

INFORME DE LA COMISIÓN DE DEFENSA NACIONAL, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica el decreto ley N° 2.222, de 1978, que sustituye ley de navegación, en materia de responsabilidades ante la ocurrencia de accidentes marítimos, y otras condiciones de navegación.

BOLETÍN N° 13.756-02

HONORABLE SENADO:

La Comisión de Defensa Nacional tiene el honor de informar la proposición de ley individualizada en el rubro, iniciada en moción de los Honorables Diputados señora Maya Fernández y señores Jorge Brito, Fidel Espinoza, Marcos Ilabaca, Luis Rocafull, Leonidas Romero y Jaime Tohá, y de la exdiputada y actual Senadora señora Loreto Carvajal.

De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento de la Corporación, por tratarse de una iniciativa de artículo único, la Comisión la discutió en general y en particular, y resolvió, unánimemente, proponer a la Sala que sea considerada del mismo modo.

A su análisis, concurren, especialmente invitados:

El Subsecretario para la Fuerzas Armadas, señor Alfonso Vargas.

El Director de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Contraalmirante, señor Carlos Huber.

Asimismo, asistieron:

De la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante: el Jefe del Departamento Jurídico, Capitán de Navío, señor Cristián Pfeifer, y el asesor jurídico de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (Dirsomar), Capitán de Corbeta, señor Rodrigo Poblete.

- - -

OBJETIVOS DEL PROYECTO

Proteger las embarcaciones artesanales que naveguen por aguas interiores; asegurar que el piloto automático sólo se utilice bajo la estricta observancia de quien tenga la nave a su mando y dejar claramente establecida la responsabilidad que, solidariamente, cabe a los

armadores u operadores de las naves causantes de accidentes que ocasionen lesiones o pérdida de vidas humanas, daños materiales a terceros o perjuicios al medio ambiente.

- - -

ANTECEDENTES

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

A.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

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

- Decreto N° 430, promulgado en 1991 y publicado en 1992, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.892, de 1989, y sus modificaciones, Ley General de Pesca y Acuicultura.

- Código de Comercio.

- Decreto N° 662, que promulga la Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, suscrita en Canberra, Australia, el 11 de septiembre de 1980.

- Decreto supremo N° 1.340 bis, que deroga el decreto N° 211, de 1924, que aprobó el Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República.

B.- ANTECEDENTES DE HECHO

Moción de los Honorables Diputados señora Maya Fernández y señores Jorge Brito, Fidel Espinoza, Marcos Ilabaca, Luis Rocafull, Leonidas Romero y Jaime Tohá, y de la exdiputada y actual Senadora señora Loreto Carvajal.

Los autores de la moción que da origen a esta propuesta legal ponen de relieve que en el último tiempo se han producido reiterados accidentes marítimos, en los cuales grandes embarcaciones colisionan con naves de pesca artesanal, provocando la pérdida estas últimas y la muerte de sus tripulantes. Estiman que, en un contexto de aumento de las capacidades tecnológicas de las primeras, situaciones como las descritas no pueden normalizarse.

Manifiestan que especial preocupación existe respecto de las zonas en donde la actividad pesquera convive con otras, como la salmonicultura. En ellas, advierten, se incrementan las probabilidades que estos incidentes sigan ocurriendo. Relatan que un caso como los mencionados tuvo lugar el 22 de enero de 2020, tras el choque de dos naves, la Argelina -de 40 metros de eslora y 10 de ancho-, que prestaba servicios a la industria

salmonera, y la lancha a motor Supersol, en el golfo de Ancud, a seis millas al sur de la isla Tabón, el que causó la muerte de dos pescadores. Connotan que, conforme a declaraciones efectuadas por el capitán de la nave mayor, ésta navegaba bajo el sistema de piloto automático y nadie vigilaba tal operación.

Comunican que una experiencia similar había ocurrido previamente, en el mes de mayo de 2019, con la colisión entre la barcaza Melina III, perteneciente a la Naviera Paredes, y la embarcación artesanal merlucera Ángel del Océano, en el canal Chidhuapi, en Calbuco, cobrando la vida de dos de sus tripulantes y su destrucción. Observan que, al igual que en el evento anterior, existen serias dudas respecto al uso del aludido dispositivo.

