



SESIÓN N°5, ORDINARIA, DE LA COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA, ENCARGADA DE REUNIR INFORMACIÓN RELATIVA A LA SEGURIDAD MARÍTIMA Y PORTUARIA EN LAS COSTAS DEL PAÍS CON OCASIÓN DEL NAUFRAGIO DE LA EMBARCACIÓN BRUMA, COMO, ASIMISMO, LAS CAUSAS MEDIATAS E INMEDIATAS DE ESTE ACCIDENTE (CEIS 69 Y 71) AL PERÍODO LEGISLATIVO 2022-2026, CELEBRADA EN MARTES 1 DE JULIO DE 2025. SE ABRE A LAS 19:38 HORAS.

SUMARIO.

Esta sesión tiene por objeto escuchar la exposición de las siguientes personas, en el contexto de los mandatos de esta Comisión:

La Ministra de Defensa Nacional, señora Adriana Delpiano;

El representante del Sindicato Interempresas de Oficiales de Naves Especiales y Regionales, SIET, asisten los señores Juan Carlos González, José Maldonado, Alex Carrillo, Oscar Alvear, Eric Riffo y Hugo Roa.

El Ingeniero Naval, Especialista en Gestión de Riesgos y Proyectos; Magíster en Ciencias Navales y Marítimas, y MBA por la Pontificia Universidad Católica de Chile, señor Alfonso Kaiser.

Se encuentra invitada a participar de la sesión y a contestar las posibles consultas que surjan de las y los integrantes de la Comisión, la Vocera de las siete familias de los tripulantes de la embarcación Bruma, Presidenta de la Asociación Gremial Bacaladera del Maule, y Presidenta de la Federación Nacional Bacaladera de Chile, FENABACH, señora Claudia Urrutia, quien asiste junto a diversos dirigentes.

Resultados:

Se recibió las exposiciones de la Ministra de Defensa Nacional, señora Adriana Delpiano, y de los representantes del Sindicato Interempresas de Oficiales de Naves Especiales y Regionales, SIET.

La exposición del Ingeniero Naval, Especialista en Gestión de Riesgos y Proyectos; Magíster en Ciencias Navales y Marítimas, y MBA por la Pontificia Universidad Católica de Chile, señor Alfonso Kaiser, asistirá, por zoom, en la siguiente sesión.



ASISTENCIA

Preside accidentalmente el diputado señor Roberto Arroyo.

Asisten los integrantes de la Comisión, las y los diputados Roberto Arroyo, Roberto Celedón, Felipe Donoso, Jorge Guzmán, Karen Medina, Benjamín Moreno, Alexis Sepúlveda y Consuelo Veloso.

Actúan como Abogado Secretario de la Comisión el señor Álvaro Halabi Diuana, como Abogada Ayudante la señora Carolina Salas Prüssing y, como secretaria ejecutiva, la señora Luz Barrientos Rivadeneira.

Concurren, la Ministra de Defensa Nacional, señora Adriana Delpiano; el representante del Sindicato Interempresas de Oficiales de Naves Especiales y Regionales, SIET, asisten los señores Juan Carlos González, José Maldonado, Alex Carrillo, Oscar Alvear, Eric Riffo y Hugo Roa; el Ingeniero Naval, Especialista en Gestión de Riesgos y Proyectos; Magíster en Ciencias Navales y Marítimas, y MBA por la Pontificia Universidad Católica de Chile, señor Alfonso Kaiser. Asimismo, asiste la vocera de las siete familias de los tripulantes de la embarcación Bruma, Presidenta de la Asociación Gremial Bacaladera del Maule, y Presidenta de la Federación Nacional Bacaladera de Chile, FENABACH, señora Claudia Urrutia, quien asiste junto a diversos dirigentes.

CUENTA.

Se ha recibido la confirmación para concurrir a la sesión de hoy de las siguientes autoridades:

- La Ministra de Defensa Nacional, señora Adriana Delpiano
- El Ingeniero Naval, Especialista en Gestión de Riesgos y Proyectos; Magíster en Ciencias Navales y Marítimas, y MBA por la Pontificia Universidad Católica de Chile, señor Alfonso Kaiser.
- En representación del Sindicato Interempresas de Oficiales de Naves Especiales y Regionales, SIET, asisten los señores Juan Carlos González, José Maldonado, Alex Carrillo, Oscar Alvear, Eric Riffo y Hugo Roa.

Se tuvo presente las confirmaciones.

ACUERDOS.

La Comisión acordó lo siguiente:

1.- Oficiar a la Sala, conforme a lo dispuesto en el inciso cuarto del artículo 53 de la ley N°18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional e inciso séptimo del artículo 313 del reglamento de la Corporación, con el objeto de solicitarle tenga a bien recabar el asentimiento de la Sala para ampliar el plazo de funcionamiento de la Comisión en 15 días, a contar del 25 de julio de 2025, fecha en que expira el plazo otorgado para el cumplimiento de su mandato, toda vez que requiriere recabar mayores antecedentes para cumplir a cabalidad su cometido, especialmente constituirse en las ciudades de Concepción, región del Biobío y Constitución, región del Maule.

2.- Sesionar de manera especial, el próximo jueves 24 de julio del año 2025, en la ciudad de Concepción.

3.- Previa autorización de la Sala de prorrogar la vigencia de la CEI 69-71, requerir a los Comités Parlamentarios permiso para sesionar el lunes 28 de julio del año en curso, en la ciudad de Constitución, ya que corresponde a la semana distrital del respectivo mes.

Sin perjuicio de lo anterior, a solicitud del diputado señor Alexis Sepúlveda, se revocó por unanimidad el acuerdo previo, para consensuar la celebración de las sesiones especiales,

los días jueves 17 y jueves 24 de julio del año en curso, en las ciudades de Constitución y Concepción, respectivamente.

4.- Prorrogar por 10 minutos la sesión de hoy.

ORDEN DEL DÍA.

Esta sesión tiene por objeto escuchar la exposición de las siguientes personas, en el contexto de los mandatos de esta Comisión:

La Ministra de Defensa Nacional, señora Adriana Delpiano, comenzó su intervención destacando la importancia del tema de la seguridad marítima y pesquera, más allá del caso específico de la embarcación Bruma, que motivó su presencia en la comisión. Subrayó que, dado el extenso litoral de Chile, la seguridad en el mar requiere una combinación entre regulación estatal, fiscalización efectiva y responsabilidad individual de quienes se dedican a actividades marítimas.

Respecto del caso Bruma, relató que el accidente ocurrió el 30 de marzo, apenas veinte días después de asumir el cargo. Informó que ese mismo día recibió el llamado del jefe del Estado Mayor Conjunto, almirante Niemann, alertando de la pérdida de señal de la lancha, lo que activó inmediatamente un operativo de búsqueda con una aeronave en la zona de la isla Santa María. Recordó que la embarcación había zarpado desde El Maule rumbo a faenas en alta mar, con fecha de retorno programada para el 12 de abril, lo que implicaba un largo periodo de navegación a mar abierto.

