

INFORME DE LA COMISIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS, PESCA Y ACUICULTURA recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, 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.

Boletín N° 10.068-21.

HONORABLE SENADO:

La Comisión de Intereses Marítimos, Pesca y Acuicultura del Senado procede a informar el proyecto de ley de la suma, iniciado por Moción de los Honorables Diputados señores Iván Flores, Javier Hernández, Ignacio Urrutia, Osvaldo Urrutia y Enrique Van Rysselberghe y los ex Diputados señora Clemira Pacheco y señores Cristián Campos, Iván Fuentes, David Sandoval y Jorge Ulloa.

CONSTANCIAS

El proyecto en informe no requiere un quorum especial de aprobación ni fue necesario recabar la opinión de la Corte Suprema, porque no afecta la organización o atribuciones de los tribunales.

A las sesiones en que se debatió este asunto asistieron también los Honorables Senadores señora Carolina Goic y señores Carolos Bianchi y David Sandoval y las siguientes personas:

- Del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo: el Subsecretario de Pesca y Acuicultura, señor Eduardo Riquelme; el asesor del Ministerio, abogado señor Eric Correa; el Jefe de la División de Acuicultura de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura, señor Eugenio Zamorano, y los asesores de dicha Subsecretaría, señores Fernando Infante y Dimitri Morales.
- De la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR): El Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático,

Contraalmirante LT señor Jorge Imhoff y el Jefe de Inspecciones Marítimas, Capitán de Fragata LT señor Gonzalo Araya.

- De la Biblioteca del Congreso Nacional: El Coordinador del Área Recursos Naturales, Ciencia y Tecnología, señor Leonardo Arancibia.

- Las asesoras de la H. Senadora señora Aravena, señoras Francisca Philips y Karen Unda.

- El asesor del H. Senador señor Moreira, señor Raúl Araneda.

- Los periodistas señora Andrea Valdés y señores Gabriel Muñoz y Francisco Aedo.

OBJETIVOS Y ESTRUCTURA DEL PROYECTO

El proyecto de ley aprobado por la Comisión tiene por objetivo definir las condiciones de habitabilidad que deben cumplir las embarcaciones pesqueras artesanales y las que prestan apoyo a la acuicultura, las que 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.

El proyecto se estructura en un artículo único, que introduce tres enmiendas en el artículo 2° de la Ley General de Pesca y Acuicultura.

ANTECEDENTES DE DERECHO

La iniciativa en informe, de conformidad con el texto aprobado, se vincula con los siguientes cuerpos normativos:

1. Ley General de Pesca y Acuicultura, N° 18.892, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado está contenido en el decreto N° 430, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, de 1992.
2. Decreto N° 289, del Ministerio de Defensa, Subsecretaría de Marina, de 2001, Reglamento Nacional de Arqueo de Naves.
3. Decreto N° 139, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, de 1998, Reglamento de Sistema de Posicionamiento Automático de Naves

Pesqueras, de Transporte y de Investigación Pesquera y de las Embarcaciones Prestadoras de Servicios de la Acuicultura.

4. Decreto ley N° 2.222, de 1978, Ley de Navegación.

5. Decreto N° 22, del Ministerio de Defensa, Subsecretaría de Marina, de 2001, que promulga el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, de 1969.

6. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, versión 1974, (Convenio SOLAS), de la Organización Marítima Internacional (OMI), promulgado en Chile por decreto N° 117, del Ministerio de Relaciones Exteriores, de 2015.

7. Código de Conducta para la Pesca Responsable, de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), que en Chile ha motivado 3 Planes de Acción Nacional, decretos N° 267, de 2006, N° 198, de 2007 y N° 163, de 2008, todos de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura, y una Política Nacional, aprobada por decreto N° 141, del Ministerio de Relaciones Exteriores, de 2015.

8. Convenio sobre el trabajo en la pesca, de 2007, de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), no ratificado por Chile a la fecha.