También refieren a marzo de 2020, cuando el bajel Comau, de Transportes Fluviales Corral S.A., desplazándose en su ruta habitual, impactó al pesquero Victoria, en la bahía de la comuna de Corral, ocasionando la muerte de seis tripulantes.

Consignadas las tragedias anteriores, recuerdan que la navegación se encuentra regulada en el decreto ley N° 2.222, promulgado el 21 de mayo del año 1978, por la Junta Militar de Gobierno, y publicado en el Diario Oficial el 31 del mismo mes. Precisan que dicho cuerpo legal sustituyó la Ley de Navegación de 1878. Como es evidente, alertan, se trata de una norma muy antigua, construida sin discusión parlamentaria, que se ha ido actualizando parcialmente para ajustarse a los constantes cambios del sector. El cuerpo normativo, destacan, sólo emplea dos veces la palabra “artesanal”, y una la expresión “pescadores”.

Entre sus aspectos más relevantes -y que interesan a esta propuesta legislativa-, señalan que se destacan los siguientes:

1) El artículo 29, que dispone que la navegación en aguas sometidas a la jurisdicción nacional es controlada por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Puntualiza, asimismo, que la navegación, según la zona donde se efectúe, puede ser marítima, regional, fluvial, lacustre y de bahía, y que deberá sujetarse a las normas profesionales, técnicas y de seguridad que prescriba la reglamentación.

2) El artículo 44, en virtud del cual el armador u operador de una embarcación serán civil y solidariamente responsables de las transgresiones a los preceptos 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 que quepa a su dueño.

3) El artículo 59, que prescribe que será obligación preferente del comandante vigilar en persona el gobierno del barco a la arribada o zarpe de los puertos, o durante la navegación en ríos, canales o zonas peligrosas, aunque esté a bordo el práctico.

4) El artículo 118, que señala que en el juicio en que se persigan las responsabilidades civiles que deriven de un abordaje, los hechos fijados en la resolución definitiva de la autoridad marítima como causas

determinantes del accidente se reputarán verdaderos, salvo prueba en contrario. En lo demás, acota, el citado instrumento se considerará como dictamen de peritos, cuya fuerza probatoria los tribunales apreciarán en conformidad a las reglas de la sana crítica.

5) El artículo 125, que expresa que 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, con el objeto de determinar las causas y los responsables de tales hechos.

Añade que también conocerán de aquellos que sufran embarcaciones chilenas en alta mar o en aguas territoriales de otro Estado, salvo que el hecho quede entregado al país donde aconteció. Finalmente, dispone que al Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante le corresponderá fallar las investigaciones sumarias, de acuerdo con las atribuciones que le otorga su ley orgánica.

Los autores de la moción remarcan que en atención a los acontecimientos y, especialmente, ante la eventual ocurrencia del uso intensivo del sistema de piloto automático, la Gobernación Marítima de Puerto Montt, en el mes de febrero de 2020, emitió, mediante Ordinario N° 12.600/238 VRS, una resolución que restringe su empleo en cercanías de costa y aguas interiores de su jurisdicción, posibilitándola exclusivamente bajo estricto control y supervisión del Oficial de Guardia de Navegación, y previa autorización del capitán o patrón de la nave.

Agrega que, en caso de recurrirse a dicho dispositivo, éste deberá ser acompañado y apoyado por los mecanismos de ayuda que posea el buque para mantener una correcta vigilancia, como, por ejemplo, radar y cartas náuticas. Además, el rumbo deberá ser corregido de forma inmediata cada vez que se detecte que el barco se ubique fuera de la derrota planificada.

Además, la resolución expresa que el mencionado instrumento en ningún caso reemplaza las obligaciones del Timonel y del Oficial de Guardia de Navegación a bordo de las naves, y que no se podrá usar si durante el rumbo previsto se encuentran embarcaciones con capacidad de maniobras restringidas.

Finalmente, indica que su utilización no exime de responsabilidad al capitán, oficiales y tripulantes en caso de accidente o siniestro a bordo de las naves.

