

INFORME DE LA COMISIÓN DE PESCA, ACUICULTURA E INTERESES MARÍTIMOS RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY N°2.222, LEY DE NAVEGACION, PARA ESTABLECER RESPONSABILIDADES ANTE LA OCURRENCIA DE ACCIDENTES MARITIMOS

BOLETÍN N° 13.756-02.

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Pesca, Acuicultura e Intereses Marítimos pasa a informar sobre el proyecto de ley, de origen en una moción de la diputada señora Maya Fernández y la exdiputada señora Loreto Carvajal y los diputados señores Jorge Brito, Fidel Espinoza, Marcos Ilabaca, Luis Rocafull, Leonidas Romero y Jaime Tohá, referido en el epígrafe, en primer trámite constitucional y reglamentario, sin urgencia.

I.- CONSTANCIAS PREVIAS.

1.- IDEA MATRIZ O FUNDAMENTAL DEL PROYECTO.

Modificar el decreto ley N° 2.222 en diversas materias, con el propósito de mejorar las condiciones de seguridad de los pescadores artesanales, buscando reducir los actuales niveles de accidentabilidad, especialmente por colisión con naves de mayor envergadura.

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

No hay.

3.- TRÁMITE DE HACIENDA.

No existen normas en esta situación.

4.- EL PROYECTO FUE APROBADO POR UNANIMIDAD.

VOTARON A FAVOR LOS DIPUTADOS SEÑORES PEDRO PABLO ÁLVAREZ-SALAMANCA, RUBÉN MORAGA, BERNARDO BERGER, JORGE BRITO, LEONIDAS ROMERO, MARCELO DÍAZ, ALEXIS SEPÚLVEDA Y FRANCISCO UNDURRAGA.

5.- SE DESIGNÓ DIPUTADO INFORMANTE AL SEÑOR BERNARDO BERGER FETT.

La Comisión contó con la asistencia y colaboración del señor Subsecretario para la Fuerzas Armadas, don Alfonso Vargas; el Jefe de Servicio de Inspecciones Marítimas, DIRECTEMAR, Capitán de Navío, don Gonzalo Araya y el Auditor de DIRSOMAR, Capitán de Corbeta, don Rodrigo Poblete. De Subsecretaría de Pesca y Acuicultura, Sra. Alicia Gallardo; Jefe División Acuicultura, Sr. Eugenio Zamorano; Jefe División Administración Pesquera, Sr. Mauro Urbina; Asesor Legislativo Ministerio de Economía, Sr. Eric Correa, y Dimitri Morales, asesor legislativo.

II. ANTECEDENTES.

Se señala en la iniciativa:

1. Antecedentes.-

Que, lamentablemente, en el último tiempo hemos sido testigo de reiterados “accidentes” marítimos, en que embarcaciones de mayor calado o que prestan servicios en labores industriales, especialmente de la industria salmonera en el caso de los ocurridos en el sur de Chile, colisionan con naves de pesca artesanal, produciendo no solo la obvia pérdida de las naves menores, sino, sobre todo, la pérdida irreparable de pescadores, dejando sumidos en el dolor y en la indefensión a sus familias y seres queridos.

Que nos preocupa que esta situación se vaya “normalizando”, porque no parece lógico, en la medida que aumentan las capacidades tecnológicas de las embarcaciones mayores, y también porque especialmente en diversas zonas caracterizadas como pesqueras, esta actividad debe convivir, además, con actividades industriales como la salmonicultura, lo que potencialmente aumenta las probabilidades que estos accidentes sigan ocurriendo, con la consiguiente pérdida de valiosas, experimentadas y jóvenes vidas de trabajadores de la pesca artesanal.

1.1. Algunos casos.-

El Caso Supersol.-

Que el pasado 22 de enero de 2020 un tripulante murió y otro resultó inicialmente desaparecido, tras la colisión de dos naves ocurrida en el golfo de Ancud, a unas seis millas al sur de la isla Tabón, en la comuna de Calbuco. El hecho tuvo lugar aproximadamente a las 13:00 horas e involucró a la motonave “Argelina”, de 40 metros de eslora por 10 metros de ancho, y la lancha a motor “Supersol”; esta última, oriunda de la puntilla Tenglo, en Puerto Montt.

Que Francisco Leviante Alvarado (60) y Freddy Vargas Leviante (19), son los nombres de los pescadores artesanales víctimas fatales del citado accidente, cuando su lancha motor “Supersol I”, en plenas faenas pesqueras, fuera violentamente colisionada por la barcaza “Argelina” que presta servicios a la industria del salmón, bajo el uso de piloto automático.

Que de acuerdo con la Confederación Nacional de Pescadores Artesanales de Chile (Conapach), así lo reconoció el capitán de la nave salmonicultora al único sobreviviente y tercer tripulante de la embarcación pesquera artesanal, Marcelo Martínez Oyarzo (45), quien relató que al momento de ser rescatado, el capitán de la nave reconoció el uso del piloto automático en circunstancias que venían almorzando y nadie venía arriba en el puente como guardia.

El Caso “Angel del Océano”.-

Que, lamentablemente, antes de este accidente hubo otra desgracia que también enlutó a la pesca artesanal. El 23 de mayo de 2019, dos pescadores resultaron fallecidos y una embarcación artesanal completamente destruida, tras la colisión entre la barcaza “Melina III”, perteneciente a la Naviera Paredes y la embarcación artesanal merlucera “Ángel del Océano”, producido alrededor de las 22:30 hrs., en el canal Chidhuapi, en Calbuco, en la región de Los Lagos.

Que producto de la colisión resultaron fallecidos los pescadores Eladio Orlando Vicencio Hijerra y el ciudadano coreano Hyeong Og Bag. La nave menor había salido desde la Isla Tenglo en pos de labores de búsqueda de anzuelos para luego dirigirse a una zona de pesca. Tras el accidente, la tripulación de la barcaza Melina III fue detenida. A la fecha se está a la espera de la formalización del capitán de la nave mayor y, por la responsabilidad contractual de los hechos, a los representantes de la Naviera Paredes.

Que, en la misma línea, Alfonso Almonacid Alvarado, presidente del Sindicato de Pescadores Artesanales Capilla Tenglo de Calbuco y director de Conapach, enfatizó que: "Esperamos que las autoridades competentes realicen una investigación acuciosa sobre las circunstancias y las causas del accidente, pues no es primera vez que un hecho de estas características enluta a los pescadores artesanales de Calbuco. Por nuestra parte, junto a dirigentes de otras caletas, presentaremos una demanda contra quienes resulten responsables, pues tenemos serias dudas respecto al uso de pilotos automáticos en estas barcasas".

El Caso del Centollero "Victoria".-

Que pasadas las 21.00 horas del martes 24 de marzo de 2020, la barcaza "Comau", perteneciente a Transportes Fluviales Corral S.A., se desplazaba en su ruta habitual hacia Las Mulatas4 (Valdivia), cuando impactó con el pesquero "Victoria", en la bahía de la comuna de Corral, entre la desembocadura del río Valdivia y la Isla de Mancera, en la región de Los Ríos. Inicialmente se estimó que el accidente se habría producido por la escasa visibilidad producto de la neblina. La tripulación de "Comau", personal de la Armada y Bomberos, colaboraron en las primeras labores de apoyo.

Que tras el impacto, la lancha "Victoria" se dio una vuelta de campana y quedó semi-hundida, iniciándose un operativo de rescate por parte de la Armada. Según los antecedentes, se constató que al comienzo los tripulantes estaban con vida. El capitán de puerto de Corral, Jaime Cerda, señaló que "se barajaron varias alternativas de cómo poder sacar a los tripulantes sin poner en riesgo sus vidas", pero que "lamentablemente, de tres (alternativas), dos no dieron resultado". Tras esos intentos, se determinó "remolcar la embarcación" y acercarla hasta la orilla. Finalmente, tras casi siete horas de maniobras, solo se recuperaron los cuerpos de los seis tripulantes fallecidos. Cerda explicó que la neblina, las corrientes y un fuerte oleaje complicaron las labores de rescate, y aseguró que "se desplegaron todos los medios disponibles. Se efectuaron bastantes trabajos para poder sacar a las seis personas, lo que lamentamos que no se haya podido lograr finalmente".

Que, en tanto, el dueño del barco siniestrado y dirigente de la pesca, Osvaldo Pacheco, dijo que la situación pudo haber sido distinta con su apoyo, pero que "no fuimos autorizados por los marinos a ayudar y así lograr mantener la embarcación a flote". El Ministerio Público inició una investigación por lo ocurrido, a cargo del fiscal de Valdivia, Álvaro Pérez.

Las normas vigentes.-

El decreto ley N°2.222.

Que actualmente las normas de navegación están regidas por el decreto ley N°2.222, promulgado con fecha 21 de mayo de 1978, por la Junta Militar de Gobierno, y publicado en el Diario Oficial el 31 del mismo mes, sustituyendo así a la Ley de Navegación, de 24 de Junio de 1878, publicada en el Diario Oficial del 3 de Julio del mismo año. Como es evidente, se trata de una norma muy antigua, construida sin discusión parlamentaria, que ha debido irse actualizando parcialmente para ajustarla a los constantes cambios que sufre este sector, siendo su última modificación la Ley N°21.066, de 16 de febrero de 2018.

Que esta normativa, que contiene solo dos veces la palabra “artesanal” y una vez la palabra “pescadores”, contempla entre sus aspectos más relevantes y que interesan a esta propuesta legislativa, los siguientes:

“Párrafo 2° De la Navegación propiamente tal.

Art. 29. La navegación en aguas sometidas a la jurisdicción nacional es controlada por la Dirección.

La navegación, según la zona donde se efectúe, es marítima, regional, fluvial, lacustre y de bahía, y deberá sujetarse a las normas profesionales, técnicas y de seguridad que prescriba la reglamentación.

Artículo 44.- El armador u operador de una nave serán civil y solidariamente responsables de las transgresiones a las normas de esta ley, cometidas por el capitán en el ejercicio de sus funciones, con las excepciones que en ella misma se establecen, sin perjuicio de la responsabilidad del dueño de la nave cuando corresponda.

Art. 59. Será obligación preferente del capitán vigilar en persona el gobierno de la nave a la arribada o zarpe de los puertos, o durante la navegación en ríos, canales o zonas peligrosas, aunque esté a bordo el práctico”.

Y el “Título VIII: De los riesgos de la navegación”, que entre otros aspectos señala:

“Art. 118. En el juicio en que se persigan las responsabilidades civiles que deriven de un abordaje, los hechos establecidos en la resolución definitiva de la Autoridad Marítima como causas determinantes del accidente, se reputarán verdaderos, salvo prueba en contrario. En lo demás, la citada resolución se

considerará como dictamen de peritos, cuya fuerza probatoria los tribunales apreciarán en conformidad a las reglas de la sana crítica.