9. Artículo 184 del Código del Trabajo.

- - - - -

ANTECEDENTES DE HECHO

La Moción que da inicio a la tramitación de este proyecto expresa que la pesca constituye una actividad de gran importancia para la economía de nuestro país. El ecosistema del mar chileno permite el desarrollo de una abundante actividad económica centrada en la pesca de una gran cantidad de fauna marina, lo que posibilita el desarrollo de un competitivo mercado. Lo anterior, vinculado a la suscripción de importantes acuerdos de libre comercio con los países más importantes del mundo, ha permitido que la industria pesquera se desarrolle en Chile de un modo vertiginoso, particularmente durante los últimos 20 años.

Este desarrollo implica el mejoramiento sustancial de las condiciones de trabajo de miles de pescadores a lo largo del país, que deben ser amparados por la legislación laboral y en lo relativo a la seguridad en las embarcaciones, lo que incluye proporcionar condiciones mínimas de navegabilidad y habitabilidad a bordo de las naves.

Existe una gran cantidad de embarcaciones artesanales antiguas que prestan servicios auxiliares a empresas salmoneras, cuyas dimensiones de habitabilidad son reducidas y en algunos casos nulas.

Con la finalidad de proteger los recursos pesqueros de nuestro país ante la proliferación de naves artesanales que ejecutaban capturas superiores a las permitidas, se estableció en la Ley de Navegación nuevos estándares y se redefinió el concepto de naves menores como aquellas de cincuenta toneladas de registro grueso o menos. Lo anterior suele ser causa de que una tripulación constituida por una dotación de seguridad y un grupo de buceo, que varía entre 4 y 7 personas, deba permanecer hasta 20 días embarcada, muchas veces en condiciones climáticas extremas y sin las condiciones mínimas de alojamiento para la protección eficaz de la salud de sus miembros.

La ley N° 20.451 que modificó transitoriamente la Ley General de Pesca y Acuicultura para enfrentar la catástrofe del 27 de febrero de 2010, estableció un concepto de 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. No obstante lo anterior, única y exclusivamente para embarcaciones pesqueras artesanales, se excluirán del volumen total del arqueo bruto aquellos espacios cerrados destinados única y exclusivamente a la habitabilidad y bienestar de la dotación, es decir, cocina, comedor, camarotes, baños y salas de descanso, que se encuentren en la cubierta superior y que no excedan de un máximo de 50 metros cúbicos”*.

La referida disposición prescribe que los trabajadores de las embarcaciones artesanales dispongan de espacios de habitabilidad adecuados, condiciones de que no gozan aquellas embarcaciones que prestan apoyo a la acuicultura.

Advierten los autores de la moción que las condiciones de traslado de la dotación de las embarcaciones pesqueras artesanales que prestan apoyo a la acuicultura hacen necesaria la inclusión de esas naves en la norma definitoria, de manera que se incorpore el deber de proporcionar ambientes adecuados de habitabilidad y seguridad durante los períodos en que las tripulaciones están embarcadas.

Incorpora también la moción principios sustentados hace largo tiempo por nuestro derecho laboral, cual es la seguridad en la faena, consagrada en el artículo 184 del Código del Trabajo, que impone a los empleadores la obligación general de proteger eficazmente la vida y la salud de los trabajadores y a mantener condiciones adecuadas de higiene y seguridad en las faenas.

Finalizan los autores de la moción señalando que la presente iniciativa recoge diversas manifestaciones de ciudadanos y dirigentes del rubro pesquero artesanal, como asimismo algunas iniciativas parlamentarias que postulan las mismas ideas. En efecto, este proyecto de ley se basa en una iniciativa

presentada años atrás y se funda en consideraciones que persisten en el presente, por lo cual instan a alcanzar un consenso a nivel legislativo, sobre la necesidad política y social de regular directamente este problema.

- - - - -

DISCUSIÓN Y VOTACIÓN DE LA IDEA DE LEGISLAR

El Honorable Senador señor Quinteros destacó que el proyecto en discusión tiene por objeto central incorporar a las embarcaciones pesqueras artesanales que prestan apoyo a la acuicultura, entre las disposiciones que garantizan que los elementos de habitabilidad que proporcionan condiciones dignas de trabajo no incidan negativamente en aspectos tributarios ni en aquellos vinculados al esfuerzo pesquero.