Luego de enunciar las normas aplicables a casos como los relatados, juzgan que, si bien hoy existen disposiciones que regulan varios aspectos relacionados con la navegación marítima, éstas no logran actualizarse a la misma velocidad a la que lo hacen sus características, ni dan cuenta de la diversidad de especificidades a lo largo del territorio marítimo nacional.

En línea con lo anterior, enfatizan que de las conversaciones sostenidas con organizaciones de pesca artesanal y con las familias de las víctimas fatales, surgen distintas aprensiones sobre los alcances del decreto ley N° 2.222, así como respecto de las medidas que podrían implementarse, legal o administrativamente, para mejorar las condiciones de seguridad de dichos trabajadores, reduciendo los actuales niveles de accidentabilidad, especialmente por colisión con naves de mayor envergadura. Aseveran que entre ellas están las siguientes:

- 1) Regulación del tránsito en aguas interiores;
- 2) Mecanismos y protocolos de seguridad que incluyan normas de prevención de riesgos para las embarcaciones que circulen por aquellas;
- 3) Capacitación adecuada para el personal de dichas naves;
- 4) Mejor registro, especialmente en comunidades más aisladas, de la salida, llegada y condiciones de los barcos y su tripulación;
- 5) Seguro de accidente que atienda necesidades de las víctimas sobrevivientes y de los familiares de los fallecidos;
- 6) Cámaras de vigilancia, monitoreadas desde las respectivas empresas, para garantizar que, en todo momento, exista personal supervisando el curso de la navegación, y
- 7) Posibilidad de que la autoridad marítima, a través de sus fiscales navales, en caso de accidentes con resultado de muerte, informe al Ministerio Público, respetando la jurisdicción y normativa que aplica la Armada.

Para concluir, subrayan que el proyecto de ley busca relevar la necesidad de proteger de forma más específica a las embarcaciones marítimas, especialmente a las artesanales que naveguen por aguas interiores, garantizando las medidas preventivas; que el gobierno y conducción de las embarcaciones de mayor tamaño esté a cargo de personas, y dejar claramente establecida la responsabilidad que 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.

DISCUSIÓN EN GENERAL

Dando inicio al estudio en general de esta iniciativa de ley, **el Subsecretario para las Fuerzas Armadas, señor**

Alfonso Vargas, recordó que su fundamento radica en accidentes ocurridos entre embarcaciones de gran tamaño y otras artesanales, que provocaron la destrucción de estas últimas y la pérdida de vida de los pescadores que iban en ellas.

Aseguró que el Ejecutivo empatiza con el dolor de las familias afectadas. Sin embargo, dejó claramente establecido que el texto originalmente presentado a tramitación en la Cámara de Diputados no era compartido por la Cartera de Defensa Nacional, por lo que fue modificado, gracias a la contribución realizada por la Biblioteca del Congreso Nacional y por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Así, afirmó, surgió la propuesta legal objeto de análisis, la que se estructura en base a un artículo único, el que contiene, a su vez, cuatro números.

Con todo, comunicó que sólo los tres primeros numerales cuentan con el beneplácito de la Subsecretaría que encabeza. Añadió que las razones para discrepar de la cuarta enmienda descansan, entre otras, en que aborda una materia que debiera estar regulada en la Ley General de Pesca y Acuicultura.

Complementando la intervención anterior, **el Director de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Contraalmirante, señor Carlos Huber**, estimó que la obligación prevista en el N° 4 del artículo único no se condice con las atribuciones que posee la autoridad marítima actualmente, en virtud de lo dispuesto en el decreto ley N° 2.222.

Por su parte, **el asesor jurídico de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (Dirsomar), Capitán de Corbeta, señor Rodrigo Poblete**, relató que fruto del aporte efectuado por la Biblioteca del Congreso Nacional y el Ejecutivo, el proyecto de ley ingresado a tramitación se perfeccionó considerablemente.