“Art. 125. Con el fin de establecer las responsabilidades profesionales, técnicas y disciplinarias a que hayan lugar, las Autoridades Marítimas de la República serán competentes para instruir las investigaciones sumarias por accidentes o siniestros ocurridos a naves o a personas en aguas sometidas a la jurisdicción nacional y en los canales, lagos o ríos navegables, con el objeto de determinar las causas y los responsables de tales hechos. También serán competentes si el accidente o siniestro que sufran naves chilenas ocurre en alta mar o en aguas territoriales de otro Estado, salvo que el hecho sea de competencia del país donde aconteció.

Al Director le corresponderá fallar en definitiva las investigaciones sumarias, de acuerdo con las atribuciones que le otorga la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.”

La Resolución del Gobernador Marítimo de Puerto Montt.

Que a partir de la ocurrencia de hechos como los descritos, pero especialmente ante la eventual ocurrencia de un uso intensivo del sistema de piloto automático, con fecha 6 de febrero de 2020, la Gobernación Marítima de Puerto Montt, emitió mediante Ordinario N°12.600/238 VRS, una Resolución, que establece los siguientes puntos buscando restringir el “uso de piloto automático del sistema de gobierno de las naves”:

1.- Restrínjase, el uso de Piloto Automático del sistema de gobierno de las naves en cercanías de costa y aguas interiores de la jurisdicción de la Gobernación Marítima de Puerto Montt, el que podría ser usado exclusivamente bajo estricto control y supervisión del Oficial de Guardia de Navegación y previa autorización del Capitán o Patrón de la nave.

2.- En caso de usar piloto automático, deberá ser acompañado y apoyado por aquellos sistemas de ayuda a la navegación que posea el buque para mantener una correcta vigilancia, como por ejemplo radar, cartas náuticas, entre otros. Asimismo, el rumbo deberá ser corregido de forma inmediata, cada vez que se detecte que la nave se encuentra fuera de la derrota planificada.

3.- Aun cuando el Piloto Automático es un dispositivo perteneciente al sistema de gobierno y es una ayuda a la navegación, en ningún caso reemplaza las obligaciones del Timonel y del Oficial de Guardia de Navegación a bordo de las naves.

4.- No se podrá utilizar Piloto Automático, si durante la navegación de la derrota planificada, se encuentran naves con capacidad de maniobras restringidas.

5.- La presente Resolución no exime de responsabilidad al Capitán, Oficiales y Tripulantes en caso de accidente o siniestro a bordo de las naves.”

3. Ideas matrices.

Que si bien hoy existen normas que regulan diversos aspectos relacionados con la navegación marítima y las condiciones de seguridad en que ésta debe realizarse, queda la impresión de que no logra actualizarse a la misma velocidad con que se van modificando las características de la navegación en la actualidad, ni tampoco da cuenta de la diversidad de especificidades que a lo largo del territorio marítimo nacional se expresan.

Que de las conversaciones sostenidas con las organizaciones de la pesca artesanal y con las familias de algunas de las víctimas de estos accidentes fatales, surgen distintas aprensiones sobre los alcances que tiene el Decreto Ley 2.222 en diversas materias, así como respecto de medidas que podrían implementarse, legal o administrativamente, para mejorar las condiciones de seguridad de los pescadores artesanales, buscando reducir los actuales niveles de accidentabilidad, especialmente por colisión con naves de mayor envergadura.

Que entre otras materias abordadas están: la regulación del tránsito en aguas interiores; la existencia de mecanismos y protocolos de seguridad que incluyan normas de prevención de riesgos para las embarcaciones que transiten por aguas interiores; la existencia de capacitación adecuada para el personal de dichas naves; un mejor registro, especialmente en comunidades más aisladas, de la salida, llegada y condiciones de las embarcaciones y tripulación, que naveguen en aguas interiores; la existencia de un seguro de accidente que atienda necesidades de víctimas sobrevivientes o los familiares de los fallecidos; la eventual exigencia de sistemas de cámaras de vigilancia, monitoreadas desde las respectivas empresas, para garantizar que en todo momento exista personal supervisando el curso de la navegación; que la autoridad marítima a través de sus fiscales navales puedan, en el caso de accidentes con causales con resultado de muerte, informar al Ministerio Público, respetando la jurisdicción y normativa que aplica la Armada.

Que, de esta manera, lo que el presente proyecto de ley busca es relevar la necesidad de proteger de una forma más específica a las embarcaciones marítimas, especialmente artesanales, que naveguen por aguas interiores, garantizando tanto que existan medidas preventivas, como asimismo que las

embarcaciones de mayor tamaño no puedan quedar sin responsabilidad humana en su gobierno y conducción y, por cierto, enfatizar la responsabilidad que le cabe solidariamente -en caso de accidentes que producen graves daños materiales y pérdida de vidas humanas- a los armadores de las naves causantes de tales hechos.

III.- INTERVENCIONES.

El **diputado Espinoza** señaló que la iniciativa modifica la Ley de Navegación contenida en el decreto ley N° 2.222 del ministerio de defensa de 1978. En materia de responsabilidades ante la ocurrencia de accidentes marítimos y otras condiciones de navegación.

Comenta que surge de la preocupación de las familias y de las organizaciones de pescadores artesanales, destaca que detrás están involucrados todos los sindicatos y federaciones. Esta preocupación está reflejada en cómo se ha ido normalizando la ocurrencia de graves accidentes en el mar producto de colisiones de embarcaciones mayores y artesanales. Agrega con alto costo en vidas humanas en los artesanales.

Dice que uno de los accidentes ocurrió en la Provincia de Llanquihue, en la cercanía de Puerto Montt donde murieron 2 pescadores artesanales (Francisco Leviante Alvarado (60) y Freddy Vargas Leviante (19)), el cuerpo de uno de ellos aún no se recupera. Producto de este accidente emblemático en la embarcación llamada "supersol", da origen al nombre del presente proyecto de ley.

Sostiene que si bien, hoy existen normas que regulan diversos aspectos relacionados con la navegación marítima y las condiciones de seguridad en que esta debe realizarse, queda la impresión de que no logra actualizarse a la misma velocidad con que se van modificando las características de la navegación en la actualidad, ni tampoco da cuenta de la diversidad de especificidades que a lo largo del territorio marítimo nacional se expresan.

Concluye manifestando que la moción busca la regulación del tránsito en aguas interiores; la existencia de mecanismos y protocolos de seguridad que incluyan normas de prevención de riesgos para las embarcaciones que transiten por aguas interiores; la existencia de capacitación adecuada para el personal de dichas naves; un mejor registro, especialmente en comunidades más aisladas, de la salida, llegada y condiciones de las embarcaciones y tripulación, que naveguen en aguas interiores; la existencia de un seguro de accidente que atienda necesidades de víctimas sobrevivientes o los familiares de los fallecidos; la eventual exigencia de sistemas de cámaras de vigilancia, monitoreadas desde las respectivas empresas, para garantizar que en todo momento exista personal supervisando el curso de la navegación; que la autoridad marítima a través de sus fiscales navales puedan, en el caso de

accidentes con causales con resultado de muerte, informar al Ministerio Público, respetando la jurisdicción y normativa que aplica la Armada.

La señora Zoila Bustamante, Presidenta; el dirigente Juan García, Presidente de Ag Demersales, la dirigente Karen Leviante de la Confederación Nacional de Pescadores Artesanales de Chile, Conapach. Expusieron lo siguiente:

Explican que la Pesca Artesanal es uno de los sectores que durante estos últimos años ha sido postergado alicaído por enfrentar diferentes situaciones que van en desmedro de poseer, las herramientas tecnológicas, de inversión, fomento productivo, y una legislación asertiva y proteccionista en materia de pesca artesanal, cuidado del Medio ambiente y ecosistema, que entregue la seguridad de poder desarrollar y explotar una actividad que contribuye a la economía sustentable de nuestra Región de Los Lagos y de nuestro país.

Añaden que con el sueño que sea una actividad que se vaya profesionalizando, que perdure su existencia en el tiempo y que muchas de las nuevas generaciones, de hijos y nietos de pescadores Artesanales, sientan el orgullo y las ganas de desarrollar esta hermosa actividad, pero con herramientas y medidas concretas y dentro de estas medidas.

Consideran que la Seguridad marítima en aguas interiores juega un rol fundamental para la seguridad de los pescadores y los diversos actores que transitan en las aguas interiores de nuestro mar chileno.

Comentan sobre el triste accidente que da el nacimiento a nuestra iniciativa de proyecto de ley. El Pasado 22 de Enero de 2020 a eso de las 12:45 horas, La embarcación menor Súper Sol I, fue impactada por la Barcaza Argelina, colisionando con la embarcación menor la que como resultado de este accidente, dio como desaparecidos con riesgo inminente de muerte a don José Francisco Leviante Alvarado y a don Fredy Vargas Leviante, el único sobreviviente a este momento es el Sr. Marcelo Martínez.

Ese día 22 de enero Los Pescadores Artesanales antes señalados, ejercían sus labores de pesca en una zona autorizada para la extracción de sus productos, cuando se aproxima repentinamente de forma intempestiva la Barcaza Argelina impactando a la embarcación Súper Sol I, con un resultado trágico, el único sobreviviente relata que cuando se subió a la cabina para hacer señales para que lo logren divisar, se pudo percatar de que no había nadie en el puente de mando de la barcaza, luego cuando fue rescatado, pregunta a los tripulantes de la barcaza porque no había nadie en el puente de mando

y la respuesta por parte del personal de la barcaza fue que a esa hora del accidente, era hora de colación y colocaron el piloto automático de la barcaza para poder almorzar el personal que laboraba en la embarcación mayor.

Este tipo de prácticas y maniobras navales, aunque parezca difícil de creer son muy habituales por parte de los tripulantes de naves mayores aduciendo a que creen poco probable la mala suerte de que ocurra un accidente en aguas interiores.

Antes de este accidente hace un par de meses atrás hubo otra desgracia que enluto a la Pesca Artesanal Embarcación Ángel del Océano.

El día 23 de Mayo de 2019, salió de la Caleta Isla Puntilla de Tenglo, La embarcación L/M Ángel del Océano , el socio pescador Hyeong og Bag de Nacionalidad Coreana, Junto a su compañero Orlando Villa Vicencio Hijerra , Sacando Zarpe en la misma caleta donde Zarpo con dirección a Calbuco en busca de carnada para dirigirse a Rolecha , tras el transcurso de este siendo las 22:30 Horas, del día 23 de mayo de 2019, en el canal Chidhuapi se produce la colisión de la Barcaza Melina III de la Empresa Naviera Paredes con la embarcación Ángel del Océano resultando pérdida total y con la muerte de las dos personas antes individualizadas los mismos pescadores que estaban en el sector La Vega concurren a ayudar y auxiliar al rescate de los fallecidos.

Al día de hoy se espera la formalización del Capitán de la Nave mayor como la responsabilidad contractual de los hechos a los representantes de la Naviera Paredes.

Hacen referencia al accidente ocurrido en corral el 25 de marzo de 2020 en la Región de los Ríos.