El proyecto de ley aprobado por la cámara de Diputados es el siguiente:

“Artículo único.- Intercálase, en el párrafo primero del número 14) del artículo 2º, del decreto N°430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N°18.892, ley General de Pesca y Acuicultura, entre las expresiones “artesanales” y “, se excluirán”, la frase “y para aquellas embarcaciones de apoyo a la acuicultura”.

El Honorable Senador señor Sandoval señaló ser uno de los autores del proyecto, cuando integraba la Cámara de Diputados. Recordó que la iniciativa tuvo un rápido despacho en el primer trámite constitucional, facilitado por el hecho de estar conformado por un artículo único. En esa etapa se tomó en consideración la opinión de la Armada de Chile, de la asociación de armadores y de los sindicatos concernidos.

El proyecto apunta a reconocer en la Ley General de Pesca y Acuicultura la existencia de naves que prestan servicios a la acuicultura, las que requieren infraestructura e implementación especiales. Son embarcaciones que se dedican principalmente al traslado de buzos y de personal para la mantención de los centros de acuicultura.

Desde la aprobación en la Cámara de Diputados el año 2015 han surgido algunas observaciones relacionadas con las unidades de medida arqueo bruto (AB) y tonelada de registro grueso (TRG), materia en que existen opiniones encontradas en cuanto a su relación o equivalencia.

El Contraalmirante LT, señor Jorge Imhoff, Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático de la DIRECTEMAR, realizó una presentación¹ referida al arqueo bruto. El Reglamento Nacional de Arqueo de Naves

¹ Todas las presentaciones se encuentran disponibles en la página web del Senado: www.senado.cl.

², donde se define el arqueo bruto, consagra una fórmula que tiene un comportamiento relativamente lineal entre arqueo y volumen.

Por otra parte, explicó que la Ley de Navegación, decreto ley N° 2.222, de 1978, define que son naves mayores aquellas de más de 50 toneladas de registro grueso y naves menores aquellas de 50 o menos toneladas de registro grueso.

En su presentación se incluye una nota al pie de la primera lámina, que afirma que las unidades AB y TRG deben considerarse como equivalentes, opinión que otros intervinientes no compartieron, como se verá más adelante.

El propósito del proyecto de ley es no considerar en el arqueo bruto las dependencias de las naves que otorgan bienestar y descanso a los tripulantes de embarcaciones que apoyan la acuicultura. La norma propuesta suscita cierta aprensión, porque abre el tema de manera muy amplia e indicó que la alternativa que ofrece la Armada es acotar con claridad la exclusión a las naves pesqueras que efectivamente realicen labores de apoyo a la acuicultura.

Explicó que el artículo único no define algún elemento de habitabilidad, sino que excluye simplemente esas dependencias de bienestar, para efectos del cálculo del arqueo bruto.

La Honorable Senadora señora Rincón señaló que la redacción de la norma se puede interpretar en el sentido de que para hacer aplicable la exclusión, esos espacios deben estar dedicados específicamente a habitabilidad. De la explicación que da el Contraalmirante se deduce que dichas zonas se excluyen del cálculo de la capacidad de la nave.

El Honorable Senador señor Pugh manifestó que hay embarcaciones pesqueras artesanales con bodegas de 80 metros cúbicos, lo que plantea un problema, porque una embarcación con ese volumen no es precisamente un bote artesanal. Si se aspira a definir una política pesquera nacional, que apoye a las comunidades que viven del mar y requieren gozar de ciertas excepciones, es a los pescadores artesanales a quienes se debe proteger.

Asignar espacio en las embarcaciones para dar dignidad al trabajo de las personas que están en el mar genera un problema de interpretación de la ley. Para darle solución se requiere una reforma integral y entender muy bien los conceptos de toneladas de registro bruto (TRG) y arqueo bruto (AB), además de conocer a cabalidad las condiciones de las aguas interiores en que navegan las naves en cuestión.

El proyecto de ley es oportuno, pero se debe hacer el análisis completo y solicitar a la autoridad marítima que contribuya a perfeccionarlo.

El Honorable Senador señor Sandoval coincidió en que este tema amerita una discusión más amplia. La acuicultura se ha transformado para muchos pescadores artesanales en programas de reconversión productiva,

² Decreto N° 289, del Ministerio de Defensa, Subsecretaría de Marina, de 2001.

precisamente a raíz de la pérdida de capacidad sufrida por diferentes pesquerías del país.