Abocándose al análisis del texto despachado por la Cámara de Diputados, resaltó que respecto de la modificación al artículo 4° del decreto ley N° 2.222 -contenida en el número 1 de la iniciativa-, existe consenso, porque está en armonía con diversas normas del ámbito marítimo recogidas en sendos decretos del Ministerio de Defensa Nacional; entre ellas, el artículo 132 del decreto supremo N° 146, de 1987, que aprueba el Reglamento para la Construcción, Reparaciones y Conservación de las Naves Mercantes y Especiales Mayores y de Artefactos Navales, sus Inspecciones y su Reconocimiento; el artículo 2°, número 16, del decreto supremo N° 319, de 2001, que aprueba el Reglamento para el Equipamiento de los Cargos de Cubierta de las Naves y Artefactos Navales, y el artículo 2°, número 12, del decreto supremo N° 248, de 2004, que aprueba el Reglamento sobre Reconocimiento de Naves y Artefactos Navales, todos los cuales utilizan la expresión “naves pesqueras”.

Acerca del número 2 del artículo único, anunció que también hay anuencia en la incorporación de dos nuevos incisos al artículo 29 de la Ley de Navegación. Hizo presente que el segundo de ellos fue sugerido por el Ejecutivo. Sobre el particular, precisó que la enmienda

permitirá disminuir el número de accidentes, al exigir que las embarcaciones que cuenten con piloto automático posean una cámara de vigilancia y un sistema de grabación para registrar que la persona responsable de su conducción presta la debida atención a las condiciones externas del bajel. Detalló que la Directemar será la encargada de determinar las condiciones técnicas que deberá cumplir dicho mecanismo de vigilancia.

Refiriéndose a la modificación al artículo 44 del decreto ley N° 2.222 -comprendida en el número 3 de la proposición legislativa- aseveró que el Ministerio de Defensa Nacional comparte el tenor aprobado en el primer trámite constitucional, que incluye a los daños de carácter medioambiental.

Finalmente, en cuanto al número 4 del proyecto -que incluye un nuevo artículo 113 en la Ley de Navegación- fue tajante en manifestar que el Ejecutivo difiere de ella. Al respecto, relató que el decreto ley N° 2.222 tuvo su origen en la necesidad de regular la actividad de las embarcaciones que enarbolan pabellón nacional, normando al afecto lo referente a los elementos de seguridad de los que deben disponer, sus matrículas, construcción y la educación marítima, entre otras materias, a fin de que la navegación se realice de manera segura para los barcos y sus tripulaciones, y evitar la contaminación de los mares.

Observó que el artículo que se incorpora impone, por medio de una ficción legal, que la destrucción de artes y aparejos de pesca producida por el paso de un bajel se considerará accidente, y que la autoridad marítima deberá instruir una investigación sumaria, aun cuando no ocurra abordaje entre las naves.

Siguiendo con el desarrollo de su exposición, enfatizó que el precepto introducido no está en sintonía con el proyecto de ley en estudio. Así, resaltó que, tal como se consigna en la moción en que se origina, él se centra en la ocurrencia de sucesos marítimos en los cuales embarcaciones de mayor calado o aquellas que prestan servicios en labores industriales, especialmente del área salmonera, colisionan con naves de pesca artesanal, produciendo no sólo la pérdida de las segundas, sino, sobre todo, el deceso de sus trabajadores, dejando sumidos en el dolor y en la indefensión a sus familias y seres queridos.

Adicionalmente, notó que la aludida disposición tampoco se condice con las de la Ley de Navegación y otras relacionadas, particularmente con lo prescrito en el artículo 125 del señalado texto legal, el que prescribe que, con el fin de establecer las responsabilidades profesionales, técnicas y disciplinarias a que haya lugar, las autoridades marítimas de la República serán competentes para instruir las investigaciones sumarias por accidentes o siniestros ocurridos a barcos o a personas en aguas sometidas a la jurisdicción nacional.

Manifestó que, a su vez, el artículo 156 del decreto supremo N° 1.340 bis, que deroga el decreto N° 211, de 1924, que aprobó el Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, indica que “Cuando a una embarcación 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.”.

