INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, recaído en el proyecto de acuerdo, en segundo trámite constitucional, aprobatorio de las “Enmiendas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Solas 1974, y el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias PBIP, adoptados mediante las Resoluciones 1 y 2, respectivamente, de fecha 12 de diciembre de 2002, de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes de dicho Convenio Internacional, celebrada entre los días 9 y 12 de diciembre de 2002.”.

BOLETÍN Nº 3.512-10

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Relaciones Exteriores tiene el honor de informaros el proyecto de acuerdo de la referencia, en segundo trámite constitucional, iniciado en Mensaje de S.E. el Presidente de la República, el 15 de abril de 2004.

Se dio cuenta de esta iniciativa ante la Sala del Honorable Senado en sesión celebrada el 31 de agosto de 2004, disponiéndose su estudio por la Comisión de Relaciones Exteriores.

A la sesión en que se analizó el proyecto, asistieron especialmente invitados, el Director de Operaciones Marítimas de la Dirección del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Capitán de Navío don Erwin Forsch, y el Director de Intereses Marítimos de esa repartición, Capitán de Navío don Carlos Canales.

Cabe señalar que, por tratarse de un proyecto de artículo único, en conformidad con lo prescrito en el artículo 127 del Reglamento de la Corporación, vuestra Comisión os propone discutirlo en general y en particular a la vez.

ANTECEDENTES GENERALES

1.- Antecedentes Jurídicos.- Para un adecuado estudio de esta iniciativa, se tuvieron presentes las siguientes disposiciones constitucionales y legales:

a) Constitución Política de la República. En su artículo 50, Nº 1), entre las atribuciones exclusivas del Congreso Nacional, el constituyente establece la de "Aprobar o desechar los tratados internacionales que le presentare el Presidente de la República antes de su ratificación.".

b) Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS 1974, promulgado por decreto supremo Nº 328, del Ministerio de Relaciones Exteriores, del 11 de junio de 1980.

Cabe señalar que su primera versión fue adoptada en la conferencia celebrada en Londres en 1914; desde entonces ha habido cuatro convenios SOLAS: el segundo fue adoptado en 1929 y entró en vigencia en 1933; el tercero se adoptó en 1948 y entró en vigencia en 1952; el cuarto fue adoptado (bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional) en 1960 y entró en vigencia en 1965; mientras que la versión actual se aprobó en 1974 y entró en vigencia en 1980.

2.- Organización Marítima Internacional.- La Organización Marítima Internacional (OMI) es la entidad intergubernamental de las Naciones Unidas especializada en los asuntos técnicos relacionados con el transporte, la eficiencia y la seguridad de la actividad marítima.

Nuestro país es miembro de la OMI desde su fundación en 1948, y la autoridad nacional a cargo de las materias reguladas por dicha organización es la Dirección del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR).

En tal carácter, y conforme a la Ley de Navegación -aprobada por el decreto ley Nº 2.222, de 1978-, a ella le corresponde fiscalizar, aplicar y hacer cumplir todas las normas, nacionales e internacionales, que tienen por objeto el resguardo de la seguridad de la navegación, como por ejemplo, las de la citada Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS).

3.- Mensaje de S.E. el Presidente de la República.- Al fundar la iniciativa, el Ejecutivo señala que las enmiendas al Anexo del Convenio SOLAS, aprobadas de conformidad con su Artículo VIII c) ii), tienen como principal propósito incrementar la seguridad y protección

del transporte marítimo ante los riesgos que plantea la creciente amenaza de actos ilícitos, especialmente terroristas, que ponen en peligro a personas y bienes que intervienen directa o indirectamente en acciones vinculadas con dicha actividad, afectando gravemente al comercio y a la economía mundial.

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

En cuanto a la aceptación y vigencia de los instrumentos internacionales en estudio, el Mensaje señala que las enmiendas al Convenio Solas y el Código PBIP, se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2004, a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes, o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que las recusan. Aceptadas las enmiendas de conformidad con lo señalado, entrarán en vigencia internacionalmente, el 1 de julio de 2004.

Finalmente, el Mensaje Presidencial destaca la declaración del Preámbulo del Código, en cuanto enfatiza que nada de lo dispuesto en él se interpretará o aplicará de manera contraria al respeto de los derechos y libertades fundamentales consagrados en instrumentos internacionales, particularmente en los aplicables a los trabajadores del sector marítimo y a los refugiados, incluidas la declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y las normas internacionales que amparan a los trabajadores del sector marítimo y portuario.