La Honorable Senadora señora Muñoz consultó cómo se define a las embarcaciones de apoyo a la acuicultura.

La Honorable Senadora señora Rincón recordó que este tema fue planteado por el sector productivo de Magallanes, oportunidad en que se ofició a la autoridad marítima y al Servicio de Impuestos Internos, sobre la posibilidad de resolver el problema generado por el impacto del volumen de las naves en el pago de impuestos. Consultó si para solucionarlo es necesario modificar la ley o si es posible hacerlo por reglamento.

El Contraalmirante señor Imhoff respondió que el tema está inserto en la Ley de Navegación, lo que ameritaría modificar su artículo 4°, que en su inciso final define las naves mayores y menores.

El Comandante señor Gonzalo Araya, Jefe de Inspecciones Marítimas de DIRECTEMAR, declaró que no existe una definición de naves de apoyo a la acuicultura, porque esa actividad engloba distintos tipos de embarcaciones, por ejemplo, remolcadores, que son utilizados para trasladar los centros de cultivo o los artefactos navales de un punto a otro, embarcaciones de transporte de personas, de alimentos, de combustibles, etc. Son naves que participan en torno a la actividad de la acuicultura.

Señaló, además, que se trata de una actividad dinámica y que el sector privado trata de racionalizar los medios, creando nuevos tipos de naves, que incorporan funciones o actividades diversas.

El Subsecretario de Pesca y Acuicultura, señor Eduardo Riquelme, puntualizó que, en su opinión, el proyecto no pretende exigir habitabilidad, sino que, en el caso de que ella exista, los espacios que se le destine no sean considerados dentro del TRG.

En segundo lugar, precisó que el Reglamento de Sistema de Posicionamiento Automático de Naves Pesqueras, de Transporte y de Investigación Pesquera y de las Embarcaciones Prestadoras de Servicios de la Acuicultura, contenido en el Decreto N° 139, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, de 1998, define en el literal j) del artículo 3° las embarcaciones prestadoras de servicios de acuicultura o embarcaciones prestadoras de servicios, como aquellas que prestan servicios a los centros de cultivos integrantes de agrupaciones de concesiones, entendiéndose por tales el servicio de transporte de peces vivos, peces muertos y sus productos, alimentos, redes y demás elementos destinados a la contención de especies, en cultivo, así como los elementos de fijación, flotación y protección de los mismos.

El proyecto habla de apoyo a la acuicultura, pero se debe precisar a qué se refiere. Una posibilidad es que se entienda por nave de apoyo a toda nave; una segunda posibilidad es considerar a las naves que tuvieron registro pesquero artesanal (RPA) y lo perdieron porque se dedicaron a labores de apoyo a la acuicultura y no a labores propiamente pesqueras, y la tercera posibilidad es exigir que aquellas naves que van a realizar el apoyo deban tener RPA.

La tercera alternativa es la más restrictiva, pero si se quiere determinar qué naves tendrán el beneficio, las alternativas planteadas pueden ayudar a tomar una decisión.

La Honorable Senadora señora Aravena compartió la opinión de que la solución puede darse vía reglamento, desde que lo planteado por el Subsecretario está vinculado con un reglamento.

El abogado asesor del Ministerio de Economía, señor Eric Correa, estimó que el cambio propuesto debe ser materia de ley, toda vez que la regla que clasifica a las naves se encuentra en la Ley de Navegación. Preciso que la Ley General de Pesca y Acuicultura introduce una excepción, en el caso de las embarcaciones pesqueras artesanales.

El objeto del proyecto de ley es extender la excepción a todas las naves de apoyo a la acuicultura o a aquellas naves pesqueras que dejaron de serlo y se trasladaron a la actividad acuícola. Este último escenario, sería una adición a la excepción que consagra la Ley General de Pesca y Acuicultura, por tanto, debiera estar en ella la modificación.

- Puesto en votación en general el proyecto de ley en informe, fue aprobado por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señoras Aravena, Muñoz y Rincón y señores Quinteros y Sandoval.

DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN PARTICULAR

Los Honorables Senadores señora Goic y señores Quinteros, Pugh, Bianchi y Sandoval, presentaron una indicación que sustituye el artículo único del proyecto por otro que reemplaza el inciso final del artículo 4° del decreto ley N° 2.222, de 1978, Ley de Navegación.

El mencionado inciso establece lo siguiente:

“Son naves mayores aquellas de más de cincuenta toneladas de registro grueso, y naves menores, las de cincuenta o menos toneladas de registro grueso.”.

La indicación presentada lo sustituye por el que se consigna a continuación: “Son naves mayores aquellas de más de cien toneladas de registro grueso, y naves menores, las de cien o menos toneladas de registro grueso.”. Más tarde se corrigió esta redacción y en lugar de toneladas de registro grueso se aludió a arqueo bruto.

El Jefe de la División Jurídica de la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas, señor Cristián García-Huidobro, informó que el tema nace cuando el debate discurre en torno a la modificación del artículo 4° de la Ley de Navegación, lo que provoca la duda de cuál es la medida adecuada.

Señaló que el Ejecutivo está de acuerdo en el cambio que analiza la Comisión y en asumir la unidad de medida que se emplea en la actualidad en todo el mundo, que es el AB, ya que no posible mantener la equivalencia que hoy aplica la autoridad marítima.

Respecto de las redacciones tenidas a la vista en este debate, advirtió la necesidad de corregirlas, toda vez que todas ellas insisten en aludir al tonelaje. Sugirió en cambio el siguiente texto:

“Son naves mayores aquellas cuyo arqueo bruto es superior a cien y naves menores aquellas cuyo arqueo bruto es igual o menor a cien.”.

Destacó que realizar este cambio sólo en la Ley de Navegación parece insuficiente, porque hay otros artículos del decreto ley N° 2.222 que se refieren al tonelaje de registro grueso; por ejemplo, el artículo 20, que trata del registro de hipotecas y gravámenes; otro ejemplo es el artículo 171, que trata sobre naves exentas del pago de derechos y tarifas, y aplica como unidad de medida las toneladas de registro grueso.

La modificación que se plantea en la Ley de Navegación implica, al menos, introducir enmiendas en el decreto ley N° 3.059, de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante, el Código de Comercio, el decreto ley N° 824, Ley de Impuesto a la Renta, y la Ley General de Pesca y Acuicultura, entre las normas más relevantes.

La Biblioteca del Congreso Nacional, a petición de la Comisión, presentó un informe que expresa que el TRG se emplea especialmente como unidad para el cobro de servicios, como practicaje o pilotaje, y para el pago de impuestos relacionados con la actividad naviera. Es un valor de antigua data, que representa el tamaño o volumen de las naves.

Agrega que el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, de 1969, adoptó los términos arqueo bruto y arqueo neto, como medida de volumen de carga y no de capacidad de desplazamiento. Este instrumento internacional fue ratificado por Chile y promulgado mediante el decreto N° 22, del Ministerio de Defensa, de 2001.

Dicho documento, además, contiene un listado de 28 disposiciones legales y reglamentarias que emplean el concepto TRG, el que se puede consultar entre los documentos agregados a la ficha de tramitación de este proyecto, en el Sistema de Información Legislativa (SIL), en el sitio web del Senado.

El Honorable Senador señor Pugh destacó que correspondería despejar el tema en toda otra disposición que haga referencia al sistema antiguo, de toneladas de registro bruto, para su reemplazo por el nuevo sistema, no dimensional, de arqueo bruto.

El Honorable Senador señor Bianchi planteó la posibilidad de corregir la indicación presentada, incorporando las siguientes ideas:

1.- redactar el inciso final del artículo 4° de la Ley de Navegación como se indica a continuación: “Son naves mayores aquellas cuyo arqueo bruto es superior a cien y naves menores aquellas cuyo arqueo bruto es igual o menor a cien.”.

2.- modificar en consecuencia los artículos 20 y 171, letras b) y c), de la Ley de Navegación, de la manera que se explica enseguida:

- en el inciso primero del artículo 20, sustituir la oración “derechos reales que graven a las naves que midan más de cincuenta toneladas de registro grueso”, por “derechos reales que graven a las naves mayores.

- en la letra b) del artículo 171, reemplazar la frase “naves nacionales menores de veinticinco toneladas de registro grueso”, por “naves nacionales menores de cincuenta AB”.

El la letra c) del mismo artículo sustituir la frase “aunque sean mayores a veinticinco toneladas de registro grueso (Maulinas)”, por “aunque sean mayores a cincuenta AB”.

El Honorable Senador señor Sandoval solicitó al Ejecutivo verificar el impacto que semejante modificación tendría en la Ley de Impuesto a la Renta, que se refiere a toneladas de registro grueso y no al arqueo bruto.

- La indicación y las ideas que la complementan fueron puestas en votación y aprobadas, con las necesarias adecuaciones de redacción, por la unanimidad de los miembros de la Comisión presentes, Honorables Senadores señoras Muñoz y Rincón y señores Quinteros, Pugh y Sandoval.

Más tarde, con mejor acuerdo, la Comisión revisó la fórmula aprobada, que busca una solución en la Ley de Navegación, y resolvió volver a la idea original del proyecto, ubicándola en la Ley General de Pesca y Acuicultura. De este modo no se inserta en el orden normativo una regla que no aborda en su totalidad la dicotomía entre TRG y AB, a la vez que se precave cualquier posible objeción de falta de vinculación con la idea matriz de la iniciativa.

En vista de lo cual acordó reabrir el debate y estudiar una redacción solicitada a la Secretaría, sobre la base de las ideas intercambiadas en la discusión.

- El acuerdo, que fue unánime, fue adoptado por los miembros de la Comisión presentes, Honorables Senadores señoras Aravena y Muñoz y señores Castro y Quinteros.

En primer lugar, el proyecto que se propone al Senado vuelve a la propuesta original, aprobada por la Cámara de Diputados, e introduce tres enmiendas en el artículo 2° de la Ley General de Pesca y Acuicultura, que contiene el significado que para los efectos de dicha ley se da a las palabras que en ese precepto se definen.

La letra a) que se propone incide en el primer párrafo del numeral 14) del citado artículo 2°, que define las expresiones “Embarcación pesquera artesanal o embarcación artesanal”. Allí se suprime la frase “que se encuentren en la cubierta superior”, que especifica donde pueden ubicarse los espacios que se excluyen del volumen total del arqueo bruto, para destinarlos única y exclusivamente a la habitabilidad y bienestar de la dotación.

El motivo que justifica esta decisión es que muchas de esas embarcaciones operan en los mares del sur de Chile y en aguas interiores, donde las condiciones climáticas y oceanográficas suelen ser extremas e impiden situar en la cubierta superior de la nave áreas para dormitorios, cocina, baños, etc.

A continuación del numeral 14) se insertan dos numerales nuevos.

El numeral 14 A) contiene la definición de Embarcación de apoyo a la acuicultura y enuncia las acciones que ellas cumplen en relación con la actividad acuícola. Tal enunciado se basa en los lineamientos, convenciones y códigos adoptados por la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) y la Unión Europea (UE), en materia de seguridad y habitabilidad para la vida en el mar.

Esas recomendaciones y propuestas están recogidas en el documento “La seguridad y habitabilidad en embarcaciones menores: Recomendaciones y propuestas FAO, OMI, OIT y UE”, elaborado por la Biblioteca del Congreso Nacional, que se puede consultar en el sitio web del Senado, entre los documentos asociados a la tramitación de este proyecto de ley.

El numeral 14 B), por su parte, define las Condiciones de habitabilidad y bienestar de las embarcaciones pesqueras artesanales y las artesanales de apoyo a la acuicultura. Los elementos que componen su contenido se han tomado de diversos documentos y normativas nacionales e internacionales vigentes en la materia.

Por último, el segundo párrafo de este nuevo numeral comete al reglamento la tarea de determinar, dentro de los seis meses siguientes a la publicación de la ley, las condiciones de habitabilidad y bienestar que deben cumplir estas embarcaciones, debiendo siempre tener en cuenta la zona geográfica en que ellas operan, con lo que se hace posible aplicar las nuevas normas a las muy diversas embarcaciones que desempeñan estas tareas, sin prescindir de las características y condiciones de los diferentes escenarios geográficos en que operan.