Connotó que, por otro lado, el artículo 2314 del Código Civil establece, expresamente, que “El que ha cometido un delito o cuasidelito que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización; sin perjuicio de la pena que le impongan las leyes por el delito o cuasidelito.”. Por ello, subrayó, frente a la destrucción de artes y aparejos de pesca, al no estar dentro de la hipótesis de barcos o personas, la indemnización por estos daños y su reparación debe ser perseguida mediante alguna acción de carácter civil, o incorporada en la Ley General de Pesca y Acuicultura.

Advirtió que, ante la pérdida de tales instrumentos, la eventual investigación sumaria administrativa marítima podría ser compleja, al no tener los elementos probatorios adecuados que permitan al fiscal marítimo lograr una convicción razonable de quién cometió la falta.

Insistiendo en el punto anterior, destacó que la referida indagación debe estar contemplada en la Ley General de Pesca y Acuicultura, toda vez que el calado de un arte o aparejo de pesca -que poseen especificaciones técnicas- es analizado en los Consejos Zonales de Pesca y en los Comités de Manejo de la Subsecretaría de Pesca.

Sumando más argumentos a su posición, llamó a considerar, además, que la destrucción de dichos elementos no es un tema de competencia de la Organización Marítima Internacional, de donde emanan recomendaciones y disposiciones internacionales referente a la seguridad de la navegación, ni menos de la ley a la que se le introducen cambios por medio de la iniciativa en debate.

En línea con lo señalado precedentemente, reconoció que, si bien es razonable la preocupación generada por la pérdida de boyarines y artes en el agua -que afecta a los pescadores artesanales-, el proyecto de ley objeto de análisis se concentra en evitar el riesgo a la vida por el mal uso del piloto automático.

Por otro lado, observó que el artículo 113 se encontraría inserto en el párrafo 3° del Título VIII, titulado “Accidentes Marítimos”. Agregó que la disposición original, al igual que los preceptos que le siguen, fue derogada por la ley N° 18.680, de 1988. Comentó que, inicialmente, estas normas se referían a los abordajes entre naves y a su responsabilidad, las que luego fueron incorporadas en el Código de Comercio. Por tanto, reiteró, el nuevo texto se aleja del espíritu de la Ley de Navegación, a lo que se agrega la creación una mera ficción legal que califica de accidente la destrucción de artes y aparejos.

Apuntó que, en definitiva, la propuesta legal pretende ampliar y otorgar competencias a la Directemar respecto a daños civiles ajenos a la seguridad de barcos y personas, lo que no es propio de esta autoridad. Además, juzgó, se trata de una medida ineficaz e ineficiente,

pues, en la práctica, no podrá sancionarse la pérdida de los elementos citados, por las razones técnicas ya expuestas. Finalmente, consignó, la iniciativa de ley en nada aporta a la prevención de sucesos marítimos con resultado de lesiones o muertes a tripulantes de embarcaciones.

Aclarado lo anterior, informó que actualmente, en Chile, el único instrumento que obliga al marcado de herramientas de pesca es la Convención para la Conservación de los Recursos Marinos Vivos Antárticos, para los buques que operen en aguas antárticas. Sin embargo, aún no existe una norma que lo establezca en términos generales, de manera que estos puedan ser asociados a una determinada nave que opera en un área, motivo por el cual, al quedar abandonados, perdidos o descartados, no es posible identificar a la barca responsable del hecho.

Para concluir, estimó que la destrucción de artes y aparejos de pesca podría considerarse como una falta en la Ley General de Pesca y Acuicultura, que acarree sanciones al bajel que ejecutó esta acción. No obstante, sostuvo que para ello es necesario un sistema de marcaje adecuado, con un mecanismo de rastreo de dichos elementos y con herramientas que permitan conocer la posición de las posibles embarcaciones infractoras, los que se emplearán como medios de prueba de los actos cometidos, además de identificar a los afectados.

Finalizada la exposición de los representantes del Ministerio de Defensa Nacional, **el Honorable Senador señor Pugh** aseguró que las leyes de navegación tienen larga historia en nuestro país. En efecto, recordó que la primera data del año 1836. Recordó que dicho cuerpo legal fue modificado cuarenta años después -en 1878- con la participación del entonces Capitán de Corbeta, señor Arturo Prat Chacón.

Resaltó que, en todos esos textos normativos, el responsable de las embarcaciones es su Capitán, aun cuando el Almirante esté a bordo, porque el cargo referido conlleva obligaciones únicas e indelegables. Añadió que lo mismo sucede en el caso de utilizarse el piloto automático, dispositivo que es sólo un medio de ayuda y que posibilita, entre otros objetivos, economizar.

Recalcando el punto precedente, fue tajante en señalar que la presencia del sistema referido no autoriza al Capitán del barco a desatender la navegación, siendo éste el encargado de supervisar las operaciones y de adoptar las medidas a que haya lugar.

En atención a lo expuesto, concordó con lo previsto en los numerales 1 a 3 del artículo único de la iniciativa de ley en estudio.

Deteniéndose en el número 4, en tanto, discrepó de la idea de incorporar una norma tal en el proyecto. Justificando su parecer, dijo que la materia abordada en él no es propia de la Ley de Navegación. Además, advirtió que las artes y aparejos de pesca no debieran estar en las rutas frecuentemente utilizadas. Con todo, reconoció que, en ocasiones, estos instrumentos son desplazados por las corrientes.

Asimismo, puso de relieve que, muchas veces, los bienes citados no tienen las marcas para identificar a quién pertenecen ni iluminación, lo que provoca que, en la mayoría de las oportunidades, los barcos ni siquiera advierten que han pasado sobre ellos.

Por otra parte, apuntó que la destrucción de tales artes y aparejos no puede atribuirse exclusivamente a las grandes embarcaciones, ya que hay evidencia de la intervención de terceros, concretamente de pescadores, para afectar la recolección de otras barcas.

A la luz de lo planteado, consideró que presumir que sólo los navíos son responsables de la pérdida de artes y aparejos de pesca no parece adecuado.

Finalmente, en razón de los argumentos esgrimidos, opinó que el asunto regulado en el número 4 del artículo único de este proyecto debe radicarse en la Ley General de Pesca y Acuicultura, y no en esta iniciativa, que sólo tiene por objeto evitar accidentes debido al uso del piloto automático.

A su turno, **el Honorable Senador señor Araya** consultó a los representantes del Ejecutivo si la discrepancia respecto al último numeral sólo dice relación con aspectos formales, específicamente con incluir esta norma en la Ley de Navegación, o también con su contenido.

Fijando su atención en la interrogante anterior, **el Honorable Senador señor Elizalde** juzgó que la oposición del Ministerio de Defensa Nacional descansa no sólo en la ubicación de la disposición en el cuerpo legal objeto de cambios, sino también en la competencia para conocer de tales accidentes. Así, precisó, el problema no se solucionaría con trasladar el precepto de texto normativo.

Abocándose a la inquietud manifestada por el Honorable Senador señor Araya, **el Subsecretario para las Fuerzas Armadas, señor Alfonso Vargas**, respaldó los dichos del Presidente de la Comisión, sentenciando que la materia regulada en el artículo 113 propuesto no debe residir en el decreto ley N° 2.222, sino en la Ley General de Pesca y Acuicultura; pero, además, connotó, presenta problemas de aplicación.

Complementando la respuesta antedicha, **el Director de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Contraalmirante, señor Carlos Huber**, compartió el criterio de quienes le precedieron en el uso de la palabra. Puntualizó que los elementos de pesca serán difíciles de controlar, porque no están las condiciones ni los instrumentos para ello, más aun cuando los espacios marítimos son extensos.

El Honorable Senador señor Elizalde advirtió que existirán problemas prácticos, como los de orden probatorios. No obstante, sostuvo que, más allá de ellos, la duda es qué órgano es el competente para pronunciarse sobre esta materia en la actualidad, de conformidad al ordenamiento jurídico.

El Subsecretario para las Fuerzas Armadas, señor Alfonso Vargas, juzgo que la institución que debiera conocer de tales hechos es el Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura.

El Honorable Senador señor Araya alertó que, en el caso previsto en el número 4, hay una contienda entre particulares.

A su vez, **el Honorable Senador señor Elizalde** agregó que, eventualmente, tendrá competencia también para avocarse a estos asuntos la justicia civil, y en caso de cometerse un delito, la penal.