4.- Tramitación ante la Honorable Cámara de Diputados.- Se dio cuenta del Mensaje Presidencial, en sesión de la Honorable Cámara de Diputados, el 4 de mayo de 2004, disponiéndose su análisis por parte de la Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana.

Dicha Comisión estudió la materia en sesión efectuada el día 18 de mayo de 2004, y aprobó el proyecto en informe, por la unanimidad de sus miembros presentes.

Finalmente, la Sala de la Honorable Cámara de Diputados, en sesión realizada el día 19 de agosto de 2004, aprobó el

proyecto, en general y en particular, por la unanimidad de sus miembros presentes.

5.- Instrumento Internacional.- La descripción del contenido de las enmiendas de cuya aprobación se trata, es la siguiente:

I.- Enmiendas al Anexo del Convenio SOLAS.

a) Capítulo V del Anexo, “Seguridad de la Navegación”.

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

Lo anterior tiene por finalidad proporcionar automáticamente desde el buque a instalaciones costeras, otros buques y aeronaves, datos relativos a su navegación y seguridad.

b) Capítulo XI del Anexo, “Medidas especiales para Incrementar la Seguridad Marítima”.

El actual Capítulo XI pasa a denominarse Capítulo XI-1 y se le introducen las siguientes modificaciones:

1) Regla 3, “Número de identificación del buque”. Se establece una nueva exigencia para buques de pasaje de arqueo bruto igual o superior a 100 y para los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300, que efectúen viajes internacionales, consistente en la obligación de tener marcado permanentemente el número de identificación del buque en lugares visibles en el exterior del mismo, y en lugares fácilmente accesibles en su interior, de acuerdo con las características técnicas que se indican. Se establece, asimismo, que se dará cumplimento a esta exigencia, a más tardar, en la primera entrada programada del buque a dique seco después del 1 de julio de 2004.

Lo anterior tiene por finalidad dificultar el ocultamiento de la identidad de un buque previamente apropiado de manera ilícita.

2) Regla 5, “Registro sinóptico continuo”. Se incorpora esta nueva regla que establece, para todos los buques a los que se

aplica el Capítulo I del Anexo del Convenio Solas, 1974, la obligación de disponer de un Registro Sinóptico Continuo, documento cuya finalidad es que exista a bordo un historial referido a información necesaria para identificar el buque, sus propietarios, armadores y Estado de abanderamiento.

Dicho registro, expedido por la Administración a cada buque con derecho a enarbolar su pabellón, se llevará a bordo y podrá inspeccionarse en cualquier momento.

c) Capítulo XI-2, “Medidas Especiales para Incrementar la Protección Marítima”.

1) Este Capítulo, íntegramente nuevo, es aplicable a los buques de pasaje y a los de carga de arqueo bruto igual o superior a 500, que estén dedicados a viajes internacionales; a las unidades móviles de perforación mar adentro; y a las instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques. Se excluye de su aplicación a los buques de guerra; a las unidades navales auxiliares y otros buques que, siendo propiedad de un Gobierno Contratante o estando explotados por él, estén exclusivamente dedicados a servicios gubernamentales de carácter no comercial.

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

3) Los Gobiernos Contratantes establecerán los niveles de protección, dependiendo del grado de amenaza existente y garantizarán el suministro de información sobre tales niveles a las instalaciones portuarias que estén dentro de su territorio; a los buques con derecho a enarbolar su pabellón, a los buques que naveguen su mar territorial o que hayan comunicado su intención de entrar en su mar territorial; como, asimismo a los buques, antes de su entrada en un puerto situado dentro de su territorio, o durante la permanencia en dicho puerto.

4) Los Gobiernos Contratantes podrán exigir a los buques que deseen entrar en sus puertos, que faciliten información conducente a verificar el cumplimento de las disposiciones de este capítulo. Si proporcionada la información, existen motivos fundados para concluir que el buque no cumple con las prescripciones de este capítulo o del Código PBIP, y toda vez que las gestiones para rectificar dicho incumplimiento hayan resultado infructuosas, se permite la adopción de disposiciones en relación con el buque, pudiéndose incluso denegar su entrada al puerto.

5) Todos los buques a los que sea aplicable este capítulo, estarán sujetos a un control, cuando se encuentren en un puerto de otro Gobierno Contratante, el que ejercerán funcionarios debidamente autorizados por dicho gobierno. Tal control se limitará a verificar la existencia a bordo de un Certificado Internacional de Protección del Buque válido, el que se aceptará, a menos que haya motivos fundados para pensar que el buque no satisface lo prescrito en el Capítulo XI-2 o en el Código PBIP. Ante la no presentación de dichos certificados, o cuando haya tales motivos fundados, se deberá imponer al buque, en forma proporcionada, una o más de las medidas de control que se consigan en este capítulo, entre las que se contempla la inspección del buque, su detención, la restricción de sus operaciones y hasta la expulsión del puerto.

6) Tanto con anterioridad a su entrada en un puerto situado dentro del territorio de un Gobierno Contratante, como durante su permanencia en él, el buque debe cumplir las prescripciones correspondientes al nivel de protección establecido por ese gobierno contratante, y responder sin demora indebida a todo cambio que incremente el nivel de protección.

7) Todo buque al que se aplique este capítulo deberá estar provisto de un sistema de alerta de protección, que al activarse, inicie y transmita automáticamente un alerta buque – tierra que servirá para identificar el buque, notificar su situación y advertir, en su caso, que la protección del buque se encuentra amenazada o comprometida.

8) En relación con las instalaciones portuarias situadas dentro del territorio nacional, los Gobiernos Contratantes deben asegurarse de que sus evaluaciones de protección y los planes de protección elaborados en base a tales evaluaciones, se efectúen, revisen y aprueben de conformidad con lo dispuesto en la parte A del Código PBIP. Del mismo modo, deben establecer y notificar las medidas que deben adoptarse en los diferentes niveles de protección.

9) Se consagran, asimismo, facultades discrecionales del Capitán con respecto a la seguridad y protección del buque, para adoptar las decisiones que, según su criterio profesional, sean necesarias para garantizarla. Esto incluye, entre otras medidas, la negativa a embarcar carga y la negación de acceso a bordo de personas y/o sus efectos personales.

10) Se incorporan normas que otorgan flexibilidad para adaptar las prescripciones, en su aplicación, a las diversas realidades que abarca. Entre ellas se destacan: la facultad de los Gobiernos Contratantes para concretar acuerdos sobre medidas de protección alternativas que cubran viajes internacionales cortos; la facultad para decidir la aplicación de estas disposiciones con respecto a las instalaciones

portuarias situadas en su territorio que presten servicios ocasionales a buques dedicados a viajes internacionales; y la facultad de aceptar que un buque o grupo de buques con derecho a enarbolar su pabellón, o una instalación o grupo de instalaciones portuarias situadas dentro de su territorio apliquen medidas de protección equivalentes a las prescritas.

11) Se declara expresamente que nada de lo dispuesto en el presente capítulo irá en detrimento de los derechos y obligaciones de los Estados en virtud del derecho internacional.

II.- Código PBIP

a. El Código PBIP, se integra por una parte A, cuyas disposiciones tendrán carácter obligatorio, y una parte B, cuyas disposiciones tendrán el carácter de recomendación para la aplicación de la parte A.

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

c. Ofrece una metodología para efectuar la gestión de manejo de riesgos, mediante evaluaciones de protección, que permitan elaborar planes y procedimientos que den respuesta a las exigencias de los distintos niveles de protección.

d. Establece tres niveles de protección que comprenden mayores medidas, de acuerdo con el incremento de la probabilidad o inminencia del riesgo, señalando factores que han de tenerse en cuenta para establecer el nivel de protección adecuado.

e. Establece la exigibilidad de planes de protección para los buques e instalaciones portuarias, los que deben estar basados en evaluaciones de protección que aseguren la determinación y aplicación de medidas destinadas a la salvaguarda de las personas, la carga, y en general objetos de protección, que sean adecuados al riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la seguridad marítima.

f. El plan de protección del buque y sus cambios deben ser aprobados por el Gobierno Contratante, comprender las medidas a adoptar en los tres niveles de protección indicados y poseer un contenido mínimo conforme a las disposiciones del Código. En él se debe destacar claramente que es el Capitán quien ostenta la máxima autoridad y responsabilidad de adoptar decisiones en relación con la seguridad y la protección del buque. Este plan tendrá un carácter reservado y no estará

sujeto a inspección por parte de las autoridades del Estado del puerto, salvo en casos debidamente justificados, y contando con el consentimiento del Capitán o del Estado de Abanderamiento del buque respectivo. De igual forma, se consagra la obligación de mantener a bordo, protegido contra el acceso o divulgación no autorizados, un registro de determinadas actividades que abarca el plan de protección del buque.

