



PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEY N°2.222, LA LEY DE NAVEGACION, PARA ESTABLECER RESPONSABILIDADES ANTE LA OCURRENCIA DE ACCIDENTES MARITIMOS

1. Antecedentes

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

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

1.1. Algunos casos

El Caso Supersol

El pasado 22 de enero de 2020 un tripulante murió y otro resultó inicialmente desaparecido, tras la colisión de dos naves ocurrida en el golfo de Ancud, a unas seis millas al sur de la isla Tabón, en la comuna de Calbuco. El hecho tuvo lugar aproximadamente a las 13:00 horas e involucró a la motonave “Argelina”, de 40 metros de eslora por 10 metros de ancho, y la lancha a motor “Supersol”; esta última, oriunda de la puntilla Tenglo, en Puerto Montt¹.

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

De acuerdo con la Confederación Nacional de Pescadores Artesanales de Chile (Conapach), así lo reconoció el capitán de la nave salmonicultora al único sobreviviente y tercer tripulante de la embarcación pesquera artesanal, Marcelo Martínez Oyarzo (45), quien relató que al momento de ser rescatado, el capitán de la nave reconoció el uso del piloto automático en circunstancias que venían almorzando y nadie venía arriba en el puente como guardia².

El Caso “Angel del Océano”

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

Producto de la colisión resultaron fallecidos los pescadores Eladio Orlando Vicencio Hijerra y el ciudadano coreano Hyeong Og Bag. La nave menor había salido desde la Isla Tenglo en pos de labores de búsqueda de anzuelos para luego dirigirse a una zona de pesca. Tras el accidente, la

¹ <https://www.soychile.cl/Puerto-Montt/Policial/2020/01/22/635773/Un-tripulante-murio-y-otro-desaparecio-al-colisionar-dos-naves-en-la-Region-de-Los-Lagos.aspx>

² <https://www.aqua.cl/2020/01/24/acusan-que-dispositivo-de-piloto-automatico-provoco-accidente-entre-barcaza-salmonicultora-y-lancha-pesquera/#>





tripulación de la barcaza Melina III fue detenida. A la fecha se está a la espera de la formalización del capitán de la nave mayor y, por la responsabilidad contractual de los hechos, a los representantes de la Naviera Paredes.

En la misma línea, Alfonso Almonacid Alvarado, presidente del Sindicato de Pescadores Artesanales Capilla Tenglo de Calbuco y director de Conapach, enfatizó que: *“Esperamos que las autoridades competentes realicen una investigación acuciosa sobre las circunstancias y las causas del accidente, pues no es primera vez que un hecho de estas características enluta a los pescadores artesanales de Calbuco. Por nuestra parte, junto a dirigentes de otras caletas, presentaremos una demanda contra quienes resulten responsables, pues tenemos serias dudas respecto al uso de pilotos automáticos en estas barcazas”*³.

El Caso del Centollero “Victoria”

Pasadas las 21.00 horas del martes 24 de marzo de 2020, la barcaza "Comau", perteneciente a Transportes Fluviales Corral S.A., se desplazaba en su ruta habitual hacia Las Mulatas⁴ (Valdivia), cuando impactó con el pesquero "Victoria", en la bahía de la comuna de Corral, entre la desembocadura del río Valdivia y la Isla de Mancera, en la región de Los Ríos. Inicialmente se estimó que el accidente se habría producido por la escasa visibilidad producto de la neblina. La tripulación de "Comau", personal de la Armada y Bomberos, colaboraron en las primeras labores de apoyo⁵.

Tras el impacto, la lancha "Victoria" se dio una vuelta de campana y quedó semi-hundida, iniciándose un operativo de rescate por parte de la Armada. Según los antecedentes, se constató que al comienzo los tripulantes estaban con vida. El capitán de puerto de Corral, Jaime Cerda, señaló que "se barajaron varias alternativas de cómo poder sacar a los tripulantes sin poner en riesgo sus vidas", pero que "lamentablemente, de tres (alternativas), dos no dieron resultado". Tras esos intentos, se determinó "remolcar la embarcación" y acercarla hasta la orilla. Finalmente, tras casi siete horas de maniobras, solo se recuperaron los cuerpos de los seis tripulantes fallecidos. Cerda explicó que la neblina, las corrientes y un fuerte oleaje complicaron las labores de rescate, y aseguró que "se desplegaron todos los medios disponibles. Se efectuaron bastantes trabajos para poder sacar a las seis personas, lo que lamentamos que no se haya podido lograr finalmente"⁶.

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

2. Las normas vigentes

El Decreto Ley N°2.222

Actualmente las normas de navegación están regidas por el Decreto Ley N°2.222, promulgado con fecha 21 de Mayo de 1978, por la Junta Militar de Gobierno, y publicado en el Diario Oficial el 31 del mismo mes, sustituyendo así a la Ley de Navegación, de 24 de Junio de 1878, publicada en el Diario Oficial del 3 de Julio del mismo año. Como es evidente, se trata de una norma muy antigua, construida sin discusión parlamentaria, que ha debido irse actualizando parcialmente

³ <https://www.conapach.cl/noticias/%EF%BB%BFno-es-primeravez-que-sucede-accidente-enluta-a-pescadores-artesanales-de-calbuco/>

⁴ <https://www.emol.com/noticias/Nacional/2020/03/25/980996/Empresa-embarcacion-inicia-sumario-Corral.html>

⁵ <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/bahia-de-coral-sur-de-chile-colision-de-dos-naves-deja-seis-fallecidos>

⁶ <https://www.emol.com/noticias/Nacional/2020/03/26/981092/Vecinos-atacan-armada-choque-embarcaciones.html>





para ajustarla a los constantes cambios que sufre este sector, siendo su última modificación la Ley N°21.066, de 16 de febrero de 2018.