- El texto que se propone más adelante fue aprobado por la unanimidad de los miembros de la Comisión presentes, Honorables Senadores señoras Aravena y Muñoz y señores Castro y Quinteros.

MODIFICACIONES

Artículo único

- Sustituirlo por el siguiente:

“Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el artículo 2° de la ley N° 18.892, ley General de Pesca y Acuicultura, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado es el decreto supremo N° 430, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, de 1992:

a) En el primer párrafo del numeral 14), suprímese la frase “que se encuentren en la cubierta superior” y la coma escrita antes de ella.

b) Insértase a continuación del número 14) los siguientes numerales 14 A) y 14 B), nuevos:

“14 A) Embarcación de apoyo a la acuicultura: es aquella destinada a la instalación, mantenimiento, reparación y retiro de estructuras de cultivo; ingreso y siembra de ejemplares de cultivo y de alimentos e insumos para los

mismos; cosecha 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, y abastecimiento de alimentos e insumos para el personal que opera centros de cultivo.

14 B) Condiciones de habitabilidad y bienestar de las embarcaciones pesqueras artesanales y las artesanales de apoyo a la acuicultura: son aquellos elementos de seguridad, salud, higiene y confort que deben reunir los espacios destinados a la habitabilidad de las naves a que se refieren los números 14) y 14 a) de este artículo, tales como ubicación, tamaño, materiales, condiciones de higiene, ventilación, calefacción, refrigeración, iluminación, mitigación de ruidos y vibraciones excesivas, aplicables a las zonas de alojamiento, alimentación y aseo de la tripulación.

El reglamento, que deberá dictarse dentro de los seis meses siguientes a la publicación de esta ley, determinará las condiciones de habitabilidad y bienestar que deben cumplir las embarcaciones pesqueras artesanales y las pesqueras artesanales de apoyo a la acuicultura, debiendo siempre tener en cuenta la zona geográfica en que opera la embarcación.”.

TEXTO DEL PROYECTO:

En concordancia con lo expuesto, la Comisión de Intereses Marítimos, Pesca y Acuicultura propone al Senado aprobar en general y en particular el siguiente:

PROYECTO DE LEY:

“Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el artículo 2° de la ley N° 18.892, ley General de Pesca y Acuicultura, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado es el decreto supremo N° 430, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, de 1992:

a) En el primer párrafo del numeral 14), suprímese la frase “que se encuentren en la cubierta superior” y la coma escrita antes de ella.

b) Insértase a continuación del número 14) los siguientes numerales 14 A) y 14 B), nuevos:

“14 A) Embarcación de apoyo a la acuicultura: es aquella destinada a la instalación, mantenimiento, reparación y retiro de estructuras de cultivo; ingreso y siembra de ejemplares de cultivo y de alimentos e insumos para los mismos; cosecha 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, y abastecimiento de alimentos e insumos para el personal que opera centros de cultivo.

14 B) Condiciones de habitabilidad y bienestar de las embarcaciones pesqueras artesanales y las artesanales de apoyo a la acuicultura: son aquellos elementos de seguridad, salud, higiene y confort que deben reunir los espacios destinados a la habitabilidad de las naves a que se refieren los números 14) y 14 a) de este artículo, tales como ubicación, tamaño, materiales, condiciones de higiene, ventilación, calefacción, refrigeración, iluminación, mitigación de ruidos y vibraciones excesivas, aplicables a las zonas de alojamiento, alimentación y aseo de la tripulación.

El reglamento, que deberá dictarse dentro de los seis meses siguientes a la publicación de esta ley, determinará las condiciones de habitabilidad y bienestar que deben cumplir las embarcaciones pesqueras artesanales y las pesqueras artesanales de apoyo a la acuicultura, debiendo siempre tener en cuenta la zona geográfica en que opera la embarcación.”.”.