g. La evaluación de protección de la instalación portuaria debe ser realizada o aprobada por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada e incluir el contenido mínimo señalado en el Código. Tras su conclusión, se elaborará un informe con la prescripción de cada punto vulnerable detectado y de las medidas que podrían aplicarse para protegerlos. Este informe se protegerá contra el acceso o la divulgación no autorizados.

h. Basada en la evaluación señalada, se elaborará y mantendrá un plan de la instalación portuaria, adecuado para la interfaz buque-puerto, aprobado por el señalado Gobierno Contratante, que comprenderá los tres niveles de protección indicados y poseerá el contenido mínimo fijado en el Código. El plan estará protegido contra el acceso o divulgación no autorizados.

i. Se establecen los cargos de “Oficial de protección del buque”; “Oficial de la compañía para la protección marítima” y “Oficial de protección de la instalación portuaria”, consignando sus responsabilidades, tanto en torno a elaboración, implantación, mantenimiento, revisión y actualización de los planes de protección del buque e instalaciones portuarias, como para la coordinación entre ellos. Dichos oficiales, como el personal competente en tierra y a bordo deben tener conocimientos, recibir formación y participar en prácticas o ejercicios, a intervalos adecuados, en relación con la protección de los buques y/o instalaciones portuarias.

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

k. Asimismo, todo buque al que se aplique el Código estará sujeto a verificaciones iniciales, de renovación, intermedias y adicionales para establecer que sus medidas de protección están correctamente implementadas.

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

m. Se señalan las tareas que los Gobiernos Contratantes pueden delegar en “Organizaciones de Protección Reconocidas”, entendiéndose por tales, de acuerdo con la definición contenida en la Regla 1 del Capítulo XI-2, “organización debidamente especializada en cuestiones de protección y con un conocimiento adecuado de las operaciones de los buques y de los puertos, autorizada para realizar una actividad de evaluación o de verificación, o de aprobación o de certificación prescrita en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP.”.

DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Sergio Romero, agradeció la presencia de los invitados y procedió a otorgar la palabra al Director de Operaciones Marítimas de la Dirección del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Capitán de Navío don Erwin Forsch.

El Capitán de Navío don Erwin Forsch señaló que, a raíz de los atentados ocurridos en Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001, la Organización Marítima Internacional (OMI) convocó en el mes de diciembre del 2002 a una Conferencia con la finalidad de modificar el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS).

Indicó que en dicho encuentro se adoptó la Resolución Nº 1, destinada a incrementar la seguridad y la protección del transporte marítimo ante los riesgos que plantea la creciente amenaza de actos ilícitos, especialmente terroristas, que ponen en peligro la vida humana y los bienes, situación que afecta gravemente al comercio y la economía mundial. Añadió que también se acordó la Resolución Nº 2, que adopta el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), mediante el cual se establece un marco para el desarrollo de la colaboración internacional entre los Estados, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores navieros y portuarios, a fin de detectar tempranamente las amenazas que afecten a la protección de los buques e instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional y adoptar coordinadamente medidas tendientes a prevenir la ocurrencia los actos ilícitos dirigidos en su contra.

Explicó, respecto a las modificaciones del Convenio SOLAS, que se incorpora un nuevo capítulo XI-2, denominado "Medidas para incrementar la protección marítima", que consta de 13 reglas. Agregó que tiene como objetivo desarrollar un sistema internacional que

permita la adopción de medidas de seguridad adecuadas y proporcionadas para enfrentar coordinadamente las nuevas amenazas de actos ilícitos, en especial, los terroristas.

Manifestó que los Gobiernos Contratantes establecerán los niveles de protección dependiendo del grado de amenaza existente y garantizarán el suministro de información sobre tales niveles a las instalaciones portuarias que estén dentro de su territorio, a los buques con derecho a enarbolar su pabellón, a los buques que naveguen su mar territorial o que hayan comunicado su intención de entrar en su mar territorial; como asimismo, a los buques antes de su entrada en un puerto situado dentro de su territorio o durante la permanencia en dicho puerto.