El accidente se produjo pasadas las 21:00 hrs, cuando la Barcaza "Comau" impacto con el pesquero posiblemente a la escasa visibilidad producto de la neblina, Seis personas fallecieron trágicamente la noche de este miércoles recién pasado en la bahía de Corral, luego que se hundiera la embarcación en la cual navegaban como Tripulantes, la cual era remolcada hacia Niebla.

Se trata del centollero "Victoria", que antes había colisionado contra la barcaza "Comau", de la empresa portuaria Corral, cuya tripulación junto a personal de la armada y Bomberos colaboro en las primeras labores de apoyo y habría logrado rescatar a una persona, mientras las otras seis se refugiaron en la cocina de la nave "Victoria".

Es por esta razón y por todos los lamentables episodios de accidentes ocurridos entre el año 2019 y este año 2020 es que al analizar detenidamente las disposiciones generales de la Ley de Navegación del 21 de mayo de 1978 nos encontramos en todo su

compilado y disposiciones no aparece ningún artículo o disposición de Navegación de Aguas Interiores ni protocolos de seguridad ni normas de tránsito en aguas interiores.

Aquí se destacan parte de sus disposiciones generales de esta ley de navegación de 1978.

Ley de Navegación Chilena 21 de Mayo de 1978.

Disposiciones Generales:

Art.1° Todas las actividades concernientes a la Navegación o relacionadas con ella, se regirán por la presente ley, cuyas disposiciones prevalecerán sobre cualquier norma vigente en esta materia.

Art. 2° Para los fines de esta ley , se entenderá por:

a) Dirección: La Dirección General del Territorio Marítimo y de la Marina Mercante.

b) Director: El Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

c) Autoridad Marítima : El Director , que será la autoridad superior, los Gobernadores Marítimos y Los Capitanes de Puerto. Los Cónsules, en los casos que la Ley determine y los Alcaldes de Mar, de acuerdo con las atribuciones específicas que se les asigne, El Director, se consideraran Autoridades Marítimas, para los efectos del ejercicio de ellas.

Art 3° Las Naves y artefactos navales chilenos estarán sujetos a esta ley, aunque se encuentren fuera de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, sin perjuicio de la vigencia de la ley extranjera cuando la nave o artefacto naval se encuentre en aguas sometidas a otra jurisdicción. Pero en este último caso, si incurrieren en infracción a la ley chilena, los tribunales nacionales y la Dirección podrán hacer efectivas las responsabilidades penales y disciplinarias por esas infracciones cuando pudieren quedar sin sanción.

Concluyen haciendo las siguientes propuestas: Sectorizar y Caracterizar las zonas denominadas "Navegación de Aguas Interiores" X, XI, XII (Fiordos, Golfos, Canales); Identificar y focalizar geográficamente las zonas de navegación en sectores de aguas interiores; Diagnosticar la situación de flujos de navegación (track) para embarcaciones superiores a 50 TRG y embarcaciones que prestan servicios a la industria; Establecer zonas de navegación segura para embarcaciones de la pesca artesanal, sin utilización del Piloto Automático y la implementación de Cámaras de Monitoreo en el Puente; Fortalecer la Oficina Municipal de Pesca Artesanal, dotándola con un profesional jurídico que coordine y articule necesidades y problemáticas de la pesca

artesanal; y Establecer garantías mínimas de “seguridad social” (cotizaciones) para las familias de la pesca artesanal.

El Capitán de Navío Gonzalo Araya Gajardo, Jefe de Servicio de Inspecciones Marítimas, DIRECTEMAR, explica que no existe inconveniente sobre la proposición, en atención a que se encuentra en armonía con el art 132 del DS N° 146, de 1984, que aprobó el Reglamento para la Construcción, Reparación, Conservación de naves mercantes y especiales mayores y artefactos navales; con del art 16 N°2, del DS. N°319, de 2001 que aprobó el Reglamento para el Equipamiento de las Cargas de Cubierta de las Naves y Artefactos Navales; y con el art 2 N° 12, del D.S. N° 248, de 2004, que aprobó el Reglamento sobre Reconocimiento de Naves y Artefactos Navales, toda vez que utilizan la expresión “Naves pesqueras”.

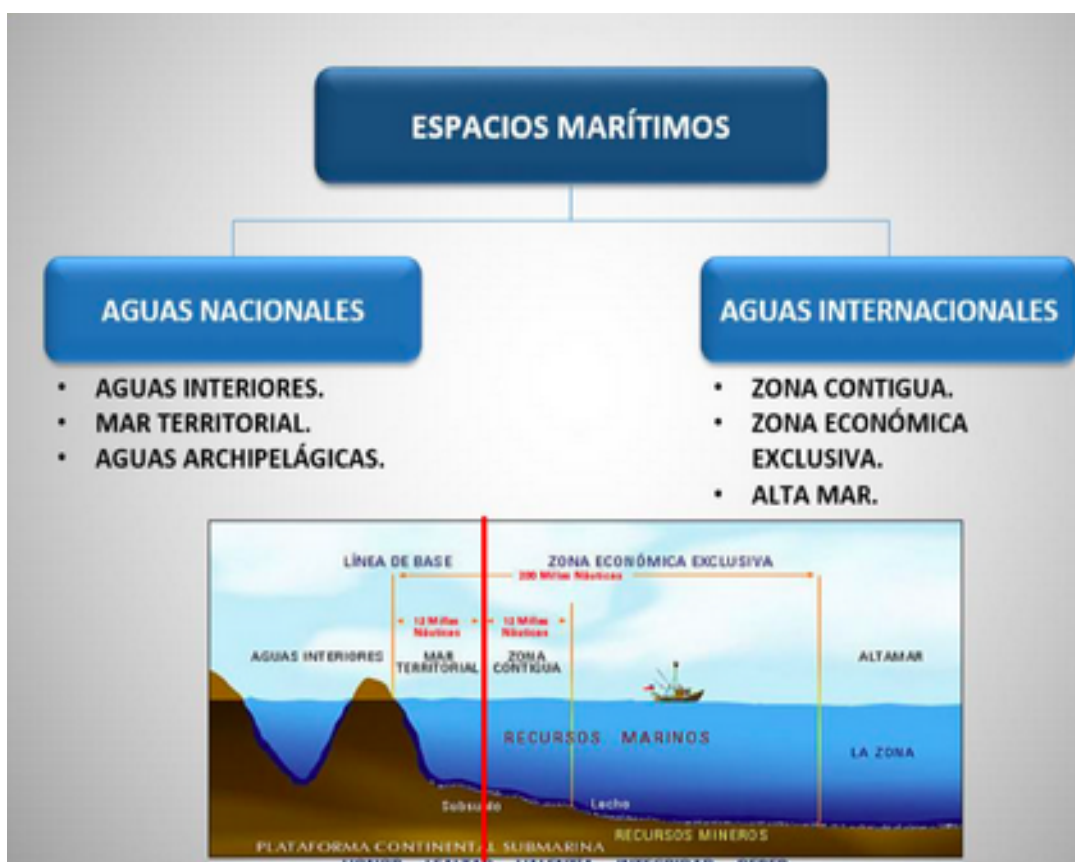
Ley de Navegación (D.L. 2.222)	Proyecto de Ley
<p>Actual Art. 4° Las naves se clasifican en mercantes y especiales y, según su porte, en naves mayores y menores.</p> <p>Son naves mercantes las que sirven al transporte, sea nacional o internacional.</p> <p>Son naves especiales las que se emplean en servicios, faenas o finalidades específicas, con características propias para las funciones a que están destinadas, tales como remolcadores, pesqueros, dragas, barcos científicos o de recreo, etcétera.</p>	<p>En el tercer inciso del Artículo 4°, reemplácese la actual palabra “pesqueros”, por la expresión “pesqueras”.</p>

La primera parte del artículo se refiere a las aguas sometidas a la jurisdicción nacional. La expresión marítima, es un concepto que debe ser entendido en su sentido amplio, donde está incluido el Mar Territorial, Zona Contigua y la Zona Económica Exclusiva.

Asimismo, el concepto de aguas interiores, solo se encuentran reguladas en el DS. N°416, de 1977, que determinó las “Líneas de Base Rectas”, entre los paralelos 41o S. y 56o S., de acuerdo a la Carta N° 5 del SHOA.

Se estima innecesario incorporar el término propuesto.

Ley de Navegación (D.L. 2.222)	Proyecto de Ley
Actual Art. 29. La navegación en aguas sometidas a la jurisdicción nacional es controlada por la Dirección. La navegación, según la zona donde se efectúe, es marítima , regional, fluvial, lacustre y de bahía, y deberá sujetarse a las normas profesionales, técnicas y de seguridad que prescriba la reglamentación.	En el Artículo 29, agréguese, a continuación de la expresión "marítima", entre comas, la expresión " de aguas interiores ".





Utiliza la expresión “aguas nacionales” de manera errónea, toda vez que, de acuerdo a la clasificación de espacios marítimos, es posible distinguir entre aguas nacionales y aguas internacionales, dentro de las aguas nacionales, encontramos las Aguas Interiores y el Mar Territorial. (paso inocente, libre navegación)

Por otro lado, encontramos la clasificación que distingue entre las aguas *sometidas a la jurisdicción nacional*, y *aquellas que no lo son*, y en la primera opción encontramos las *Aguas Interiores*, *Mar Territorial*, *Zona Contigua* y la *Zona Económica Exclusiva*. *El piloto automático, es una ayuda de la navegación, que en ningún caso puede suplir la presencia física del capitán o patrón de la embarcación.*

Hay que tener presente se encuentra vinculado con la regla 2 del reglamento internacional para prevenir los abordajes, que indica que ninguna disposición del presente reglamento eximirá a un buque, o a su propietario, al capitán o a la dotación del mismo, de las consecuencias de cualquier negligencia en el cumplimiento de este reglamento o de la negligencia en observar cualquier precaución que pudiera exigir la práctica normal del marino o las circunstancias especiales del caso.

Se estima innecesaria la propuesta de modificación.

Ley de Navegación (D.L. 2.222)	Proyecto de Ley
<p>Actual Art. 29. La navegación en aguas sometidas a la jurisdicción nacional es controlada por la Dirección.</p> <p>La navegación, según la zona donde se efectúe, es marítima, regional, fluvial, lacustre y de bahía, y deberá sujetarse a las normas profesionales, técnicas y de seguridad que prescriba la reglamentación.</p>	<p>En el Artículo 29, agréguese, a continuación del actual punto final, que pasa a ser aparte, el siguiente inciso tercero nuevo: "En todo caso, y como norma básica de seguridad, se prohíbe la utilización en aguas nacionales del piloto automático, perteneciente al sistema de gobierno de la embarcación, que es una ayuda a la navegación, pero que en ningún caso reemplaza las obligaciones de los oficiales y la tripulación a bordo."</p>

Se estima innecesario, mismo comentario señalado anteriormente. Nuevamente se trata de limitar la expresión marítima, incluyendo la expresión Aguas Interiores.