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

“Párrafo 2° De la Navegación propiamente tal

Art. 29. La navegación en aguas sometidas a la jurisdicción nacional es controlada por la Dirección⁷.

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

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

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

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

“Art. 118. En el juicio en que se persigan las responsabilidades civiles que deriven de un abordaje, los hechos establecidos en la resolución definitiva de la Autoridad Marítima como causas determinantes del accidente, se reputarán verdaderos, salvo prueba en contrario. En lo demás, la citada resolución se considerará como dictamen de peritos, cuya fuerza probatoria los tribunales apreciarán en conformidad a las reglas de la sana crítica.

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

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

La Resolución del Gobernador Marítimo de Puerto Montt

A partir de la ocurrencia de hechos como los descritos, pero especialmente ante la eventual ocurrencia de un uso intensivo del sistema de piloto automático, con fecha 6 de febrero de 2020, la Gobernación Marítima de Puerto Montt, emitió mediante Ordinario N°12.600/238 VRS, una Resolución⁸, que establece los siguientes puntos buscando restringir el “uso de piloto automático del sistema de gobierno de las naves”

⁷ Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Directemar, <https://www.directemar.cl/>.

⁸ https://www.directemar.cl/directemar/site/artic/20200206/asocfile/20200206165545/12600_238_060220_gm_pmo.pdf





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

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

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

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

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

3. Ideas matrices

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

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

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

De esta manera, lo que el presente proyecto de ley busca es relevar la necesidad de proteger de una forma más específica a las embarcaciones marítimas, especialmente artesanales, que naveguen por aguas interiores, garantizando tanto que existan medidas preventivas, como asimismo que las embarcaciones de mayor tamaño no puedan quedar sin responsabilidad humana en su gobierno y conducción y, por cierto, enfatizar la responsabilidad que le cabe solidariamente -en caso de accidentes que producen graves daños materiales y pérdida de vidas humanas- a los armadores de las naves causantes de tales hechos.

Por lo anterior, los diputados que suscriben tienen a bien presentar el siguiente,





PROYECTO DE LEY

1. Artículo Unico: Modifíquese el Decreto Ley N°2.222, Ley de Navegación, de la siguiente forma:

a) En el tercer inciso del Artículo 4°, reemplácese la actual palabra “pesqueros”, por la expresión “pesqueras”

b) En el Artículo 29, agréguese, a continuación de la expresión “marítima”, entre comas, la expresión “de aguas interiores”.

c) En el Artículo 29, agréguese, a continuación del actual punto final, que pasa a ser aparte, el siguiente inciso tercero nuevo: “En todo caso, y como norma básica de seguridad, se prohíbe la utilización en aguas nacionales del piloto automático, perteneciente al sistema de gobierno de la embarcación, que es una ayuda a la navegación, pero que en ningún caso reemplaza las obligaciones de los oficiales y la tripulación a bordo.”.

d) En el Artículo 31, agréguese, a continuación de la expresión “marítima”, entre comas, la expresión “de aguas interiores”.

e) En el Artículo 44, agréguese a continuación del actual punto final, que pasa a ser coma, la siguiente frase: “, especialmente cuando se trate de daños provocados en accidentes en que se provoquen graves daños materiales a terceros y resulten en pérdida de vidas.”

f) En el Artículo 59, reemplácese la expresión “o durante”, por la expresión “y durante” y agréguese a continuación del actual punto final, que pasa a ser coma, la frase “, y aunque la embarcación cuente con piloto automático.”

g) En el Artículo 89, reemplácese la actual frase “El capitán será siempre responsable de la seguridad de la nave y de su dotación”, por la siguiente frase nueva: “El capitán será siempre responsable de la seguridad de la nave que dirige y su dotación, y solidariamente responsable de los perjuicios que sufran las personas que integren la tripulación de la nave afectada por su negligencia al mando.”.

h) En el segundo inciso del Artículo 97, agréguese a continuación del actual punto aparte, que pasa a ser seguido, la siguiente frase nueva: “Asimismo, cumplirá con informar a la justicia ordinaria todos aquellos hechos que pudieran ser constitutivos de delitos.”

i) En el Artículo 123, sustitúyase el verbo “dé”, por la palabra “preste”; y reemplácese la frase “coordinando la prestación de los servicios de auxilio que se requieren. Igualmente, cuando fuere posible, deberán presidir”, por la frase “coordinando y prestando los servicios de auxilio que se requieren y, siempre que sea posible, liderando”; y reemplácese la palabra “disponer”, por la palabra “disponiendo”.

j) Para incorporar al Artículo 125 un inciso segundo nuevo, con el siguiente texto: “Se considerarán accidentes y se deberá instruir una investigación sumaria, cuando el paso de una nave produzca la destrucción de artes y aparejos de pesca, aun cuando no ocurra abordaje entre las embarcaciones.”

Fidel Espinoza Sandoval
Diputado



F. Espinoza
FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. FIDEL ESPINOZA S.

H.D. LEONIDAS ROMERO S.
FIRMADO DIGITALMENTE:

H.D. JAIME TOHÁ G.
FIRMADO DIGITALMENTE:

H.D. JORGE BRITO H.
FIRMADO DIGITALMENTE:

H.D. MAYA FERNÁNDEZ A.
FIRMADO DIGITALMENTE:

H.D. LORETO CARVAJAL A.
FIRMADO DIGITALMENTE:

H.D. MARCOS ILABACA C.
FIRMADO DIGITALMENTE:

H.D. LUIS ROCAFULL L.
FIRMADO DIGITALMENTE:

