases de instalación, operación y cierre de la actividad. Dentro de los servicios por prestar se considera el traslado, instalación, mantenimiento, reparación y retiro de estructuras de cultivo; ingreso y siembra de ejemplares de cultivo y de alimentos e insumos para ellos; cosecha y proceso de ejemplares cultivados; retiro de ejemplares muertos; labores de toma de muestras para controles sanitarios; apoyo a tratamientos farmacológicos; monitoreos ambientales; abastecimiento de agua y combustibles; traslado de personas hacia, desde y entre sitios de cultivo, abastecimiento de alimentos e insumos para el personal que opera centros de cultivo u otros servicios relacionados exclusivamente con la actividad acuícola según el procedimiento que determine el reglamento.

El reglamento a que se refiere el inciso segundo del numeral 14 B) determinará las condiciones de habitabilidad y bienestar



de la dotación que deben cumplir los espacios cerrados que se encuentren en la cubierta superior o inferior de las embarcaciones menores prestadoras de servicios de acuicultura.”.

b) Reemplázase el numeral 14 B) por el siguiente:

“14 B) Condiciones de seguridad, equipamiento y habitabilidad en embarcaciones pesqueras artesanales y embarcaciones menores prestadoras de servicio a la acuicultura que den garantías de seguridad y navegabilidad: son aquellos elementos de seguridad, salud, higiene y comodidad que deben reunir dichas embarcaciones, incluidos los espacios destinados a la habitabilidad a que se refieren los números 14 y 14 A) de este artículo, tales como ubicación, tamaño, materiales, condiciones de higiene, ventilación, calefacción, iluminación, mitigación de ruidos y vibraciones, aplicables a las zonas de alojamiento.

Un reglamento dictado por el Ministerio de Defensa Nacional, suscrito además por el Ministro de Economía, Fomento y Turismo, determinará dichas condiciones de seguridad, equipamiento, habitabilidad y bienestar, de acuerdo a la actividad que realizan, debiendo siempre tener en cuenta la zona geográfica en que opera la embarcación.”.

2. Reemplázase, en el inciso tercero del artículo 86 ter, las palabras “antes señaladas” por la expresión “que defina el reglamento indicado en el artículo 64 A”.

Artículo 2.- Reemplázase el inciso cuarto del artículo 4° del decreto ley N° 2.222, de 1978, que sustituye la Ley de Navegación, por el siguiente: “Son naves mayores aquellas cuyo arqueo bruto es de cien o más y naves menores todas aquellas cuyo arqueo bruto es menor a cien.”.

Artículo transitorio.- El reglamento establecido en el artículo 1 de esta ley deberá dictarse en el plazo de un año contado desde su publicación.”.

Acordado en sesiones celebradas los días 30 de junio del año en curso, con asistencia de los Honorables Senadores señor Rabindranath Quinteros Lara (Presidente), señora Adriana Muñoz D’Albora y señores Kenneth Pugh Olavarría y David Sandoval Plaza; 7 de julio de 2021, con asistencia de los Honorables Senadores señor Rabindranath Quinteros Lara (Presidente), señora Adriana Muñoz D’Albora y señores Jorge Pizarro



Soto; Kenneth Pugh Olavarría y David Sandoval Plaza; 28 de julio de 2021, con asistencia de los Honorables Senadores señor Rabindranath Quinteros Lara (Presidente), y señores Jorge Pizarro Soto; Kenneth Pugh Olavarría y David Sandoval Plaza, y 4 de agosto de 2021, con asistencia de los Honorables Senadores señor Rabindranath Quinteros Lara (Presidente), señora Adriana Muñoz D'Albora, y señores Juan Castro Prieto (Kenneth Pugh Olavarría) Jorge Pizarro Soto y David Sandoval Plaza.

Valparaíso, 6 de agosto de 2021.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Ximena Belmar Stegmann".

XIMENA BELMAR STEGMANN
Secretaria accidental de la Comisión



RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS, PESCA Y ACUICULTURA, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE MODIFICA LA LEY GENERAL DE PESCA Y ACUICULTURA, EN MATERIA DE ESPACIOS DE HABITABILIDAD DE EMBARCACIONES PESQUERAS ARTESANALES Y EMBARCACIONES MENORES PRESTADORAS DE SERVICIOS A LA ACUICULTURA.

(BOLETÍN Nº 14.178-21)

I. PRINCIPAL OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: perfeccionar la normativa relativa a espacios de habitabilidad de embarcaciones pesqueras artesanales y embarcaciones menores prestadoras de servicios de acuicultura, ampliando la protección a éstas últimas.

II ACUERDOS: aprobado en general (4x1 abstención).

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: El proyecto se estructura en dos artículos permanentes y uno transitorio.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no tiene

V. URGENCIA: Suma.

VI. ORIGEN e INICIATIVA: Iniciado en Mensaje de S.E. el Presidente de la República.

VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo trámite.

VIII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS: El proyecto de ley fue aprobado en general y en particular con el voto favorable de 136 diputados y tres abstenciones.



IX. INICIO DE LA TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 23 de junio de 2021.

X. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe; se propone a la Sala la aprobación en general.

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

- 1. Ley N° 18.892, General de Pesca y Acuicultura.
- 2.- Decreto ley 2222, que sustituye la Ley de navegación.
- 3.- Ley N° 21.287, que modifica la ley N° 18.892, General de Pesca y Acuicultura, en cuanto a la definición de embarcación pesquera artesanal y sus condiciones de habitabilidad.

Valparaíso, 6 de agosto de 2021.

XIMENA BELMAR STEGMANN
Secretaria accidental de la Comisión