Ley de Navegación (D.L. 2.222)	NUEVA Propuesta
<p>Actual Art. 29. La navegación en aguas sometidas a la jurisdicción nacional es controlada por la Dirección.</p> <p>La navegación, según la zona donde se efectúe, es marítima, regional, fluvial, lacustre y de bahía, y deberá sujetarse a las normas profesionales, técnicas y de seguridad que prescriba la reglamentación.</p>	<p>En el Artículo 29, agréguese, a continuación del actual punto final, que pasa a ser aparte, el siguiente inciso tercero nuevo: "En todo caso, el uso del piloto automático, solo podrá usarse bajo la estricta observancia del Capitán o Patrón, o quien tenga el mando de la nave."</p>

Ley de Navegación (D.L. 2.222)	Proyecto de Ley
<p>Actual Art. 31. Toda nave se registrará, en lo relativo al tránsito marítimo, por las disposiciones del reglamento internacional para prevenir abordajes en el mar y, además, por las normas nacionales para la navegación marítima, fluvial y lacustre, según corresponda.</p>	<p>En el Artículo 31, agréguese, a continuación de la expresión "marítima", entre comas, la expresión "de aguas interiores".</p>

Se estima que la incorporación de la frase señalada no tendría consecuencias jurídicas relevantes. Asimismo, no afectaría a los intereses de la Autoridad Marítima Nacional.

Sin embargo, se estima que es innecesaria, porque deja a fuera los eventuales daños medio ambientales en el medio acuático.

Ley de Navegación (D.L. 2.222)	Proyecto de Ley
Actual Artículo 44.- El armador u operador de una nave serán civil y solidariamente responsables de las transgresiones a las normas de esta ley, cometidas por el capitán en el ejercicio de sus funciones, con las excepciones que en ella misma se establecen, sin perjuicio de la responsabilidad del dueño de la nave cuando corresponda.	En el Artículo 44, agréguese a continuación del actual punto final, que pasa a ser coma, la siguiente frase: “, especialmente cuando se trate de daños provocados en accidentes en que se provoquen graves daños materiales a terceros y resulten en pérdida de vidas.”

La expresión “o durante” utilizada en el art 59, tiene el sentido de diferenciar dos maniobras distintas, una, el zarpe y arribaba de una nave en un puerto, y la otra, navegar por una determinada zona. No afecta los intereses de la Autoridad Marítima Nacional.

Asimismo, es pertinente señalar que el artículo 59 que se pretende modificar, se encuentra redactado en los mismos términos que el artículo 910 del Código de Comercio, que no está considerado modificarlo.
Art. 910. Será obligación preferente del capitán vigilar en persona el gobierno de la nave a la arribada y zarpe de los puertos, o durante la navegación en los ríos, canales o zonas peligrosas, aunque esté a bordo el práctico o piloto.

En cuanto a la nueva frase, se estima que no produce mayores inconvenientes.

Ley de Navegación (D.L. 2.222)	Proyecto de Ley
Actual Art. 59. Será obligación preferente del capitán vigilar en persona el gobierno de la nave a la arribada o zarpe de los puertos, o durante la navegación en ríos, canales o zonas peligrosas, aunque esté a bordo el práctico.	En el Artículo 59, reemplácese la expresión “o durante”, por la expresión “y durante” y agréguese a continuación del actual punto final, que pasa a ser coma, la frase “, y aunque la embarcación cuente con piloto automático.”

En una primera parte, solo se agrega la expresión “que dirige” y elimina la expresión “de”, no tiene mayores inconvenientes.

Y la Segunda parte de la propuesta, incorpora la responsabilidad solidaria del Capitán, pero la solidaridad está regulada en el art 44 de la ley de navegación, por parte del armador u operador de la nave, cuando el hecho fue provocado por el Capitán. Se produce una incongruencia en materia de quien será efectivamente solidariamente responsable. Asimismo, la responsabilidad se limita a la tripulación, resulta interesante preguntarse, y si los perjuicios han sido sufridos por los pasajeros o la misma carga.

Por otro lado, hay que tener presente las disposiciones contempladas en el Código de Comercio artículos 909, 910 y 911 y en particular las disposiciones contempladas en el párrafo 4 Del Abordaje, donde regula expresamente las responsabilidades. Por tanto la segunda parte de la propuesta se estima innecesaria y podría generar incongruencia entre las normas.

Ley de Navegación (D.L. 2.222)	Proyecto de Ley
<p>Art. 89. El capitán será siempre responsable de la seguridad de la nave y de su dotación. Para estos efectos, deberá observar una constante vigilancia del estado de la maniobra de la nave y el mayor cuidado de su equipo y de sus accesorios. La Dirección velará por el fiel cumplimiento de estas disposiciones y controlará los elementos que se empleen en las faenas.</p>	<p>En el Artículo 89, reemplácese la actual frase "El capitán será siempre responsable de la seguridad de la nave y de su dotación", por la siguiente frase nueva: "El capitán será siempre responsable de la seguridad de la nave que dirige y su dotación, y solidariamente responsable de los perjuicios que sufran las personas que integren la tripulación de la nave afectada por su negligencia al mando."</p>

Se estima que no es necesaria dicha incorporación, en atención a que existe el artículo 175 letra a) del Código Procesal Penal, que regula la Denuncia Obligatoria, donde expresamente, indica que los miembros de las FF.AA. están obligados a denunciar.

Artículo 175.- Denuncia obligatoria. Estarán obligados a denunciar:
a) Los miembros de Carabineros de Chile, de la Policía de Investigaciones de Chile y de Gendarmería, todos los delitos que presenciaren o llegaren a su noticia. Los miembros de las Fuerzas Armadas estarán también obligados a denunciar todos los delitos de que tomaren conocimiento en el ejercicio de sus funciones;

Ley de Navegación (D.L. 2.222)	Proyecto de Ley
<p>Actual Art. 97. Corresponde a la Autoridad Marítima supervigilar el cumplimiento de todas las normas legales y reglamentarias y de las resoluciones administrativas que rijan o deban llevarse a efecto en aguas sometidas a la jurisdicción nacional. La Autoridad Marítima velará también por el cumplimiento de las resoluciones judiciales que deban ejecutarse en su zona jurisdiccional. Las resoluciones o actuaciones administrativas que deban cumplirse o llevarse a efecto en aguas sometidas a la jurisdicción nacional, se ejecutarán por intermedio o con asistencia de la Autoridad Marítima.</p>	<p>En el segundo inciso del Artículo 97, agréguese a continuación del actual punto aparte, que pasa a ser seguido, la siguiente frase nueva: "Asimismo, cumplirá con informar a la justicia ordinaria todos aquellos hechos que pudieran ser constitutivos de delitos."</p>

La expresión "dé" proviene del verbo *dar* que puede significar entregar, donar u ofrecer; ordenar o aplicar; conceder u otorgar; suponer o considerar; producir u ocasionar, entre muchas otras cosas. Expresión que está en sintonía con lo que actualmente se realiza, ofrecer la coordinación y el liderazgo en materia de salvamento.

Por otra parte, la expresión "preste", de acuerdo a la RAE tiene el significado de Ayudar, asistir o contribuir al logro de

algo”, pero se estaría utilizando para que la Autoridad Marítima sea quien deba concurrir personalmente al socorro de alguna nave en peligro.

Asimismo, la modificación propuesta, incorpora la expresión “coordinando y prestando los servicios de auxilio que se requieren”. Lo anterior se encuentra en discrepancia con lo que dispone el artículo 124 de la Ley de Navegación “*Cuando la Autoridad Marítima tenga conocimiento ... de cualquier siniestro.. que afecte a una nave... podrá ordenar a otras que naveguen en sus cercanías o que se encuentren en puerto en condiciones de zarpar, que se dirijan de inmediato a socorrerla,*” lo que resulta lógico, porque los siniestros o averías, se producen en zonas alejadas, donde no siempre habrá una Nave de la Armada de Chile para socorrerla.

Ley de Navegación (D.L. 2.222)	Proyecto de Ley
Actual/ Art. 123. Las autoridades Marítimas adoptarán las medidas necesarias para que se dé pronto socorro a la nave que está en peligro, coordinando la prestación de los servicios de auxilio que se requieren. Igualmente, cuando fuere posible, deberán presidir las operaciones de asistencia o de salvamento y disponer las medidas conducentes para obtener la seguridad de las personas que estén a bordo y de las especies salvadas.	En el Artículo 123, sustitúyase el verbo “dé”, por la palabra “ preste ”; y reemplácese la frase “coordinando la prestación de los servicios de auxilio que se requieren. Igualmente, cuando fuere posible, deberán presidir”, por la frase “ coordinando y prestando los servicios de auxilio que se requieren y, siempre que sea posible, liderando ”; y reemplácese la palabra “disponer”, por la palabra “ disponiendo ”.

Además, indica que, “siempre que sea posible, liderando”, limitando nuestro deber de efectuar las coordinaciones de búsqueda y salvamento contemplado en el D.S. (M) N°1.190, de 1976 que organiza el Servicio de Búsqueda y Rescate Marítimo, dependiente de la Armada de Chile, que expresamente utiliza en el Pto 4, Título II, los verbos organizar, inspeccionar, difundir, planificar, controlar, coordinar y dirigir las actividades del Servicio de Búsqueda y Rescate marítimo.

Es necesario tener presente el artículo 157, del DS(M) 1340 bis, de 1941, que aprobó el Reglamento de Orden Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, que prescribe, “La Autoridad Marítima competente, al tomar conocimiento de que a una nave le ha ocurrido un siniestro, dispondrá las medidas pertinentes para que, con la debida urgencia, se le preste el auxilio necesario por aquellas naves que se encuentren en sus cercanías o por las que estén en condiciones de zarpar desde el puerto. Estas medidas, sólo se adoptarán en el caso de encontrarse en peligro inminente las vidas de la dotación y pasajeros. No existiendo tal peligro o habiendo cesado, serán las naves de salvataje o las contratadas especialmente para ese objeto, las que concurren a prestarles el servicio de asistencia o salvamento”.

Código de Comercio Art. 914 Son obligaciones del capitán, entre otras, sea que las cumpla personalmente o por miembros de la dotación o personalmente en tierra bajo su potestad, las siguientes: N°10. prestar la asistencia y el auxilio a que esté obligado por las leyes o la costumbre.

La citada fórmula obligaría a la Autoridad Marítima, en todo momento, a prestar los servicios de auxilio, situación que en muchas oportunidades puede resultar impracticable, dada la amplia extensión del área marítima de responsabilidad nacional en materias de búsqueda y salvamento, la cual comprende más de 26 millones de km², área donde no siempre se podría cumplir con el precepto previsto.

En la práctica, conforme a la normativa vigente el auxilio se coordina y, cuando se puede y es pertinente, se otorga mediante el empleo de cualquier medio, ya sea de la Institución o de civiles, siendo el objeto principal y fondo del problema, la provisión del auxilio y no la entidad que lo presta.

Otro inconveniente con una eventual aprobación de esta propuesta, sería el hipotético caso que una nave en peligro recibiera el auxilio de otra nave que pudiera estar en sus cercanías y que, por tener que cumplir con la nueva norma, igualmente la Institución debiera desplegar medios por el simple hecho de estar considerado en la Ley, a pesar de haber desaparecido el peligro que origino la situación. El ejemplo indicado, atentaría contra el principio de la eficiencia en el empleo de los medios, siendo esta situación ineficiente e impracticable.

En conclusión, no se estima necesaria modificar el mencionado artículo.

No se considera necesario incorporar un nuevo inciso segundo al art 125, en consideración a que la norma es amplia y es posible investigar el hecho que se pretende.

Además, adolece de un error de técnica legislativa, al incorporar un nuevo inciso segundo, sin indicar que el actual inciso segundo pasará a ser el inciso tercero.

Adicionalmente, el artículo 156, del DS(M) 1340 bis, de 1941, que aprobó el Reglamento de Orden Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, prescribe que, *“ Cuando a una nave le ocurra un siniestro, ya sea que se trate de un naufragio, varamiento, colisión u otra clase de accidente, será competente, para todos los efectos legales administrativos derivados del siniestro la Autoridad Marítima dentro de cuya jurisdicción ocurra”*.

Y de acuerdo al artículo 157 inciso 3, “... la Autoridad Marítima competente ordenará la instrucción de una Investigación Sumaria Administrativa, con el objeto de establecer las causas que hayan originado el siniestro, la identificación de los responsables y de las personas fallecidas, desaparecidas o afectadas y los daños sufridos por éstas, por la nave o por otros elementos”. Razón por la cual, no se estima necesario efectuar la modificación que se plantea.

Ley de Navegación (D.L. 2.222)	Proyecto de Ley
<p>Actual Art. 125. Con el fin de establecer las responsabilidades profesionales, técnicas y disciplinarias a que hayan lugar, las Autoridades Marítimas de la República serán competentes para instruir las investigaciones sumarias por accidentes o siniestros ocurridos a naves o a personas en sometidas a la jurisdicción nacional y en los canales, lagos o ríos navegables, con el objeto de determinar las causas y los responsables de tales hechos. También serán competentes si el accidente o siniestro que sufran naves chilenas ocurre en alta mar o en aguas territoriales de otro Estado, salvo que el hecho sea de competencia del país donde aconteció.</p> <p>Al Director le corresponderá fallar en definitiva las investigaciones sumarias, de acuerdo con las atribuciones que le otorga la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina.</p>	<p>Para incorporar al Artículo 125 un inciso segundo nuevo, con el siguiente texto: "Se considerarán accidentes y se deberá instruir una investigación sumaria, cuando el paso de una nave produzca la destrucción de artes y aparejos de pesca, aun cuando no ocurra abordaje entre las embarcaciones."</p>

La Autoridad Marítima es de la opinión que el proyecto no producirá el efecto práctico deseado, sumado a que las modificaciones propuestas apuntan, en algunos casos, a incorporar en la normativa disposiciones ya existentes.

El Subsecretario para las Fuerzas Armadas, señor Alfonso Vargas, manifestó que el proyecto de ley tiene un sentido social importante, producto de los accidentes, y que no iría en un sentido contrario, sino que en el fondo, no logra un avance, porque lo que está planteando son normas ya existentes, por lo que no hay un real avance, es un proyecto que a la larga no aporta. Lo planteado en el proyecto o ya está regulado, o en el fondo no conduce a mejorar algo existente.

El Auditor de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, Capitán de Corbeta, Rodrigo Poblete, señaló que habrían aspectos técnicos que no serían apropiados, y expuso sobre lo que ocurría respecto a cada artículo:

- Artículo 4:

Al modificarse la palabra "pesquero" por "pesqueras", quedaría en armonía con otras disposiciones, por lo que no habría ningún problema.

- Artículo 29:

La primera parte del artículo se refiere a las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, y la expresión marítima es un concepto que debe ser entendido en su sentido amplio, donde está

incluido el Mar Territorial, Zona Contigua y la Zona Económica Exclusiva. Por lo tanto, la inclusión de “aguas interiores”, no produce ningún efecto, en atención a que limitaría los otros espacios que están sometidos a la jurisdicción nacional.

Luego, se incluye un inciso donde se hace referencia a las aguas nacionales, expresión que se utiliza de forma errónea, toda vez que, de acuerdo a la clasificación de espacios marítimos, es posible distinguir entre aguas nacionales y aguas internacionales, dentro de las aguas nacionales, encontramos las Aguas Interiores y el Mar Territorial. (paso inocente, libre navegación).

Y, en el mar territorial se establece lo que se llama “paso inocente” por lo tanto todas las naves pueden pasar por el mar territorial sin producir ningún efecto contrario al buen orden del mar. Cuando se habla de aguas nacionales, se está utilizado un termino que confunde, porque en un primer momento se habla de aguas interiores. Las aguas interiores solo se encuentran reguladas desde Punta Puga a la Isla Diego Ramirez, por lo tanto en todo lo que resta al sur de Chile se regularían, pero al norte de ese espacio no habría regulación respecto al piloto automático.

Sumado a que las responsabilidades también se encuentran reguladas en el reglamento internacional para evitar los abordajes:

“ninguna disposición del presente reglamento eximirá a un buque, o a su propietario, al capitán o a la dotación del mismo, de las consecuencias de cualquier negligencia en el cumplimiento de este reglamento o de la negligencia en observar cualquier precaución que pudiera exigir la practica normal del marino o las circunstancias especiales del caso.”

Respecto al artículo 29, propuso incorporar la siguiente expresión:

“En todo caso, el uso del piloto automático, solo podrá usarse bajo la estricta observancia del Capitán o Patrón, o quien tenga el mando de la nave.”

- Artículo 31:

Incorpora aguas interiores, se remitió a lo señalado anteriormente, respecto a que limita los demás espacios marítimos.

- Artículo 44:

No está del todo incorrecto, sí limita la responsabilidad al decir:

“, especialmente cuando se trate de daños provocados en accidentes en que se provoquen graves daños materiales a terceros y resulten en pérdida de vidas.”

El problema surge al cuestionarse qué pasa respecto a eventuales daños ambientales, y deja la responsabilidad limitada solo a ese escenario.

- Artículo 59:

Es importante señalar, que la expresión “o durante”, tiene el sentido de diferenciar dos maniobras distintas, una, el zarpe y arribo de una nave en un puerto, y la otra, navegar por una determinada zona. No afecta los intereses de la Autoridad Marítima Nacional.

Asimismo, señaló que el artículo 59 que se pretende modificar, se encuentra redactado en los mismos términos que el artículo 910 del Código de Comercio, que no está considerado modificarlo en el proyecto.

Y respecto a la última frase incluida, tampoco sería pertinente en los mismos términos anteriores.

- Artículo 89:

Respecto a la responsabilidad solidaria, señaló que habría una incongruencia en esta regulación, ya que en el artículo 44 se encuentra la responsabilidad solidaria del armador u operador de la nave, cuando el hecho fue provocado por el Capitán, por lo tanto, no se determinaría quién realmente sería solidariamente responsable.

Asimismo, la responsabilidad se limita a la tripulación, resulta interesante preguntarse, que ocurre si los perjuicios han sido sufridos por los pasajeros o la misma carga.

Por otro lado, hizo presente que las disposiciones contempladas en el Código de Comercio, en los artículos 909, 910 y 911 y en particular las disposiciones contempladas en el párrafo 4 Del Abordaje, donde regula expresamente las responsabilidades.

Artículo 97:

Se incorpora la obligación de informar, sin embargo, ésta ya se encuentra incluida en el artículo 175 letra a) del Código Procesal Penal:

“Artículo 175.- Denuncia obligatoria. Estarán obligados a denunciar:

a) Los miembros de Carabineros de Chile, de la Policía de Investigaciones de Chile y de Gendarmería, todos los delitos que presenciaren o llegaren a su noticia. Los miembros de las Fuerzas Armadas estarán también obligados a denunciar todos los delitos de que tomaren conocimiento en el ejercicio de sus funciones;”

- Artículo 123:

Se pretende modificar la palabra “de” por prestar, lo que significa modificar la situación anterior, en que la autoridad marítima coordina la búsqueda y rescate de naves naufragadas con algún siniestro marítimo, ya que a través de la nueva propuesta se le entregaría

la obligación de concurrir a todos y cada uno de los accidentes marítimos, lo que sería prácticamente imposible de acuerdo a la cantidad de millones de kilómetros cuadrados de responsabilidad.

Por lo que limitar solo a la Armada o a la autoridad marítima, para que presten ayuda o el rescate no se considera apropiado, ya que limita que otras naves que se encuentren disponibles puedan prestar el socorro respectivo.

- Artículo 125:
Se incluye un nuevo inciso:

“Se considerarán accidentes y se deberá instruir una investigación sumaria, cuando el paso de una nave produzca la destrucción de artes y aparejos de pesca, aun cuando no ocurra abordaje entre las embarcaciones.”

El cual habría que vincular con otras normas donde ya se encuentra regulado:

El artículo 156, del DS(M) 1340 bis, de 1941, que aprobó el Reglamento de Orden Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, prescribe que, *“Cuando a una nave le ocurra un siniestro, ya sea que se trate de un naufragio, varamiento, colisión u otra clase de accidente, será competente, para todos los efectos legales administrativos derivados del siniestro la Autoridad Marítima dentro de cuya jurisdicción ocurra”*.

Y de acuerdo al artículo 157 inciso 3, *“... la Autoridad Marítima competente ordenará la instrucción de una Investigación Sumaria Administrativa, con el objeto de establecer las causas que hayan originado el siniestro, la identificación de los responsables y de las personas fallecidas, desaparecidas o afectadas y los daños sufridos por éstas, por la nave o por otros elementos”*.

Razón por la cual, no se estima necesario efectuar la modificación que se plantea.

Finalmente, planteó que el proyecto tiene un espíritu que todos comprenden, pero hay materias que ya están tratadas o hay que mejorarlas para que se encuentren en armonía con otros cuerpos legales.

El Auditor de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, Capitán de Corbeta, Rodrigo Poblete, informó que la obligación de denunciar cualquier ilícito se encuentra regulada en la letra a) del artículo 175 del Código Procesal Penal:

“Artículo 175.- Denuncia obligatoria. Estarán obligados a denunciar:

a) Los miembros de Carabineros de Chile, de la Policía de Investigaciones de Chile y de Gendarmería, todos los delitos que presenciaren o llegaren a su noticia. Los miembros de las Fuerzas Armadas estarán también obligados a denunciar todos los delitos de que tomen conocimiento en el ejercicio de sus funciones;”

Luego, respecto a la prohibición de abandonar su puesto de mando, señaló que la regla número 2 para prevenir los abordajes se refiere al respecto:

“Ninguna disposición del presente Reglamento, eximirá aun buque, o a su propietario, al Capitán o a la tripulación del mismo, de las consecuencias de cualquier negligencia en el cumplimiento de este Reglamento o de negligencia en observar cualquier precaución que pudiera exigir la práctica normal del marino o las circunstancias especiales del caso.”

Hizo presente, que, si bien no dice expresamente que no debe hacer abandono, al utilizar el piloto automático, está redactando en el sentido de que evidentemente si se deja el mando caería en una negligencia inexcusable, y deberá enfrentar las responsabilidades penales y administrativas respectivas.

El Auditor de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, Capitán de Corbeta, Rodrigo Poblete, señaló que hay que distinguir en el caso que ocurra un accidente, administrativamente se abre una investigación sumaria administrativa marítima, la cual la lleva el fiscal marítimo de la jurisdicción competente, donde es el Gobernador Marítimo quien va a determinar las responsabilidades del caso, y si existiese responsabilidad penal, se hace cargo la justicia ordinaria, a través de una investigación llevada por fiscales del ministerio pública en los tribunales de justicia penales.

Finalmente, hizo presente que desconoce el estado en que se encuentra la investigación del caso de la embarcación “Supersol”.

El Vocero de la Coordinadora Nacional por la Dignidad de la Pesca Artesanal, señor Gino Bavestrello, señaló que si bien es cierta la necesidad de modificar el Decreto ley N° 2.222, la ley de navegación, en cuanto al uso de aparatos electrónicos de ayuda a la navegación, no es menos cierto que también se debe modificar la ley 18.892, la ley de pesca, en cuanto a modificar en el ámbito laboral y arrendamiento de naves de apoyo a la salmonicultura, a exigir al momento de contratar los servicios de una embarcación un seguro contra tercero y

que vaya a reparar económicamente a las viudas, viudos, hijos e hijas y familiares de los pescadores artesanales que sufran pérdidas de sus vidas por colisiones, a la cual se están viendo afectados nuestros compañeros, ya que se están contratando tripulaciones sin ningún tipo de experiencia previa para el trabajo a bordo, y para abaratar costo contratan a jóvenes en cargos de absoluta responsabilidad y seguridad de las embarcaciones.

Luego se refirió a los casos más recientes:

1.- El 23 de mayo de 2019 a las 22:30, colisiona la barcaza Melina III, a la embarcación pesquera artesanal L/M Angel del Océano, que había zarpado a zona de pesca a recoger sus artes de pesca y en la inmediación del canal Chaidhuapi, esto muy cerca del Puerto de Calbuco, X región, la barcaza Melina III, colisiona al L/M Angel del Océano y como resultado fallecen 2 compañeros pescadores artesanales, Eladio Vicencio y Hyeong Og Bag, esposo de nuestra compañera dirigente Angelica Teuquil.

2.- El 22 de enero de 2020 a las 13:00 (hora de almuerzo) la motonave Argelina de 40 metros de eslora y la L/M Supersol, nombre de la embarcación que da origen a este proyecto y de 12 metros de eslora, a un par de millas al sur del puerto de Calbuco la motonave Argelina colisiona a la embarcación pesquera artesanal, L/M Supersol, que como resultado, un pescador artesanal muerto y 1 desaparecido. El responsable en ese momento de la seguridad de la embarcación no se encontraba en el puente dejando a la nave con piloto automático, como era hora del almuerzo arto rato tiene que haber estado la embarcación navegando sola, porque si el radar no detecto ningún contacto cerca, el guardiero se tiene que haber demorado harto tiempo en la cocina.

3.- El 24 de marzo del 2020, cerca de las 21:00, se produce una colisión donde la motonave Comau que transporta ship de Valdivia a Corral en la XIV región de los ríos, esta colisiona a la embarcación pesquera artesanal L/M Victoria, de 12 metros de eslora al norte de la Isla Mancera cerca de la baliza Alfa y a unos 300 metros de la caleta del Piojo en Niebla. En esta colisión la L/M Victoria queda dada vuelta campana donde de sus 7 tripulantes 1 cae al agua y es rescatado con vida y los otros 6 quedan atrapados baja el casco en un bolsón de aire que le permite a la embarcación mantenerse a flote, pero dada vuelta y con vida nuestros compañeros. La autoridad marítima de la Capitanía de puerto de Corral llega al lugar de la colisión pero sin tener medios adecuados para realizar los rescate de nuestros compañeros que aún se mantenían con vida, llegan además al sector gran cantidad de buzos mariscadores de la caleta del Piojo distante a 300 metros de la colisión, para prestar ayuda para el rescate, lo que el capitán de puerto de Corral, no lo permite, y luego embarcaciones artesanales de 18 metros de eslora y que cuentan con equipamiento hidráulico que tienen capacidades de levante de unas 40 toneladas, solicitan zarpe a la autoridad marítima para prestar ayuda para rescatar a sus compañeros aún vivos, y esta también se les niega el zarpe siendo que estaban amarradas al muelle en Niebla, distante a 5 minutos de navegación, y aduciendo a supuestos protocolos.

Pasan casi 4 horas desde la colisión y aún vivos los compañeros al interior de la L/M Victoria y el capitán de puerto de Corral da el V°B° para que la Motonave Comau, remolque por río Valdivia con corriente vaciante y al cabo de unos minutos la motonave Comau que remolcaba a la L/M Victoria, le pasa por arriba y termina de hundirla y no solo eso, sino que termina con la vida de 6 compañeros pescadores artesanales y dejan a sus madres, esposas e hijo en la más completa indefensión.

Planteó propuestas, señalando que, si bien es cierto que el decreto de ley 2.222, la ley de navegación se tendrá que modernizar a los tiempos que estamos y con mucho tráfico marítimo, con embarcaciones de mayores calados y esloras navegando por aguas interiores, también es cierto que hay que regular de mejor manera el otorgamiento de matrículas para el personal embarcado:

1.- Se elimine de la página web de la Directemar la base de datos con las preguntas y respuestas de los exámenes para acceder a títulos de patrón de pesca artesanal, patrón de nave menor y maquinista de nave menor.

2.- Para acceder a títulos de patrón de pesca artesanal, patrón de nave menor, maquinista de nave menor, deberán a lo menos acreditar 24 meses de tiempo de embarcado como marineros de cubierta.

3.- Todo patrón, tanto de pesca artesanal como de nave menor, deberán tener cursos de capacitación en navegación como de instrumentación de ayuda a la navegación.

4. Para renovar sus matrículas cada 5 año deberán contar con las capacitaciones actualizadas.

5.- Las embarcaciones que prestan apoyo a la salmonicultura, tanto naves menores como motonaves, deberán contar si tienen piloto automático un sensor que se active, si el personal a cargo de la navegación se aleja a más de 3 metros de su puesto de mando y emita una señal de alarma al satélite con recepción en la autoridad marítima y una señal sonora dentro del embarcación.

6. Que un fiscal civil sea quien conozca los hechos cuando los accidentes revistan carácter de delitos, porque la armada es juez y parte en todos estos hechos, donde en algunas ocasiones son parte de los hechos mismos y solo contemplan los protocolos de guerra y estrategias de los fiscales de la armada.

Expresó sus condolencias a las familiares de todos los pescadores artesanales que en busca de una mejor vida y buscando el sustento familiar perdieron la vida.

Finalmente, hizo presente que los posicionadores satelitales se incluyeron en la ley de pesca a fin de certificar la operación de las naves, con observaciones desde la armada y Sernapesca, es más cada vez que a una embarcación se le apaga o deja de transmitir, la Armada en minutos llama a la embarcación para que se devuelva al puerto de zarpe y cuando deja de transmitir en zonas de

pesca lo hacen regresar a puerto y Sernapesca los infracciona. Entonces es difícil de comprender cómo los pescadores que colisionaron con la Isla de los Pájaros en la IV región pasaron 6 días sin que nadie se diera cuenta que el POSAD dejó de funcionar, pudiendo perder además las vidas de quienes salvaron el naufragio, entonces cuando el pescador tiene que pagar por la compra del aparato y además pagar la mantención mensual, y que esto ni siquiera les sirve para salvar sus vidas, por lo que sugirió que se revise su mantención a bordo de las embarcaciones, cuando aún no logra cumplir su cometido de bajar los niveles de pesca ilegal y a la armada que cada embarcación tiene que pagar todos los años el certificado de faros y balizas, para su mantención y en esa oportunidad estaba apagado y sin aviso de esa anomalía para que los navegantes tengan precaución en su navegación en ese sector.

El Secretario de la Comisión dio lectura al informe entregado por la Biblioteca del Congreso Nacional, en lo dice relación con el proyecto de ley mismo y las observaciones que se plantean:

De acuerdo a los autores de la iniciativa, el objetivo de esta es, “relevar la necesidad de proteger de una forma más específica a las embarcaciones marítimas, especialmente artesanales, que naveguen por aguas interiores, garantizando tanto que existan medidas preventiva....”¹.

Este proyecto es de artículo único con 10 modificaciones a la Ley de Navegación.

Un primer objetivo de este trabajo –en atención a lo requerido por la Comisión- es tener una mirada pormenorizada respecto a cada una de las modificaciones, analizándolas para determinar si han sido reguladas en algún cuerpo legal vigente.

Observaciones al artículo único

- a) La modificación al tercer inciso del artículo 4°, reemplazando “por pesquera” es coherente con otras normas.
- b) En relación a la modificación al artículo 29°, el precisar la zona “de aguas interiores”, ayuda a destacar una zona particular del territorio, pese a que ya está considerado dentro de las aguas marítimas.

De hecho, en el Libro de la Defensa Nacional de 2010 del Ministerio de Defensa Nacional -documento que revisa la política de defensa y de seguridad chilena-, se señala que:

¹Modifica la Ley de Navegación, contenida en el decreto ley N°2222, del Ministerio de Defensa Nacional, de 1978, en materia de responsabilidades ante la ocurrencia de accidentes marítimos, y otras condiciones de navegación.

“... de acuerdo con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y la costumbre internacional, Chile tiene una extensa zona de aguas interiores en el sector sur y austral, que forma parte de su territorio marítimo. Estas aguas interiores son las que se encuentran al interior de las líneas de base rectas, siendo ellas fiordos, bahías, canales y otros accidentes o escotaduras propias de nuestro territorio. En las aguas interiores, el Estado ejerce soberanía plena de acuerdo con las reglas generales del derecho internacional”².

Similar definición aparece en la Ley General de Pesca y Acuicultura³:

Art 2° 4) Aguas interiores: son aquellas aguas situadas al interior de la línea de base del mar territorial.

- c) También en relación a la modificación al artículo 29°, es mejor precisar bien la zona “aguas nacionales” por “aguas sometidas a la jurisdicción nacional”.

Otro tema, y que es el principal foco del proyecto de ley, es el uso adecuado del Piloto Automático. En este caso el punto es la acreditación de que se utilice adecuadamente.

Una propuesta, es la explicitación de la responsabilidad de utilizar el piloto automático adecuadamente. Adicionalmente, otra proposición es la consideración de tecnologías de vigilancia, tales como videocámaras, para acreditar la presencia de alguien designado para el mando de la nave.

Un ejemplo de nueva redacción podría ser:

“En todo caso, y como norma básica de seguridad, la aplicación del piloto automático, solo podrá realizarse bajo la estricta observancia del Capitán o Patrón, o quien tenga el mando de la nave.

Para este efecto y con la excepción de naves y embarcaciones de la Autoridad Marítima, toda nave o embarcación que cuente con piloto automático, deberá disponer de al menos una cámara de vigilancia, que acredite la presencia del responsable del mando de la nave, en la zona correspondiente”

- d) En el caso del artículo 31° sobre “La zona de aguas interiores”, cabe señalar que está subsumida en el concepto aguas marítimas, por lo tanto el objetivo de la regulación y su zona está ya contemplado en la legislación.

² Libro de la Defensa Nacional 2010 Ministerio de Defensa Nacional. Disponible en: https://www.defensa.cl/media/2010_libro_de_la_defensa_1.pdf. (agosto 2021)

³ Decreto N° 430 Fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.892, de 1989 y sus modificaciones, Ley General de Pesca y Acuicultura. Disponible en: <http://bcn.cl/2f8nr>. (agosto 2021)

- e) En esta moción, el artículo 44°, busca precisar la gravedad de la responsabilidad cuando un accidente implica pérdida de vidas, o daños materiales. Se debería también considerar, cuando las consecuencias implican daño ambiental. Así se ayuda a determinar criterios de sanciones.

Por lo anterior, un ejemplo de propuesta sería agregar al final de la frase.

“especialmente cuando se trate de daños provocados en accidentes que resulten en lesiones o pérdida de vidas o perjuicios derivados en impactos materiales a terceros o ambientales”.

- f) El artículo 59° de la Ley de Navegación precisa la responsabilidad del Capitán. Es claro respecto a la navegación en zonas críticas, donde, en la práctica se exige su presencia en el mando. El uso del Piloto Automático en esos casos no se justifica. En la zona de Puerto Montt está regulado mediante resolución 238 de 2020⁴.
- g) Sobre la propuesta de modificación al artículo 89°, la responsabilidad ya está regulada en el artículo 44° de la señalada Ley de Navegación que dispone:

Artículo 44°⁵.- El armador u operador de una nave serán civil y solidariamente responsables de las transgresiones a las normas de esta ley, cometidas por el capitán en el ejercicio de sus funciones, con las excepciones que en ella misma se establecen, sin perjuicio de la responsabilidad del dueño de la nave cuando corresponda.

- h) A su vez, el artículo 97° letra h) propuesto está contemplado en el artículo 175° del Código Procesal Penal⁶ relativo a quienes deben efectuar una denuncia obligatoria.

Estarán obligados a denunciar:

- a) Los miembros de Carabineros de Chile, de la Policía de Investigaciones de Chile y de Gendarmería, todos los delitos que presenciaren o llegaren a su noticia. Los miembros de las Fuerzas Armadas estarán también obligados a denunciar todos los delitos de que tomaren conocimiento en el ejercicio de sus funciones.
- i) En el artículo 123°, donde dice en la Ley de Navegación "ante la necesidad de pronto socorro coordinando la prestación de los servicios de auxilio..." el cambio propuesto por la moción "coordinando y prestando los servicios de auxilio" implicaría recursos que puede que la Autoridad no disponga en su momento y

⁴Resolución 238 Resolución 12600/238 Restringe el uso de piloto automático del sistema de gobierno de las naves. Disponible en: <http://bcn.cl/2rcco> (agosto 2021)

⁵Decreto Ley N° 2222 Sustituye Ley de Navegación. Ministerio de Defensa Nacional. Disponible en: <http://bcn.cl/2fk93> (agosto 2021)

⁶ Ley N° 19696. Establece Código Procesal Penal Ministerio de Justicia. Disponible en: <http://bcn.cl/2f7dm> (agosto 2021)

obligaría a la misma a proveerlos. Además, en estas situaciones, las labores de auxilio las prestan también naves que se encuentran en la proximidad, por ser responsabilidad del Capitán de estas últimas.⁷

- j) En cuanto al artículo 125°, la modificación propuesta ya se encuentra regulada en el artículo 157° del Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República⁸, sin perjuicio que se podría cambiar su naturaleza a norma legal.

El Subsecretario para las Fuerzas Armadas, hizo presente que de lo que se escuchó, va en línea con la exposición que hizo el abogado de la Directemar señor Poblete, no ve gran diferencia, por lo tanto si se hacen indicaciones en ese sentido, en términos generales no tiene inconvenientes, sin embargo, aún con esas indicaciones, no cambia mucho el fondo de la situación, por lo que no sabe si esas indicaciones van a recoger lo señalado por el señor Gino Bavestrello.

Planteó que están dispuestos a estudiar el tema, y ver que se puede hacer con el nuevo sistema satelital, que efectivamente se están ofreciendo distintos convenios, es algo que está incipiente, pero que tiene un tremendo aporte.

El Vocero de la Coordinadora Nacional por la Dignidad de la Pesca Artesanal, señor Gino Bavestrello señaló que es necesario modernizar la ley, porque la gente se está muriendo, y no se están adoptando medidas reales para evitarlo. Hay gente que no tiene conocimiento, jóvenes que se aprenden las preguntas y respuestas, y salen de patrón de nave menor, y ofrece los servicios por bajos montos, sin considerar la responsabilidad de mando que se necesita.

El Vicepresidente del Consejo Nacional por la Defensa del Patrimonio Pesquero de Chile-Condepp Chile A.G., señaló que respecto al proyecto de ley, comparten la idea, pero manifestó algunos puntos que es relevante que sean planteados en la Comisión:

⁷ Artículo 914° letra 10 del Código de Comercio. Ministerio de Justicia. Disponible en: <http://bcn.cl/2g7d1> (agosto 2021)

⁸ Decreto N° 1340 BIS Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República. Ministerio de Defensa Nacional; Subsecretaría de Marina. Disponible en: <http://bcn.cl/2g72b> (agosto 2021)

1.- Chile es un país con un litoral extenso y las aguas interiores, tiene características especiales, hay un tema que la Armada debe considerar, por ejemplo, hoy hay un track de navegación para buques mercantes, pero la industria salmonera es muy grande, entonces ha afectado a la pesca artesanal. Lo que significa un problema cuando se está en zona de pesca. Es importante definir los track de navegación, en las cartas para respetar a los pescadores, asimismo, que se definan las zonas, todo cartográficamente.

2.- Los buques grandes, normalmente navegan con más de las 3 luces principales, y usan adicionales, y lo convierte en una bola de luz encandilante, lo que le trae problemas a los pescadores artesanales, ya que no se puede distinguir cada foco. Las luces confunden a los pescadores artesanales, debe haber una reglamentación especial y que se considere, para que no ocurra eso cuando se navega de noche. Se debe navegar solo con las luces de posicionamiento, pero no permitir que una embarcación mayor vaya toda iluminada, ya que no se pueden distinguir las de navegación.

3.- Respecto a los accidentes, hoy en día se hacen eternas las esperas en que las familias quedan desprotegidas, es importante determinar bien proceso, cuánto deberá durar, sobre los seguros de 3ros, etc.

4.- Hay críticas respecto al piloto automático, pero no se puede dejar el puesto sin que haya alguien como vigía. Jamás se puede abandonar el puesto de mando. La tecnología ha ido avanzando, el piloto automático hay que reglamentarlo como corresponde. La formación de todo hombre de mar es lo básico y principal para poder tener responsabilidades a bordo.

El Subsecretario para las Fuerzas Armadas hizo presente, que en términos generales se entiende la indicación, la cual tiene 4 partes y hay observaciones respecto a las letras b) y d).

El Auditor de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, Capitán de Corbeta Rodrigo Poblete, señaló respecto a la letra **b)**, que si bien es una medida que puede resultar de utilidad, consideró que podría ser oneroso para pequeños armadores o dueños de embarcaciones, al mismo tiempo, en las naves más pequeñas pueden existir problemas de tipo operacional al no contarse con el espacio adecuado para su instalación o de la provisión de energía de emergencia de respaldo para el funcionamiento del sistema, se estima que podría ser resistido la instalación del mismo,

La redacción contiene algunas imprecisión en tanto el espíritu de la modificación busca ejercer un control sobre la persona de guardia en el puente, el cual no necesariamente es el propio capitán, además a sumiendo que “la zona correspondiente” se refiere al puente de mando puede darse el caso en que el capitán o el patrón esté en el puente de mando, pero usando el piloto automático, en este ejemplo la modificación propuesta tendería a añadir un equipo que actualmente no existe para registrar las acciones que el propio capitán efectúa, sin considerar algún equipo que deje grabación de respaldo. Tampoco se define por cuánto tiempo se tendrá ese registro ni los formatos a ser usados.

Por otra parte, el art. 164 de la ley de Navegación excluye a la aplicación de la mencionada ley a buques de guerra nacional, donde se encuentran los buques de la autoridad marítima, dado que reúnen los requisitos consagrados en el artículo 29 de la convención de las Naciones Unidas, sobre el derecho del mar.

Proponen:

“Para tal efecto, toda nave a las cual le sean aplicables las disposiciones de esta Ley y que cuente con piloto automático, deberá disponer de una cámara de vigilancia y un sistema de grabación, la cual registrará que la persona responsable de la conducción de la nave, presta la debida atención a las condiciones externas de la nave. La Autoridad Marítima establecerá las normas técnicas que deberá cumplir dicho sistema de vigilancia”.

Respecto al punto **d)**, hizo presente que el Código Civil indica expresamente, que aquel que ha inferido un daño a otro es obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena que la ley le imponga por delito o cuasidelito.

En ese sentido estimó que al no existir daños a las personas ni a la embarcación se aleja de la disposición original, que establece el 125, que señala:

*Art. 125. Con el fin de establecer las responsabilidades profesionales, técnicas y disciplinarias a que hayan lugar, las Autoridades Marítimas de la República serán competentes para instruir las investigaciones sumarias por accidentes o siniestros ocurridos **a naves o a personas** [...]*

El cual se encuentra vinculado con el artículo 156 del reglamento de orden seguridad y disciplina aprobado por el DS 1340 bis, que expresamente dice:

Art. 156. Cuando a una nave le ocurra un siniestro, ya sea que se trata de un naufragio, varamiento, colisión u otra clase de accidente, será competente, para todos los efectos legales administrativos derivados del siniestro, la Autoridad Marítima dentro de cuya jurisdicción ocurra. [...]

El inconveniente con esta norma es que ante la eventual investigación sumaria administrativa marítima, se podría hacer compleja, porque al no tener todos los elementos probatorios adecuados que le permitan al fiscal lograr una convicción razonable de quien cometió la falta, sería apuntar investigaciones sumarias que no podrían llegar a un buen resultado.