Su Señoría, buscando una fórmula que propicie el despacho de la iniciativa de ley, sugirió que, al momento de votarla en particular, se rechazara el número objeto de debate, por ser un tema que, por su complejidad, requiere mayor reflexión.

El Honorable Senador señor Araya solicitó dejar claramente consignado en la historia de la ley que la Comisión no busca desechar el numeral 4 del texto despachado por la Cámara de Diputados por ser contraria a su finalidad, y que en tanto no se contemple una enmienda como la aludida, se aplicarán las normas de competencia vigentes. Así, en ningún caso, subrayó, tal rechazo implicará que no haya una autoridad llamada a conocer de los hechos descritos.

Sumándose a la demanda de su Señoría, **el Honorable Senador señor Elizalde** resaltó que el asunto regulado en el último numeral del artículo único no debe alojarse en el decreto ley N° 2.222, de 1978. Adicionó que, para todos los efectos legales, se aplica la normativa actual. Así, puntualizó, habrá una entidad encargada de investigar y de pronunciarse al respecto.

El Honorable Senador señor Araya requirió a los representantes de la Secretaría de Defensa Nacional presentes en la sesión enviar a esta instancia legislativa un documento en el que se expliquen las razones que justifican su oposición al número 4. Así, dijo, quedará constancia que el Senado no pretende evadir la discusión de tal materia, sino regularla donde corresponda y, eventualmente, luego de un debate profundo sobre el particular, mas no por medio de esta proposición legal.

De este modo, insistió, no se modificará la normativa en la materia, lo que supondrá que los organismos competentes hoy, cualquiera que estos sean, seguirán siéndolo. Con todo, aclaró que la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante no será la encargada de conocer tales hechos.

Enseguida, el Presidente de la Comisión, **Honorable Senador señor Elizalde**, declaró cerrado el debate y sometió a votación, en general, la iniciativa de ley.

- - -

- Puesto en votación el proyecto de ley, en general, fue aprobado por la unanimidad de los miembros de la Comisión, **Honorables Senadores señores Alvarado, Araya, Elizalde, Guillier y Pugh**.

- - -

DISCUSIÓN EN PARTICULAR

Artículo único

Modifica, por medio de cuatro numerales, el decreto ley N° 2.222, de 1978, Ley de Navegación.

Número 1

Sustituye en el inciso tercero del artículo 4° del cuerpo legal mencionado, la expresión “pesqueros”, por la voz “pesqueras”. De aprobarse la enmienda, el literal quedaría como sigue:

“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, pesqueras, dragas, barcos científicos o de recreo, etcétera.”.

- Sometido a votación el número 1, contó con el respaldo de la totalidad de los miembros de la Comisión, **Honorables Senadores señores Alvarado, Araya, Elizalde, Guillier y Pugh**.

Número 2

Incorpora en el artículo 29 del decreto ley N° 2.222, que regula la navegación en aguas sometidas a la jurisdicción nacional, dos nuevos incisos -tercero y cuarto-, que norman la utilización del sistema de piloto automático.

Su redacción es la que se transcribe:

“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 la tenga a 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 su conducción, 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.”.

- Este numeral fue aprobado por todos los legisladores integrantes de la Comisión, Honorables Senadores señores Alvarado, Araya, Elizalde, Guillier y Pugh.

Número 3

Agrega en el artículo 44 de la Ley de Navegación, a continuación del punto final, que pasa a ser coma, la siguiente oración: “especialmente cuando se trate de accidentes que ocasionen lesiones o pérdidas de vidas humanas, daños materiales a terceros, o perjuicios de tipo ambiental.”. De esta manera, se deja claramente señalado en la disposición que el armador u operador de una nave serán civil y solidariamente responsables de las transgresiones a las normas de este cuerpo legal, 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 del bajel cuando corresponda, particularmente cuando sean sucesos que provocan algunas de las consecuencias indicadas.

- Sometido a votación, este número fue aprobado con idéntica votación a la consignada precedentemente.