Acordado en sesiones celebradas los días 3 y 17 de abril de 2019, con asistencia de los Honorables Senadores señor Rabindranath Quinteros Lara (Presidente), señoras Carmen Gloria Aravena Acuña, Adriana Muñoz D’Albora y Ximena Rincón González y señor Kenneth Pugh Olavarría; de fecha 8 de mayo de 2019, con asistencia de los Honorables Senadores señor Rabindranath Quinteros Lara (Presidente), señoras Carmen Gloria Aravena Acuña y Adriana Muñoz D’Albora y señor Kenneth Pugh Olavarría; de 22 de mayo del año en curso, con asistencia de los Honorables Senadores señor Rabindranath Quinteros Lara (Presidente), y señoras Adriana

Muñoz D'Albora y Ximena Rincón González y señores Kenneth Pugh Olavarría y David Sandoval Plaza; de 10 de julio de 2019, con asistencia de los Honorables Senadores señor Rabindranath Quinteros Lara (Presidente), señoras Carmen Gloria Aravena Acuña, Adriana Muñoz D'Albora y Ximena Rincón González y señor Kenneth Pugh Olavarría, y de 04 de septiembre de 2019, con asistencia de los Honorables Senadores señor Rabindranath Quinteros Lara (Presidente), señoras Carmen Gloria Aravena Acuña y Adriana Muñoz D'Albora y señor Juan Castro Prieto.

Valparaíso, 10 de septiembre de 2019.

FERNANDO SOFFIA CONTRERAS
Secretario 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 CUANTO A LA DEFINICIÓN DE EMBARCACIÓN PESQUERA ARTESANAL Y SUS CONDICIONES DE HABITABILIDAD.

(BOLETÍN N° 10.068-21)

I. PRINCIPAL OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: el proyecto de ley aprobado por la Comisión tiene por objetivo definir las condiciones de habitabilidad que deben cumplir las embarcaciones pesqueras artesanales y las que prestan apoyo a la acuicultura, las que 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.

II ACUERDOS: aprobado en general (unanimidad 5 x 0) y en particular (unanimidad 4x0).

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: consta de un artículo permanente.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no tiene.

V. URGENCIA: no tiene.

VI. ORIGEN e INICIATIVA: moción de los Honorables Diputados señora Clemira Pacheco, y señores Cristián Campos, Iván Flores, Iván Fuentes, Javier Hernández, David Sandoval, Jorge Ulloa, Ignacio Urrutia, Osvaldo Urrutia y Enrique Van Rysselberghe.

VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo.

VIII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS: unanimidad (115 x 0 y 0 abstenciones)

IX. INICIO DE LA TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 13 de abril de 2016.

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

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

1. Ley General de Pesca y Acuicultura, N° 18.892, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado está contenido en el decreto N° 430, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, de 1992.

2. Decreto N° 289, del Ministerio de Defensa, Subsecretaría de Marina, de 2001, Reglamento Nacional de Arqueo de Naves.

3. Decreto N° 139, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, de 1998, Reglamento de Sistema de Posicionamiento Automático de Naves Pesqueras, de Transporte y de Investigación Pesquera y de las Embarcaciones Prestadoras de Servicios de la Acuicultura.

4. Decreto ley N° 2.222, de 1978, Ley de Navegación.

5. Decreto N° 22, del Ministerio de Defensa, Subsecretaría de Marina, de 2001, que promulga el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, de 1969.

6. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, versión 1974, (Convenio SOLAS), de la Organización Marítima Internacional (OMI), promulgado en Chile por decreto N° 117, del Ministerio de Relaciones Exteriores, de 2015.

7. Código de Conducta para la Pesca Responsable, de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), que en Chile ha motivado 3 Planes de Acción Nacional, decretos N° 267, de 2006, N° 198, de 2007 y N° 163, de 2008, todos de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura, y una Política Nacional, aprobada por decreto N° 141, del Ministerio de Relaciones Exteriores, de 2015.

8. Convenio sobre el trabajo en la pesca, de 2007, de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), no ratificado por Chile a la fecha.

9. Artículo 184 del Código del Trabajo.

Valparaíso, 10 de septiembre de 2019.

FERNANDO SOFFIA CONTRERAS
Secretario de la Comisión

ÍNDICE

Constancias	1
Objetivos y estructura del proyecto	2
Antecedentes de derecho	2
Antecedentes de hecho	3
Discusión y votación de la idea de legislar	5
Discusión y votación en particular	8
Modificaciones	12
Texto del proyecto	13
Resumen ejecutivo	16
Índice	18