Por ejemplo, podría ser un accidente en la noche, donde el daño puede ser imperceptible, y el responsable no se dé cuenta, o aquellos que fondean aparejos o artes de pesca lo estén instalando en lugares no apropiados, y podría creerse que ellos son los que eventualmente fueron los infractores, dado que podrían infringir normas de seguridad a la navegación.

Por lo que el artículo no aporta sustancialmente al fondo del proyecto, que busca justamente establecer las responsabilidades, impedir y prevenir que vuelva a ocurrir lo que ya pasó, en atención a que el articulado nuevo no va a producir un mayor cambio de lo que actualmente existe.

El Subsecretario para las Fuerzas Armadas, planteó que la propuesta es que ese punto 4to. sea eliminado.

El Auditor de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, Capitán de Corbeta Rodrigo Poblete señaló que es importante que se considere el contexto del artículo 157, el cual debe verse en conjunto con el artículo 156, además el inciso nuevo lo que hace es que se instruya una investigación sumaria cuando el accidente le produzca una destrucción a artes o aparejos de pesca, lo que no está relacionado con la nave ni con las personas, por lo que no está vinculado con el 157 ni 156, ni particularmente, con el fondo del proyecto que está relacionado con la responsabilidad en los accidentes.

El Auditor de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, Capitán de Corbeta Rodrigo Poblete señaló que lo único que existe: en la práctica, en la capitanía de puerto respectiva se levanta una constancia de aquella persona que sufrió el daño para iniciar las acciones legales respectivas de carácter civil: no existe una investigación sumaria administrativa marítima, ya que no se tienen los antecedentes necesarios para establecer responsabilidades profesionales ni técnicas en la materia, a menos que afecte la seguridad de la navegación.

Entendiendo la lógica sería pertinente proponer una modificación a la ley de pesca y acuicultura, dado que en ese cuerpo normativo se establecen una serie de infracciones en materia pesquera, y

dado que esta una destrucción de artes y aparejos de pesca, sería la mejor forma de implementarlo, y no la ley de navegación que está más orientada a la seguridad en la navegación y no en temas pesqueros.

Al respecto, **el Subsecretario para las Fuerzas Armadas** señaló que no es problema de querer o no querer la responsabilidad, sino que se sugiere que se incorpore en la ley de Pesca y Acuicultura, porque estiman que es donde corresponde que se establezca, no es cosa de evadir el problema, sino el dónde se regula.

IV.- DISCUSIÓN DEL PROYECTO.

A) DISCUSIÓN GENERAL.

Teniendo en vista las consideraciones y argumentos contenidos en la moción, los señores Diputados fueron de parecer de aprobar la idea de legislar sobre la materia, según se indicara en el acápite referido a las constancias previas.

Se explicó que si bien hoy existen normas que regulan diversos aspectos relacionados con la navegación marítima y las condiciones de seguridad en que ésta debe realizarse, se advierte que la normativa que regula la materia no se actualiza a la par que se modernizan las formas de navegación hoy en día, ni tampoco da cuenta de la diversidad de especificidades que a lo largo del territorio marítimo nacional se expresan.

Que de las conversaciones sostenidas con las organizaciones de la pesca artesanal y con las familias de algunas de las víctimas de accidentes fatales, surgen distintas aprensiones sobre los alcances que tiene en particular el decreto ley N° 2.222, así como respecto de medidas que podrían implementarse, legal o administrativamente, para mejorar las condiciones de seguridad de los pescadores artesanales, procurando reducir los actuales niveles de accidentabilidad, especialmente por colisión con naves de mayor envergadura.

Se estimó del todo conveniente, entonces, modificar tal disposición legal, con el propósito de mejorar las condiciones de seguridad de los pescadores artesanales, buscando reducir los índices de siniestralidad, especialmente por causa de colisión con naves de mayor envergadura.

De este modo, además de realizar modificaciones de tipo formal, en lo sustancial y como forma de acreditar la presencia en la zona correspondiente de quien tiene la nave a su mando, se precisó que como norma básica de seguridad, el uso de piloto automático solo podrá realizarse bajo la estricta observancia del capitán o patrón de la nave, o de quien se encuentre a cargo de su dirección.

Para tal efecto, la Comisión fue de parecer, en forma mayoritaria, que toda nave a la cual le sean aplicables las disposiciones de la ley del rubro y que cuente con piloto automático, deberá disponer de una cámara de vigilancia y un sistema de grabación, la cual registrará que la persona responsable de la conducción de la nave presta la debida atención a las condiciones externas de avance. Y que sea la Autoridad Marítima quien establezca las normas técnicas que deberá cumplir dicho sistema de vigilancia.

Por otra parte, también se manifestó de acuerdo en precisar que existe responsabilidad civil y solidaria del armador u operador de la nave frente a las transgresiones de la ley, especialmente cuando se trate de accidentes que ocasionen lesiones o pérdidas de vidas humanas, daños materiales a terceros, o perjuicios de tipo ambiental.

Por último, se consideró establecer una norma que obligue a la Autoridad Marítima a instruir una investigación sumaria, toda vez que el paso de una nave produzca la destrucción de artes y aparejos de pesca, aun cuando no ocurra abordaje entre las embarcaciones. Ello con el propósito de que funcionarios especialistas en el tema se preocupen de acreditar las circunstancias precisas en que se verificó un accidente en el mar. De manera que la resolución final sirva, eventualmente, como plena prueba o informe pericial para acreditar un hecho en sede civil de indemnización de perjuicios, lográndose el ansiado principio de economía procesal.

B) DISCUSIÓN PARTICULAR.

El artículo único del proyecto fue objeto de una indicación sustitutiva, patrocinada por la diputada señora Camila Rojas y los diputados señores Leonidas Romero, Bernardo Berger, Rubén Moraga, Jorge Brito, Alexis Sepúlveda y Jaime Tohá, del siguiente tenor:

Artículo único: Introdúcense las siguientes modificaciones en el decreto ley N° 2.222, ley de Navegación:

1.- En su artículo 4°, en el inciso tercero, reemplázase la palabra “pesqueros”, por la expresión “pesqueras”.

2.- En su artículo 29, agrégase a continuación del punto final (.), que pasa a ser aparte (.), los siguientes incisos tercero y cuarto, nuevos:

“Con todo, como norma básica de seguridad, el uso de piloto automático solo podrá realizarse bajo la estricta observancia del capitán o patrón de la nave, o quien tenga su mando.

Para tal efecto, toda nave a la cual le sean aplicables las disposiciones de esta ley y que cuente con piloto automático, deberá disponer de una cámara de vigilancia y un sistema de grabación, la cual registrará que la persona responsable de la conducción de la nave, presta la debida atención a las condiciones externas de la nave. La Autoridad Marítima establecerá las normas técnicas que deberá cumplir dicho sistema de vigilancia.”.

3.- En su artículo 44, agrégase la siguiente frase a continuación del punto final (.), que pasa a ser coma (,): “, especialmente cuando se trate de accidentes que ocasionen lesiones o pérdidas de vidas humanas, daños materiales a terceros, o perjuicios de tipo ambiental.”.

4.- Incorpórase el siguiente artículo 113, nuevo:

“Artículo 113.- Se considerarán accidentes y se deberá instruir una investigación sumaria cuando el paso de una nave produzca la destrucción de artes y aparejos de pesca, aun cuando no ocurra abordaje entre las embarcaciones.”.

Los números 1, 2 y 3 se aprobaron por mayoría de votos.

VOTARON A FAVOR LOS DIPUTADOS SEÑORES PEDRO PABLO ÁLVAREZ-SALAMANCA, RUBÉN MORAGA, BERNARDO BERGER, JORGE BRITO, PABLO PRIETO, LEONIDAS ROMERO, PATRICIO ROSAS, ALEXIS SEPÚLVEDA Y JAIME TOHÁ. SE ABSTUVO EL DIPUTADO SEÑOR MIGUEL ÁNGEL CALISTO.

El número 4 se aprobó, asimismo, por mayoría de votos.

VOTARON A FAVOR LOS DIPUTADOS SEÑORES RUBÉN MORAGA, JORGE BRITO, LEONIDAS ROMERO, PATRICIO ROSAS, ALEXIS SEPÚLVEDA Y JAIME TOHÁ. LO HIZO EN CONTRA EL DIPUTADO SEÑOR BERNARDO BERGER. SE ABSTUVIERON LOS DIPUTADOS SEÑORES PEDRO PABLO ÁLVAREZ-SALAMANCA, MIGUEL ÁNGEL CALISTO Y PABLO PRIETO.

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, y por las otras consideraciones que en su oportunidad dará a conocer el señor Diputado Informante, la Comisión de Pesca, Acuicultura e Intereses Marítimos, recomienda aprobar el siguiente:

PROYECTO DE LEY

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

1.- En su artículo 4°, en el inciso tercero, reemplázase la palabra “pesqueros”, por la expresión “pesqueras”.

2.- En su artículo 29, agrégase a continuación del punto final (.), que pasa a ser aparte (.), los siguientes incisos tercero y cuarto, nuevos:

“Con todo, como norma básica de seguridad, el uso de piloto automático solo podrá realizarse bajo la estricta observancia del capitán o patrón de la nave, o quien tenga su mando.

Para tal efecto, toda nave a la cual le sean aplicables las disposiciones de esta ley y que cuente con piloto automático, deberá disponer de una cámara de vigilancia y un sistema de grabación, la cual registrará que la persona responsable de la conducción de la nave, presta la debida atención a las condiciones externas de la nave. La Autoridad Marítima establecerá las normas técnicas que deberá cumplir dicho sistema de vigilancia.”.

3.- En su artículo 44, agrégase la siguiente frase a continuación del punto final (.), que pasa a ser coma (,): “, especialmente cuando se trate de accidentes que ocasionen lesiones o pérdidas de vidas humanas, daños materiales a terceros, o perjuicios de tipo ambiental.”.

4.- Incorpórase el siguiente artículo 113, nuevo:

“Artículo 113.- Se considerarán accidentes y se deberá instruir una investigación sumaria cuando el paso de una nave produzca la destrucción de artes y aparejos de pesca, aun cuando no ocurra abordaje entre las embarcaciones.”.

SALA DE LA COMISIÓN, a 1 de octubre de 2021.

Tratado y acordado en sesiones celebradas los días 2, 16 y 23 de junio; 18 de agosto; y 8, 22 y 29 de septiembre de 2021, con la asistencia de los diputados señores Pedro Pablo Álvarez-Salamanca, Miguel Ángel Calisto, Bernardo Berger, Jorge Brito, Marcelo Díaz, Javier Hernández, Rubén Moraga, Pablo Prieto, Luis Rocafull, Leonidas Romero, Alexis Sepúlveda, Jaime Tohá y Francisco Undurraga.

Se registró el reemplazo permanente del diputado señor Marcelo Díaz por el diputado señor Patricio Rosas.

Se registró el reemplazo provisional de los diputados señores Javier Hernández y Luis Rocafull por el diputado señor Nicolás Noman y la diputada señora Daniella Cicardini, respectivamente.

ROBERTO FUENTES INNOCENTI
Secretario de la Comisión