Número 4

Incorpora un artículo 113, nuevo, al texto legal citado, conforme al cual, se considerará accidente la destrucción de artes y aparejos de pesca producida por el paso de una nave, y deberá instruirse la debida investigación sumaria, aun cuando no ocurra abordaje entre las embarcaciones.

- Puesto en votación el número referido, por los motivos esgrimidos durante la discusión en general, fue rechazado por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Alvarado, Araya, Elizalde, Guillier y Pugh.

- - -

MODIFICACIÓN

En conformidad a los acuerdos adoptados, la Comisión de Defensa Nacional tiene el honor de proponer la aprobación del proyecto de ley despachado por la Honorable Cámara de Diputados, con la siguiente enmienda:

Artículo único**Número 4**

Eliminarlo.

(Unanimidad 5x0).

- - -

TEXTO DEL PROYECTO

En virtud de la modificación anterior, el proyecto de ley quedaría como sigue:

PROYECTO DE LEY:

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

1. Reemplázase en el inciso tercero del artículo 4, la palabra “pesqueros”, por la expresión “pesqueras”.

2. Agrégase en el artículo 29 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 la tenga a 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 su conducción, 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. Agrégase en el artículo 44 a continuación del punto final, que pasa a ser coma, la siguiente frase: “especialmente cuando se trate de accidentes que ocasionen lesiones o pérdidas de vidas humanas, daños materiales a terceros, o perjuicios de tipo ambiental.”.”.

- - -

Acordado en sesión celebrada el día 2 de noviembre de 2021, con la asistencia de los Honorables Senadores señores Álvaro Elizalde Soto (Presidente), Claudio Alvarado Andrade, Pedro Araya Guerrero, Alejandro Guillier Álvarez y Kenneth Pugh Olavarría.

Valparaíso, a 4 de noviembre de 2021.

MILENA KARELOVIC RÍOS
Abogada Secretaria

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE DEFENSA NACIONAL, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE MODIFICA EL DECRETO LEY N° 2.222, DE 1978, QUE SUSTITUYE LEY DE NAVEGACIÓN, EN MATERIA DE RESPONSABILIDADES ANTE LA OCURRENCIA DE ACCIDENTES MARÍTIMOS, Y OTRAS CONDICIONES DE NAVEGACIÓN (BOLETÍN N° 13.756-02)

I. OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: proteger las embarcaciones artesanales que naveguen por aguas interiores; asegurar que el piloto automático sólo se utilice bajo la estricta observancia de quien tenga la nave a su mando y dejar claramente establecida la responsabilidad que, solidariamente, cabe a los armadores u operadores de las naves causantes de accidentes que ocasionen lesiones o pérdida de vidas humanas, daños materiales a terceros o perjuicios al medio ambiente.

II. ACUERDOS: aprobado en general y en particular por unanimidad (5x0), con excepción del número 4 del artículo único que fue rechazado con igual votación.

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: el proyecto despachado por la Comisión es de artículo único, dividido en tres numerales.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no tiene.

V. URGENCIA: no tiene.

VI. ORIGEN DE LA INICIATIVA: moción de los Honorables Diputados señora Maya Fernández y señores Jorge Brito, Fidel Espinoza, Marcos Ilabaca, Luis Rocafull, Leonidas Romero y Jaime Tohá, y de la exdiputada y actual Senadora señora Loreto Carvajal.

VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo.

VIII. APROBACIÓN EN LA CÁMARA DE DIPUTADOS: unanimidad (133 x 0 en contra x 0 abstención).

IX. INICIO DE LA TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 6 de octubre de 2021.

X. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe, en general y en particular.

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

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

2.- Decreto N° 430, promulgado en 1991 y publicado en 1992, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.892, de 1989, y sus modificaciones, Ley General de Pesca y Acuicultura.

3.- Código de Comercio.

4.-Código Civil.

5.- Decreto N° 662, que promulga la Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, suscrita en Canberra, Australia, el 11 de septiembre de 1980.

6.- Decreto supremo N° 1.340 bis, que deroga el decreto N° 211, de 1924, que aprobó el Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República.

Valparaíso, a 4 de noviembre de 2021.

MILENA KARELOVIC RÍOS
Abogada Secretaria