Señaló que las instalaciones portuarias situadas dentro del territorio nacional deben ser evaluadas en sus planes de protección, de conformidad con lo dispuesto en la parte A del Código PBIP.

Destacó que todos estos procesos fueron cumplidos por el Estado de Chile en la fecha dispuesta, el 1º de julio de 2004, informándose de ello a la Organización Marítima Internacional, quien difunde los puertos que se encuentran certificados a nivel mundial.

A continuación, expresó que el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (CÓDIGO PBIP), es el marco para el desarrollo de la colaboración internacional entre Estados, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores navieros y portuarios, a fin de detectar tempranamente las amenazas que afecten a la protección de los buques e instalaciones portuarias. Añadió que su cumplimiento a nivel mundial es obligatorio a partir del 1º de julio de 2004.

Indicó que el Código PBIP define funciones y responsabilidades y ofrece una metodología de gestión de riesgo mediante evaluaciones. Añadió que establece tres niveles de protección y que exige planes de protección para los buques e instalaciones portuarias.

Manifestó que el Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP se encuentran actualmente implementados en los puertos y buques nacionales dedicados al servicio exterior. Agregó que los puertos y buques que no lo implementen serán considerados inseguros en cuanto a protección y serán normalmente evitados por el comercio marítimo internacional.

Por último, recomendó aprobar las enmiendas al Convenio SOLAS y el Código PBIP lo antes posible, de manera que puedan ser incorporados formalmente al ordenamiento jurídico nacional.

El Honorable Senador señor Coloma consultó qué tipo de cosas se analizan en materia de seguridad.

El Capitán de Navío don Erwin Forsch respondió que, por ejemplo, se analiza cómo llega la carga y cómo se moviliza dentro del puerto.

A su vez, el Honorable Senador señor Romero preguntó si está incluido el tema de la carga como tal.

El Capitán de Navío don Erwin Forsch contestó que no se encuentra incluido el tema de la carga. Añadió que, si bien inicialmente los Estados Unidos de América favorecieron un seguimiento particular, éste en definitiva no se concretó.

Puesto en votación, el proyecto de acuerdo fue aprobado en general y en particular por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Coloma, Martínez, Muñoz, Romero y Valdés.

En consecuencia, vuestra Comisión de Relaciones Exteriores tiene el honor de proponeros que aprobéis el proyecto de acuerdo en informe, en los mismos términos en que lo hizo la Honorable Cámara de Diputados, cuyo texto es el siguiente:

PROYECTO DE ACUERDO:

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

Acordado en sesión celebrada el día 5 de octubre de 2004, con asistencia de los Honorables Senadores señores Sergio Romero Pizarro (Presidente), Juan Antonio Coloma Correa, Jorge Martínez Busch, Roberto Muñoz Barra y Gabriel Valdés Subercaseaux.

Sala de la Comisión, a 5 de octubre de 2004.

JULIO CÁMARA OYARZO
Secretario

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, recaído en el proyecto de acuerdo, en segundo trámite constitucional, aprobatorio de las "Enmiendas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Solas 1974, y el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias PBIP, adoptados mediante las Resoluciones 1 y 2, respectivamente, de fecha 12 de diciembre de 2002, de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes de dicho Convenio Internacional, celebrada entre los días 9 y 12 de diciembre de 2002.".

(Boletín Nº 3.512-10)

I. PRINCIPAL OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: introducir enmiendas al Convenio SOLAS 1974 con la finalidad de incrementar la seguridad y protección del transporte marítimo ante los riesgos que plantea la creciente amenaza de actos ilícitos.

II. ACUERDO: aprobado en general y en particular por la unanimidad de los miembros de la Comisión (5x0).

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: artículo único en el cual se propone la aprobación de las Resoluciones que señala.

IV. URGENCIA: no tiene.

V. ORIGEN INICIATIVA: Mensaje de S.E. el Presidente de la República, enviado a la Cámara de Diputados.

VI. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo.

VII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS: en general y en particular, por la unanimidad de sus miembros presentes.

VIII. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 31 de agosto de 2004.

IX. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe de la Comisión de Relaciones Exteriores; pasa a la Sala.

X. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, promulgado por decreto supremo Nº 328, del Ministerio de Relaciones Exteriores, del 11 de junio de 1980.

Valparaíso, 5 de octubre de 2004.

JULIO CÁMARA OYARZO
Secretario