Relató que el operativo de búsqueda se extendió por 18 días, mucho más de los siete días habituales, debido a la presión y angustia de las familias. Destacó el compromiso de la Armada y de los pescadores artesanales que colaboraron con los operativos, así como el contacto permanente que mantuvo con parlamentarios del Maule y con el contralmirante Oxley. Detalló que la esperanza de hallar sobrevivientes se desvaneció al encontrarse restos de la lancha y la balsa sin haber sido desplegada.

Informó que posteriormente surgieron indicios que apuntaban a una colisión entre la Bruma y la embarcación Cobra, de mayor calado, lo cual derivó en la retención de esta última en Lirquén para ser investigada por la Fiscalía Marítima y el Ministerio Público. Entre las hipótesis manejadas, se evaluó que la lancha Bruma podría no haber sido visible o no haber emitido señales adecuadas, y que la tripulación del Cobra no habría detectado su presencia, posiblemente debido a condiciones de baja visibilidad. La ministra señaló que la tripulación del Cobra no se habría detenido para prestar ayuda, lo que, de confirmarse, sería un agravante.

En términos más amplios, reflexionó sobre la falta de cultura marítima preventiva en Chile y la necesidad de impulsar una campaña nacional de concientización sobre normas de seguridad marítima. Planteó que muchas embarcaciones no cuentan con chalecos salvavidas, bengalas o radios, y que las personas ingresan al mar en condiciones de alto riesgo, sin la preparación adecuada. Comparó la situación con el uso del cinturón de seguridad en vehículos, señalando que fue posible instalar esa conducta a través de campañas persistentes.

Finalmente, reafirmó el compromiso del Ministerio de Defensa para difundir y aplicar las medidas que surjan de la investigación y de las recomendaciones de la comisión, con el objetivo de reforzar la cultura de seguridad marítima en todo el país.

Los señores Juan Carlos González, José Maldonado, Alex Carrillo, Oscar Alvear, Eric Riffo y Hugo Roa, en representación del Sindicato Interempresas de Oficiales de Naves Especiales y Regionales, SIET, con apoyo de una [presentación en power point](#), expusieron que el sindicato, con 56 años de existencia y 572 socios activos, principalmente en la Región del Biobío, valoraba la creación de la comisión especial, aunque lamentaba profundamente que su origen se debiera a la tragedia de la embarcación Bruma, en la que fallecieron siete trabajadores del mar.

Expusieron los aspectos técnicos y normativos que regulan el ejercicio profesional de los oficiales de naves especiales, diferenciando entre oficiales de navegación costera y de alta mar, con habilitaciones específicas según tonelaje y distancia a la costa. Detallaron que los oficiales deben cumplir con requisitos de formación técnica, experiencia embarcada y evaluación de competencias acreditadas por la autoridad marítima.

El señor Juan Carlos González, centró su exposición en el marco legal vigente: citó el Decreto Supremo 176, la Ley de Navegación, la Ley General de Pesca y Acuicultura, y especialmente la Ley N°21.446, conocida como “Ley Supersol”, que regula el uso del piloto automático. Explicó que esta ley exige la instalación de un sistema de vigilancia audiovisual (caja naranja), pero no obliga a contar con un monitor que verifique en tiempo real su funcionamiento. Este aspecto, dijo, representa una debilidad crítica, ya que muchos barcos no pueden confirmar si realmente se están grabando imágenes o sonido, limitándose a confiar en luces indicadoras de funcionamiento.

Reforzó que, según la Ley de Navegación, el capitán de la nave es el principal responsable de la seguridad, tanto de la embarcación como de su tripulación. Asimismo, recalcó que toda nave tiene la obligación de prestar auxilio a otra en peligro, salvo que ello represente un grave riesgo para su propia seguridad. En caso de omisión, esta falta puede derivar en sanciones administrativas, penales y civiles.

También se refirió al Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA), subrayando que sus normas se aplican a todo tipo de buques en alta mar. En particular, destacó la Regla 7, que advierte sobre el uso del radar como única fuente de información, dado que su efectividad puede verse comprometida por factores meteorológicos o del entorno marino. Indicó que los filtros utilizados para corregir interferencias pueden también dificultar la detección de ciertos objetos, como pequeñas embarcaciones.

Reiteró que el barco no debe quedar sin guardia en ningún momento, incluso estando en puerto. Recalcó la necesidad de revisar las deficiencias tecnológicas y normativas actuales, y sugirió que la comisión pudiera considerar estas observaciones como insumos para mejorar los estándares de seguridad marítima y prevenir nuevos accidentes.

Profundizó en aspectos técnicos relevantes para la seguridad marítima, omitiendo parte de su presentación para centrarse en los puntos que consideró más significativos. Explicó que el Sistema de Identificación Automático (AIS), basado en señal VHF y apoyo satelital, permitía rastrear embarcaciones con precisión de hasta 50 millas, superando la eficacia del radar y resultando fundamental para la seguridad, gestión del tráfico marítimo y respuesta ante emergencias.

Asimismo, detalló el funcionamiento de la EPIRB (Radiobaliza Indicadora de Posición de Emergencia), dispositivo que, ante una emergencia, emite señales satelitales que permiten activar rápidamente los sistemas de búsqueda y rescate a través del Centro de Coordinación y Salvamento correspondiente.

Sobre el uso del radar, indicó que existían diferencias normativas importantes entre la Marina de Pesca y la Marina Mercante. Mientras que en esta última era obligatorio rendir cursos especializados como los modelos OMI 1.07 y 1.08, que forman parte del convenio STCW 95, en la Marina de Pesca no era exigido. Estos cursos formaban parte de la formación en navegación por radar, uso del ARPA y procedimientos de búsqueda y rescate, herramientas esenciales en condiciones de baja visibilidad.

Concluyó haciendo un llamado a que las tragedias marítimas, como la de la embarcación Bruma, sirvieran para impulsar mejoras estructurales en el sector. Recordó que, tras el hundimiento del Titanic, se estableció como norma internacional la obligación de contar con botes salvavidas suficientes, lo que demuestra que los grandes accidentes pueden conducir a reformas significativas.

En esa línea, entregó una serie de recomendaciones específicas para mejorar la seguridad en la navegación:

- Establecer como obligatorio que todas las embarcaciones cuenten con radiobaliza satelital (RLS).

- Exigir también la instalación del sistema AIS en todas las naves.
- Obligar a las embarcaciones mayores a 15 metros de eslora a contar con un generador auxiliar independiente, que garantice el funcionamiento de sistemas esenciales en caso de emergencia.
- Proporcionar capacitación permanente a los patrones de naves menores en materias como el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA) y navegación electrónica.

Finalmente, instó a la comisión a avanzar hacia la ratificación del convenio internacional STCW-F (Fisherman), que aplica a naves pesqueras mayores de 24 metros de eslora. Subrayó que este acuerdo, impulsado por la Organización Marítima Internacional (OMI), establece estándares globales para la formación, titulación y vigilancia del personal marítimo, y que su implementación en Chile permitiría elevar sustantivamente los niveles de seguridad y profesionalización en el sector pesquero.

Habiéndose cumplido el objeto de la sesión, se levanta a las **21:11 horas**.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA ENCARGADA DE FISCALIZAR ACTOS DEL GOBIERNO SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA Y PESQUERA EN LAS COSTAS DEL PAÍS, PARTICULARMENTE EN LA REGIÓN DEL BIOBÍO, CON OCASIÓN DE LA COLISIÓN Y DESTRUCCIÓN DE LA EMBARCACIÓN BRUMA, EN MARZO DE 2025

Sesión 5ª, celebrada en martes 1 de julio de 2025,
de 19:36 a 21:14 horas.

Preside, de manera accidental, el diputado señor Roberto Arroyo.

Asisten las diputadas Karen Medina y Consuelo Veloso, y los diputados Roberto Celedón, Felipe Donoso, Jorge Guzmán, Benjamín Moreno y Alexis Sepúlveda.

Concurre, en calidad de citada, la ministra de Defensa Nacional, señora Adriana Delpiano Puelma.

En calidad de invitados, el ingeniero naval, especialista en gestión de riesgos y proyectos, magister en Ciencias Navales y Marítimas y MBA por la Pontificia Universidad Católica de Chile, señor Alfonso Kaiser Mendía, y los representantes del Sindicato Interempresas de Oficiales de Naves Especiales y Regionales (SIET), señora Mónica Charpentier y señores Juan Carlos González, José Maldonado, Álex Carrillo, Óscar Alvear, Eric Riffo y Hugo Roa.

En calidad de invitada permanente, la vocera de las siete familias de los tripulantes de la embarcación Bruma, presidenta de la Asociación Gremial Bacaladeros del Maule y presidenta de la Federación Nacional Bacaladeros de Chile (Fenabach), señora Claudia Urrutia, acompañada de algunos dirigentes.

TEXTO DEL DEBATE

-Los puntos suspensivos entre corchetes [...] corresponden a interrupciones en el audio.

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- En el nombre de Dios y la Patria, se abre la sesión.

El señor Secretario dará lectura a la Cuenta.

*-El señor **HALABÍ** (Secretario) da lectura a la Cuenta.*

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- Dentro de los puntos varios, tengo algo que proponer.

Esta comisión acordó desde un inicio realizar una sesión en la ciudad de Concepción, Región del Biobío, y otra en la ciudad de Constitución, Región del Maule, de donde proviene el Presidente de esta comisión, el diputado Hugo Rey.

En el caso de la sesión en la ciudad de Concepción ya la tengo coordinada y solo falta acordar la fecha para sesionar. Las dos fechas que tenemos disponibles inicialmente son el 17, posterior al feriado, y el 24 de julio. La sesión se va a realizar en la ciudad de Concepción en el salón VIP del estadio regional, que cuenta con seguridad y estacionamientos, por lo que podremos estar mucho más cómodos.

También había propuestas de otros lugares, pero las descarté, porque quedan muy lejos del aeropuerto, que es donde deben llegar los diputados.

Por consiguiente, recabo el acuerdo de la comisión para que la sesión, a realizarse en Concepción, sea el jueves 24 de julio, de 10:00 a 12:00 horas.

¿Habrá acuerdo?

Acordado.

(Varios diputados y el Secretario intervienen fuera de micrófono)

[...]

Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor **HALABÍ** (Secretario).- Señor Presidente, hay un punto por considerar. La comisión termina su cometido el 25 de julio, a no ser que se solicite una prórroga a la Sala para extender su funcionamiento por quince días a partir de esa fecha. Después de esos quince días, empieza el plazo, también de quince días, para elaborar las conclusiones.

Por lo tanto, a no ser que haya una prórroga, solo habría tiempo para realizar una sola sesión en terreno, que sería el 24 de julio en Concepción, como ya se acordó, por lo que solo quedaría acordar una prórroga y pedir su autorización a la Sala.

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- ¿Habría acuerdo para solicitar una prórroga para el plazo de la comisión investigadora?

Acordado.

El señor **HALABÍ** (Secretario).- Dentro de ese plazo habría que fijar la nueva visita.

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- Entonces, en ese plazo, tendríamos que acordar, primero, la visita que está coordinada a Concepción el 24 de julio.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

El miércoles 30 de julio, fecha en que se quiere realizar la visita a la ciudad de Constitución, cae en semana distrital

El señor **HALABÍ** (Secretario).- Señor Presidente, al caer en semana distrital, esta quedaría supeditada a que la Sala autorice la prórroga y, segundo, si autoriza la prórroga, quedaría condicionada a que los comités nos autoricen a sesionar en semana distrital.

El 25 de julio termina el plazo de la comisión, así es que aún queda tiempo.

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- ¿Habría acuerdo para sesionar el 30 de julio en la ciudad de Constitución? Siempre sujeto a la resolución de los comités y a la aprobación de la prórroga.

Acordado.

La presente sesión tiene por objeto escuchar, en el contexto de los mandatos de las comisiones fusionadas, la exposición de la ministra de Defensa Nacional, señora Adriana Delpiano, a quien le damos la bienvenida.

Muchas gracias por su asistencia.

Tiene la palabra, señora ministra.

La señora **DELPIANO**, doña Adriana (ministra de Defensa Nacional).- Señor Presidente, por su intermedio, saludo a las señoras y señores y diputados, a las personas presentes, a los especialistas que vamos a escuchar a continuación y, también, al sindicato de pescadores o de patrones de lancha.

Realmente, sabía que me estaban invitando por el caso de la embarcación Bruma, pero me encuentro con un título de la reunión que me parece muy importante, como es la seguridad marítima y pesquera, en el cual se inserta el caso Bruma, del cual puedo hablar. Sin embargo, creo que lo que está analizando la comisión es de gran importancia al ser Chile un país con 4.500 kilómetros de costa, sin contar toda la costa que se arma entre los islotes y fiordos, que se calcula que llega a más de 6.000 kilómetros de costa. En este escenario, evidentemente, las medidas de seguridad marítima y pesquera son una mezcla entre lo que el

Estado puede reglar, lo que puede fiscalizar y lo que cada persona o grupo de personas que trabajan en la pesquería o en la actividad marítima deben tener, también, en consideración, porque no hay capacidad de tener, a lo largo de esta infinita costa, todas las patrullas, fiscalizaciones o policía marítima que se requiere.

En el caso que nos convoca, el de la lancha Bruma, lo que sucedió el 30 de marzo, en lo personal, fue también una iniciación como ministra, porque yo había asumido el 10 de marzo. O sea, llevaba 20 días en el cargo cuando sucedió este hecho muy grave y quiero dejar constancia de algo muy importante. Inmediatamente después de conocidos los hechos, me llamó el jefe del Estado Mayor Conjunto (Jemco), que en ese momento era el almirante Niemann, para contarme lo que había sucedido, que de alguna manera se había perdido la señal de la embarcación, lo que no implicaba necesariamente que estuviera en una situación de peligro, sino que a veces esta señal se perdía por otras razones, pero que dada la situación, ese mismo día, el 30 de marzo, se envió una aeronave a sobrevolar en torno a la isla Santa María, desde donde se suponía que había sido enviada la última señal que se había escuchado de la embarcación Bruma.

Es bueno señalar, además, los trayectos largos por mar abierto, porque el grupo de pescadores de la embarcación Bruma venían desde El Maule, o sea, era un traslado a mar abierto bastante grande, y habían pedido un zarpe, que implicaba volver el 12 de abril. Entonces, era un período muy largo en alta mar, sin volver a tierra.

Ese es un primer tema para tener en consideración. Los especialistas podrán decir cómo una embarcación pequeña tiene las condiciones, los resguardos, la habitabilidad, el agua, etcétera, para estar esa cantidad de tiempo en alta mar.

Asimismo, cabe señalar que muy pronto, diría que al día siguiente o a los dos días, iniciamos una conversación con varios de los parlamentarios del Maule, que estaban muy preocupados por esta situación. Entre ellos estaba el diputado Guzmán, la senadora Rincón, y la senadora Vodanovic, quienes estuvieron permanentemente atentos a lo que se sabía, a la familia y, sobre todo al comienzo, pidiendo la urgencia, que era lo más importante para poder encontrarlos vivos, a fin de que se desplegara la mayor cantidad de naves y aeronaves para hacer esta rebúsqueda, que fue siempre acompañada, es bueno decirlo, también, por pescadores artesanales del sector, que se movilizaron rápidamente tras esta búsqueda.

La posibilidad de encontrar a las personas vivas, la verdad, terminó cuando se fueron descubriendo pedazos de la lancha, pero sobre todo cuando apareció la balsa, pues nació la esperanza de que en ella

estuvieran los pescadores que, utilizándola pudieran haber tratado de llegar a tierra firme. Sin embargo, cuando se vio que la balsa no se abrió, la hipótesis con que se empieza a trabajar fue distinta.

Entiendo que parte de todo eso lo comentó también ante la comisión el almirante Oxley, con el cual tuvimos un contacto permanente. O sea, la información era de dos veces al día respecto de qué naves se estaban trasladando y cómo venían los buzos tácticos. Hay que destacar que esa es una zona bastante profunda, de más de 200 o 300 metros, por lo tanto, hacía más difícil el rastreo.

En esa situación, a los pocos días, entre las naves que estaban alrededor, aparece el tema ya no de la Bruma, sino del Cobra, que es una nave de un calado mucho mayor que, además, no es de madera, es de fierro, de una empresa más grande, donde se ve y se percibe que tendría pintura que correspondería a alguien que ha cruzado, de alguna manera, sobre la embarcación más pequeña.

Esto hace que la nave se vaya, me parece a Lirquén, donde quedó retenida hasta que se iniciara una investigación con la fiscalía, para ver qué había provocado esta situación, y por qué.

Y aquí nos encontramos con un tema dramático, porque la nave grande no vio la nave chica. Un primer tema es cómo estaba iluminada o qué tipo de señal emitía la embarcación Bruma para ser observada, y qué grado de fiscalización y mirada tenía quien se encontraba -estamos hablando de una noche oscura- sobre la embarcación Cobra, para no cruzarse con esta embarcación más pequeña y de madera.

Mis apuntes son bastante detallados respecto de lo que se encontró primero y lo que se encontró después, pero en concreto, Presidente, habiendo encontrado una mitad bastante cortada, por decirlo de alguna manera, de lo que era la parte de babor, y haber encontrado la balsa, de ahí en adelante, las propias familias toman conciencia de que es muy difícil encontrar a alguien vivo. Sin embargo, la gran petición es no cesar la búsqueda, por lo menos para intentar encontrar los cuerpos.

Habitualmente la búsqueda que hace la Armada es de siete días, porque se supone que después de ese tiempo, si no aparece nadie, es difícil encontrar a alguien vivo; lo que hace la Armada es buscar sobrevivientes. En este caso, dada la angustia de las familias y la preocupación que generó esta situación, la gente se instaló a la entrada del puesto de la Armada, alargándose a 18 días la búsqueda, que es mucho más del tiempo que habitualmente se dispone.

El 11 de abril, a los 10 días de haberme enterado de lo ocurrido, viajé a la región para conocer y acompañar directamente a las familias, y me sorprendió el agradecimiento por parte de la familia hacia la policía marítima, quienes, de alguna manera, les dieron atención

preferencial, informándolos permanentemente de lo que iba ocurriendo; ellos agradecieron que se les informara con la verdad. También agradecieron al contralmirante Oxley.

Por otro lado, subimos y recorrimos el barco, no recuerdo si era la embarcación Cabo de Hornos o la embarcación Janequeo, que se ofreció para que las familias pudieran hacer una ceremonia de despedida en alta mar, porque a esa altura ni las familias ni la Armada tenían la esperanza de encontrar ni siquiera los cuerpos. Esa es la verdad de las cosas.

Dicho todo esto, creo que esta es la situación que se vivió, y así lo hemos conversado. La investigación que todavía está en curso tiene, por un lado, a la Fiscalía Marítima y, por otro, al Ministerio Público. Ambas instituciones están llevando a cabo la investigación para ver cuál es el grado de culpabilidad existente. Lo que sí está claro es que la embarcación mayor no se habría detenido para la búsqueda de personas que en ese momento podrían haber caído al mar.

Esos son los antecedentes que se tienen, pero es la investigación la que podrá decir con mayor propiedad qué fue lo que ocurrió, y si esto fue así o no, porque eso sería un agravante.

Sin embargo, el desenlace que tuvo posteriormente el vigía fue muy dramático, porque finalmente se suicidó, y esto hace pensar que hubo una situación dolosa que lo afectó muchísimo, y que lo llevó a tomar una determinación a los dos días del suceso.

Creo, y así se lo he visto a la Armada en su conjunto, al Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas (EMCO), que necesitamos hacer una campaña masiva, para lo cual hay un tema de recursos, sobre todo en los sectores que tienen acceso por caletas de pescadores o balnearios, etcétera, de respetar las normas que deben regir nuestra relación con el mar, ya sea esta comercial, deportiva o recreacional; la gente tiene que tomar sus precauciones. Es demasiada la gente que en el verano ingresa imprudentemente mar adentro en playas que están con bandera roja, o pescadores que consideran que no es necesario estar con el chaleco salvavidas o no llevan los salvavidas redondos para colocárselos encima en caso de alguna emergencia.

Muchas veces puede haber una radio, incluso hasta una bengala, pero en la mayoría de las ocasiones no es así. Aparentemente, el Bruma no tenía una bengala, que podría haberla tenido por el tamaño de la embarcación y por el tipo de trabajo que estaban realizando.

Por lo tanto, Presidente, todo lo que podamos hacer, y digo podemos, porque la comisión tiene una función muy importante en este tema, en términos de un llamado a las personas que entran al mar, un mar que no es tranquilo. "Tranquilo te baña" está en la canción, pero la mayoría de las veces existen marejadas muy fuertes. Incluso, hemos visto después

de lo sucedido con el Bruma -lo conversábamos recién- a pescadores que con mal tiempo se acercan a la desembocadura de un río, dándose vuelta la embarcación. Por lo tanto, también estamos ante una situación que es compleja.

Quiero señalar lo siguiente -tal vez no es lo más importante, pero sí tiene un significado-, esta búsqueda de 3, 10 o 18 días, o lo que sea, para encontrar a una persona que ingresó al mar sin los elementos necesarios de protección, en primer lugar, es un tema que pone en riesgo la vida de otras personas y, además, tiene un costo muy alto para el erario nacional; o sea, 18 días de búsqueda de un barco es una cantidad enorme de tiempo, de combustible y de personal.

Ahora bien, en Chile logramos hacer cultura al andar, por ejemplo, con cinturón de seguridad en un vehículo. Nadie pensaba que esto iba a suceder, pero, por alguna razón, se insistió y se insistió, y la gente hoy se sube a su vehículo y, en general, se pone el cinturón de seguridad.

Al respecto, ¿cómo logramos seguridad en el mar equivalente también a un cambio cultural? Me imagino que para el pescador es incómodo andar con un chaleco salvavidas, pero si estoy en un bote pequeño, en horas de la noche, con marea, etcétera, es lo que corresponde.

No me atrevo a generalizar más que esto, pero esta situación no afecta solo a Concepción o El Maule, en este caso, sino que afecta al país, porque cuando ingresamos en mares que de repente son muy complejos, y en los cuales, a veces, tenemos la capitania de puerto cercana o la alcaldía de mar, en otros casos, sobre todo en los lagos interiores, nos enfrentamos a un tema donde hay que generar cultura nacional sobre el aspecto marítimo.

Hoy, en todas las zonas tenemos jóvenes que hacen *surf*, y con sus tablas hacen cualquier cosa cerca de los roqueríos, lo que reviste peligro para la vida de quien se introduce en el mar.

Finalmente, quiero señalar que esto pasa no solo en el mar, pasa también en la alta cordillera. Hay gente que se va por su cuenta a la alta cordillera, sin ninguna consideración, y después hay que ir buscarla, buscarla y rebuscarla en condiciones muy complejas, muy difíciles.

Por lo tanto, todo lo que podamos poner de nuestra parte respecto de las medidas que arriben de esta investigación y que ustedes recomienden, tengan la seguridad de que vamos a hacer el mejor esfuerzo para difundirlas. Eso, señor Presidente.

Gracias.

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- Muchas gracias, ministra.

Ofrezco la palabra para formular preguntas.

Tiene la palabra el diputado Felipe Donoso.

El señor **DONOSO**.- Señor Presidente, lamentablemente, el relato de los hechos fue mucho mejor de parte de la Armada de Chile la semana anterior.

Por eso, la quise interrumpir a la ministra durante su exposición porque, por su intermedio, señor Presidente, usted ha divagado sobre opiniones, sobre qué puede ser, sobre quizás qué, pero ¿sabe qué? Están presentes las familias, están presentes los dirigentes, estamos presentes nosotros mismos, que somos parte de la Región del Maule, quienes la llamamos, porque no solo la llamó la senadora Ximena Rincón y la señora Paulina Vodanovic.

Ahora bien, si usted quiere hacer campaña, no hay ningún problema, y acá hay otro candidato a senador, el diputado Alexis Sepúlveda, quien también la debe haber llamado.

Entonces, por favor, si usted viene a una comisión especial investigadora y sabe sobre qué tema vamos a hablar -y creo que debe tener la información perfecta entregada por la Armada, porque no creo que la minuta sea muy distinta a lo que se expuso la semana pasada-, le pido que no empiece a divagar sobre si usaron o no salvavidas, o si esto es igual que en la montaña, porque lo que estamos tratando de hacer, con gran sacrificio de la familia y de la dirigente, es una comisión especial investigadora que ayude a mejorar las condiciones en el mar.

Eso no significa que sea una campaña de buena fe, significa un cambio de norma, significa decir: "esta embarcación contaba con tales elementos, los cuales fueron certificados por la Armada de Chile en su revisión, y podríamos mejorar este, este y este elemento". No decir que no estaban los chalecos salvavidas, porque quedó certificado que sí estaban. Eso dijo en su exposición, ministra.

En verdad, me gustaría que en el resto de la exposición fuera un poco más precisa. Lo que pido es no divagar sobre opiniones que pueden, incluso, dañar a las personas presentes, porque, insisto, lo que buscamos en esta comisión especial investigadora es efectivamente mejorar la legislación, mejorar las condiciones y que ojalá esto no vuelva a pasar.

Existen aparatos tecnológicos de bajo costo que podríamos incorporar en la legislación, en el reglamento. Eso esperamos de la autoridad. No esperamos algo medio livianito.

Son las ocho de la noche de un día martes y la sesión ha sido larga. Hemos hecho cosas bastante positivas por el país y se han aprobado leyes importantes. Por lo tanto, pido que los asistentes vengan preparados.

Gracias.

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado

Roberto Celedón.

El señor **CELEDÓN**.- Señor Presidente, al inicio de la sesión acompañamos la respuesta a un oficio que planteamos este diputado y el diputado Jorge Brito, ocho días después de lo ocurrido, el que también enviamos al Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura (Sernapesca). Es bastante extensa y extraordinariamente interesante la respuesta del Sernapesca, porque acredita absolutamente el cruce de la embarcación Cobra, que colisiona a esta navegación de la lancha pesquera. Son de tamaños muy, muy distintos.

Toda la información sobre la lancha Bruma, señora ministra, por su intermedio, señor Presidente, es categórica en cuanto al cumplimiento estricto de todas las normas técnicas. Sin embargo, en su intervención, usted insinúa que pudo haber alguna falta de diligencia en el resguardo de las propias vidas, en circunstancias de que efectivamente, como usted bien señaló, y está en su informe, con el que respondió el oficio, la lancha zarpó como diez o doce días antes del accidente y tenía fecha de regreso el 11 o 12 de abril, a diferencia de la embarcación Cobra.

Entonces, todos reconocen el cumplimiento estricto de todas las normas técnicas en relación a la lancha Bruma, y un hecho muy importante y reconocido por parte de la oficialidad responsable de la Marina es que a la embarcación Cobra se le dio orden de regresar al puerto de San Vicente el mismo día del accidente.

Según información de la prensa, hay un ministerio de reciente creación, el Ministerio de Seguridad Pública, que presentó una querrela por homicidio, por lo tanto, ese es un antecedente demasiado potente y coincidente con todas las conclusiones que se han conocido públicamente y que, desgraciadamente, el Ministerio Público aún mantiene en reserva, desde el punto de vista de la opinión pública.

Pues bien, desde el punto de vista de las familias, existe una dilación respecto de tomar una posición en esta situación, a diferencia del Ministerio de Seguridad Pública que presentó una querrela por homicidio, cual implica un grado de responsabilidad grave de parte de los encargados de la conducción de la embarcación Cobra. Es más, como usted bien recuerda, un vigía de la embarcación se suicidó, lo que resulta extremadamente grave en circunstancias de que se conoció que los tripulantes de la embarcación Cobra eran instruidos, en términos de que nada vieron, nada escucharon y nada sintieron respecto de un hecho gravísimo que, como usted bien recuerda, incluso en la hipótesis de no prestar auxilio, es una situación delictiva descrita en el artículo 102 del decreto ley N° 2.222 de la Ley de Navegación en Chile.

Por lo tanto, quiero saber si usted está en conocimiento, por su intermedio, señor Presidente, de que el Ministerio de Seguridad Pública

presentó una querrela criminal en relación con estos hechos, y si puede aclarar un poco esta situación.

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- Tiene la palabra la ministra de Defensa Nacional, señora Adriana Delpiano.

La señora **DELPIANO**, doña Adriana (ministra de Defensa Nacional).- Señor Presidente, la verdad es que, como tengo conocimiento de que el contraalmirante Arturo Oxley expuso detalladamente en una sesión de esta comisión especial investigadora sobre lo que se hizo, lo que no se hizo, qué barco salió y cuál zarpó, porque además está al lado de la Capitanía de Puerto, no me quise extender, porque tengo el mismo informe, día por día, de lo que sucedió.

Por otro lado, al estar esto en plena investigación, respecto de que no se prestó auxilio por parte de la embarcación Cobra y del suicidio de una persona, lo he señalado como un elemento que habla de lo grave que fue la colisión, sin lugar a dudas. Incluso, como aparecen los restos de la lancha Bruma partidos de una manera tal que no es el desgaste de que se haya hundido y el efecto del agua solamente.

Siento mucho si al diputado le pareció que eran divagaciones. La verdad es que lo que yo quería plantear es que más allá del caso Bruma y Cobra, a lo mejor, porque vi el título que decía Seguridad Marítima y Pesquera, la idea era cómo tomar de las medidas que aquí salgan frente a un hecho específico que involucró a dos naves de distinto calado, de distinto tamaño, con todos los problemas que eso implica, sacar conclusiones de seguridad, etcétera, porque después del caso Bruma, lamentablemente, hemos visto dos casos al menos de botes pesqueros, uno que no había dado aviso a la Capitanía de Puerto, y que también han sufrido un daño irreparable a las vidas.

En ese sentido, no era un tema de divagar, sino más bien de buscar, impulsada por el título, qué medidas de seguridad debieran surgir de la misma investigación que ustedes hacen frente a un hecho particular, pero también de una situación que vivimos a lo largo de toda la costa.

Nada más lejos de mí que ofender o dañar la memoria de las familias involucradas y que han perdido a sus seres queridos de una forma tan brutal. Sería totalmente contrario no solo a mi trabajo, sino a mi manera de ser -quiero decirlo-. Incluso, para estar con las familias, viajé directamente a Concepción, a Talcahuano, para ver qué otra cosa podíamos ofrecer e insistir en la búsqueda de más tiempo, porque encontraba que el consuelo para las familias era encontrar o a sus seres queridos o parte de la embarcación y otros elementos.

Eso fue lo que motivó el viaje y lo que logramos con continuar la búsqueda, más allá de que estaba fuera de lo que son las normas que habitualmente tiene la Marina.

Lamento si esto se entendió como una divagación, y no estaba pensando en Bruma solamente, sino en botes; sé que Bruma salió con todos los papeles como correspondía, que estaba en una zona muy profunda y que había más naves alrededor.

Entonces, en qué momento y cómo pasa Cobra por sobre Bruma es un tema cuya querrela le da fuerza a la investigación también, pero creo que esto ya está en la fiscalía y es parte de una investigación, como lo es esta misma comisión investigadora que busca todos los antecedentes. Sin embargo, esto no es solo por el caso específico que nos convoca, sino cómo podemos sacar algunos elementos que prevengan futuras desgracias como la que hemos vivido.

Gracias.

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- La verdad es que en el último tiempo tenemos tres casos emblemáticos en donde está involucrado el tema de los pescadores.

Esta el caso de Estrella del Sur, de noviembre del año pasado, en donde cinco personas fallecieron, y hasta hoy no hemos tenido noticias ni rastros de ellos. El del pesquero Bruma, con siete personas; no hablo de tripulantes, hablo de personas. Por eso estoy haciendo esa diferencia.

El último, que me toca muy fuertemente, en la salida Boca Sur, donde fallecen tres personas; Francisco Ibáñez, Carlos Orellana -el Peco-, Manuel Olate -el Gato-, y lo digo así, porque son conocidos, y sé que también hay diversas situaciones, por lo que esto tiene que ver justamente con las recomendaciones que la comisión investigadora haga para mejorar las condiciones de seguridad marítima.

Hemos recibido todos los informes del contraalmirante Oxley, jefe de la Segunda Zona Naval, y tomado con seriedad todo esto para transformarlo prontamente en recomendaciones para seguridad.

Ahora, que el Ministerio de Seguridad se involucre con una querrela, también tenemos que entenderlo. Es decir, que las querellas pueden ser admisibles, luego son admisibles, y de ahí viene la investigación. O sea, no hay tampoco hoy día ni siquiera una presunción de culpabilidad hasta que se demuestre que efectivamente hubo intencionalidades.

En virtud de ello, entiendo lo que está presentando. Hemos recibido de las personas datos bastante técnicos y hoy tenemos otros invitados.

Tiene la palabra el diputado Alexis Sepúlveda.

El señor **SEPÚLVEDA**.- Señor Presidente, al escuchar me quedé un poco con la sensación de algunas justificaciones con respecto al Bruma y de algo que podría no haber cumplido.

Tengo la impresión de que el Bruma cumplía todas las exigencias habidas y por haber. No quiero que quede esto como en la retina, en el

sentido de que hubo algo que no hicieron.

Claro, el ejemplo del cinturón de seguridad como medida de precaución, cuando se circula en vehículo, no tiene mucha capacidad de respuesta cuando pasa un camión enorme por encima. Por tanto, ahí tampoco sirve mucho el cinturón de seguridad.

Aquí, lo que pasó es que hay una embarcación que cumplía con todos los requisitos habidos y por haber, y hay una embarcación muy superior en tamaño que pasa por encima de ella.

Eso será parte de la investigación del Ministerio Público, por eso acá el trabajo está, por cierto, focalizado y gatillado por la situación de la embarcación Bruma, pero, a propósito de todos los hechos que hemos tenido ahora recientemente y antes, habrá que ver qué aspectos legislativos a lo mejor podrán mejorar la seguridad o las exigencias a las embarcaciones mayores, a las embarcaciones industriales respecto de su tránsito en el mar.

Lo planteo porque efectiva e históricamente tenemos muchas embarcaciones pequeñas que han desaparecido completamente de las cuales no tenemos ningún dato.

Ahora bien, no digo que hayan sido embestidas por un barco mayor, pero aquí tuvimos la suerte de contar con los medios tecnológicos que ubicaron al Cobra en la misma ruta del Bruma. Si no hubieran estado esos datos, la verdad es que el Cobra hubiera seguido su camino y, calladitos, nadie hubiera sabido nada.

Acá tenemos un hecho que, en mi opinión, no tiene ningún tipo de cuestionamiento. Lo que queda por descubrir, y esperamos que lo haga el Ministerio Público, es, por cierto, si vieron la embarcación o si no la vieron, después de embestirla, y no concurrieron en su ayuda.

Dificulto que un vigía se haya suicidado si no hubiera sentido algún sentimiento de culpa; suicidio -entre comillas- que espero esté consolidado; sin embargo, quiero dejar claro de que el Bruma, y así lo ha señalado la Armada, y todas las revisiones que se hicieron, cumplía con todos los requisitos, y aquí el que no cumplió fue Cobra.

Entonces, habrá que ver qué aspecto, y esperamos que la investigación los determine, porque efectivamente tenemos leyes anteriores que obligaban a la embarcación industrial a tener una cámara en la cabina del piloto, a no andar con piloto automático, como se ha hemos señalado. Asimismo, están las cámaras que tiene Sernapesca para todo el proceso de captura, y habrá que ver qué es lo que nos entrega toda esa información, porque no vaya a ser que justo la cámara se echó a perder en el momento.

En fin, no tengo esos datos a disposición, por lo que esperamos que la investigación los determine.

Solo un detalle a celebrar y entiendo que es así, lo señala mi colega Roberto Celedón, respecto de la querrela presentada por el Ministerio de Seguridad. Al respecto, recordar que ante los hechos de manifestación de los pescadores artesanales, en el día o al otro día estuvieron las querellas presentadas por el gobierno en un hecho que es de mucho menos gravedad, y aquí estamos hablando de siete vidas.

Por último, aparte de lo que pueda dilucidar la comisión, también espero ir explorando aquellas medidas que se requieren para dar una mayor protección a las embarcaciones pequeñas, porque finalmente son ellas las que terminan desapareciendo y, segundo, también creo que hay que mirar cuáles son los protocolos de búsqueda, porque un accidente en el mar no es un accidente cualquiera; ahí los minutos son súper relevantes.

No es un accidente en tierra, y creo que las horas, porque estamos hablando de horas de respuesta, hacen inviable cualquier posibilidad de salvar con vida a personas que tienen un accidente grave en el mar, y creo que ese es un tema muy fuerte que hay que revisar. Aquí la Armada nos explicaba sobre el tema de los tiempos de espera.. Como dije con respecto al almirante, si fuera su hijo, creo que no hubiera esperado tanto tiempo; o si fuera mi hijo, yo también hubiera partido al tiro.

Creo que eso tenemos que empezar a instalar como respuesta ante ese tipo de emergencias que ocurren y que van a seguir ocurriendo. El mar es complejo y todos lo sabemos.

Los pescadores artesanales saben lo que se juegan muchas veces. Acá tampoco se hacen cosas muy responsables, pues el mar cambia. En verdad, cuando salen nuestras embarcaciones artesanales, también lo hacen con las autorizaciones respectivas. No es que cualquiera se tire en medio de una tempestad hacia mar adentro.

Claramente, siempre es posible tener un accidente, a pesar de todas las precauciones que tengamos, pero no entiendo que la respuesta haya sido en horas. ¡En horas! Además, tratándose de un punto de la Región del Biobío que se encuentra bastante cerca de una respuesta de la Armada. En el Maule, prácticamente estamos sin Armada, porque tenemos una dotación muy pequeña. Uno podría entender un tiempo de respuesta tan alto, pero, allá, la verdad, me cuesta entenderlo. Dadas todas las alertas y señales que se estaban dando, por qué no tuvimos una respuesta mucho más rápida. Incluso, como se señaló, algunas embarcaciones privadas estuvieron mucho antes en el punto de la colisión, habiéndose identificado claramente aquel. No era un tema de buscar en no sé cuántos kilómetros cuadrados. Además, tanto el punto como la situación de emergencia estaban claramente identificados, pero creo que la respuesta fue muy tardía.

Con esto no quiero decir que, a lo mejor, hubiéramos salvado una vida, porque no lo sabemos. Ese es el problema, no lo sabemos. Aquí toda vida cuenta, y la vida de los pescadores artesanales, a lo menos para mí, y creo que para todos los integrantes de esta comisión, es tan importante como cualquier otra.

Entonces, para que no quede alguna duda en la retina, quiero señalar que Bruma cumplía con todas las condiciones. Matizar sobre eso, la verdad es que no lo puedo aceptar, porque, reitero, está acreditado que cumplía con todas las condiciones.

Lo que hay que analizar es qué medidas podemos tomar para cautelar que embarcaciones mayores no terminen envistiendo a las menores. Este es un caso que pudimos representar, pero no sé si ha ocurrido antes.

En cuanto a los tiempos de respuesta para el rescate cuando se produce una emergencia, es fundamental verlo y modificarlo si es necesario, porque ahí nos estamos jugando la vida de quienes eventualmente tienen un accidente.

Eso es todo, Presidente.

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- Gracias, diputado Sepúlveda.

La ministra me ha pedido hacer uso de la palabra para terminar, porque tenemos más invitados.

Tiene la palabra, señora ministra.

La señora **DELPIANO**, doña Adriana (ministra de Defensa Nacional).- Señor Presidente, me alegro de que el Ministerio de Seguridad Pública se haya querellado. Está facultado para hacerlo, nosotros no. Es un tema muy importante. La verdad es que se querella en nombre del gobierno. El Ministerio de Seguridad tiene esa facultad, que no tienen otros ministerios.

Para mí, el tema de la Bruma no estaba en cuestión. Incluso, cuando señalé el tema del suicidio del vigía, era porque efectivamente es uno de los elementos que se da a entender, aparte de los impactos que tuvo el pasar por encima, el coloramiento del borde, etcétera.

Asimismo, el tema de la respuesta hay que investigarlo. ¿Cuánto demora la respuesta? Porque, como bien se dijo, en este caso, estábamos relativamente al frente. Sin embargo, en la mayoría de los casos, no se tiene una aeronave para mandar rápidamente. O sea, la investigación tendrá que decir también si la Armada demoró más de lo que correspondía. Habrá que hacerlo ver. Solo digo que, una vez que sobrevoló, vio y movió, empezó una búsqueda. A lo mejor, fue tarde y puede tener razón en eso el señor diputado.

En cuanto a los protocolos, y obviamente es una de las cosas que se podrán ver en este caso, en la mayoría de los casos las situaciones

pueden ser más complejas, porque no se tiene la disponibilidad para mandar una aeronave, que es lo más rápido, porque un buque es lento. La aeronave es la que facilita ver si hay algo. En este caso, lo primero que se envió fue una aeronave y no un buque, o una lancha u otra patrulla.

Señor Presidente, podría dejarle todo el detalle, día tras días, si le sirve, de lo que se hizo, qué buzos bajaron, a qué profundidad, etcétera. No he querido plantearlo para no repetir al almirante Oxley. El día a día estaba dicho por él. Por eso, no he querido repetirlo.

Eso es todo.

Gracias.

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- Gracias, ministra. Lo podría enviar de manera digital para compartirlo en el chat con los demás diputados.

Tiene la palabra el diputado Guzmán.

El señor **GUZMÁN**.- Señor Presidente, voy a ser muy breve porque sé que hay más invitados.

Primero, el fin de semana estuvimos en San Pedro, en Constitución. Para contextualizar un poco, esta situación afecta no solo a las familias que se han visto dañadas y a la pesca artesanal, sino también a una ciudad completa y también impresionantemente a una región. Cuando uno transita por la Región del Maule, algo que se repite constantemente es la arenga "Justicia para la Bruma". En cada esquina, en cada casa y en cada persona de Constitución está en la lucha de "Justicia para la Bruma".

Dicho eso, ministra, por su intermedio, señor Presidente, la Armada hizo una exposición bastante extensa sobre los recursos, los tiempos, los plazos, etcétera, y nosotros creemos que allí hay oportunidades de mejora. Uno de los diputados de esta comisión le preguntó si había alguna autocrítica. Uno podrá entender que la Armada, quizá, no puede pronunciarse en ese sentido.

Sin embargo, la invitación es a que ustedes, en el plazo que nos queda como comisión investigadora, también nos puedan hacer una propuesta de aspectos que podemos mejorar en términos de la primera respuesta, el tiempo de búsqueda, la destinación de recursos. Como usted bien dijo, esa búsqueda tiene costos, pero ¿quién los paga? Si tenemos una teoría del caso que está confirmada por prácticamente todos. Solo falta que la justicia, que está realizando una investigación secreta en este minuto.

La embarcación Cobra golpeó a la embarcación Bruma. La embarcación Bruma cumplía con todos los requisitos y las condiciones, como muchas veces reiteró el diputado Sepúlveda, y aquí lo dijo la Armada. Cumplía con cada una de las condiciones legales, incluso más allá de lo que la

ley le exigía.

Ahora bien, han surgido informaciones extraoficiales de que la embarcación Cobra no cumplió con la "ley Supersol", justo el día en que ocurrió el accidente.

En ese sentido, preguntamos a la Armada si una embarcación no cumple con la Cámara y con las condiciones que exige la "ley Supersol" podía zarpar. No puede hacerlo, no tiene zarpe. Al parecer, esa embarcación no estaba cumpliendo con la "ley Supersol", pero sí se encontraba transitando.

Por su intermedio, señor Presidente, quiero señalar a la ministra que la responsabilidad del pago por los costos de la búsqueda también puede exigírselo después a la embarcación que causó el accidente, la embarcación Cobra.

Y lo más grave, ministra, es que esperamos saber, no acá, sino en la instancia que corresponde, con qué nivel de intencionalidad actuó la embarcación Cobra, porque ahí tenemos algo que nos genera muchas dudas, o sea, si se dio cuenta o no de que golpeó, o si después de golpear siguió su trayecto y no prestó ayuda, o por qué no notificó. Como usted bien ha dicho, hay algo que a todos nos ronda: el vigía que se suicida.

Otra línea de investigación es por qué el Ministerio Público no tomó medidas preventivas respecto de la tripulación o una acción que permitiera resguardar instancias de investigación posterior, como, por ejemplo, que quedaran en calidad de imputados o eventualmente con arresto domiciliario, si no había una teoría más dura.

Ministra, por su intermedio, señor Presidente, creo que usted también tiene la posibilidad de hacer aportes significativos a esta comisión, que nos permitan tomar decisiones para hacer propuestas legislativas. Esta comisión no se constituyó con el ánimo de buscar culpables ni apuntar con el dedo, sino de que no haya más personas fallecidas. Catalina Medel, hija del patrón de la lancha, indicó: "Yo espero que ninguna otra familia pase por lo que estamos pasando nosotros.", y en eso todos tenemos algún grado de responsabilidad.

Señor Presidente, por su intermedio, solicito a la ministra que, antes de finalizar esta comisión investigadora, pudiese hacernos llegar alguna propuesta sobre algunos aspectos que considere que puedan ser mejorados.

Gracias, Presidente.

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- Señor ministra, también hemos visto las labores de búsqueda de los pescadores en Boca Sur. Como dije, estuve muy presente desde el primer tiempo. Ellos salieron a las 11 de la mañana y, supuestamente, volvían a las 3 o 4 de la tarde. Las familias, al no saber, dan el aviso y a la gobernación marítima les

llega después de las 19 horas. A esa hora ya está oscuro en nuestra región. Y lo primero que conseguí, llamando al contraalmirante Oxley, fue que lanzaran la avioneta.

Existe una avioneta que tiene infrarrojo para búsqueda nocturna, pero es el único medio de búsqueda nocturna. Los buques no pueden salir, ni siquiera los helicópteros tienen un reflector para poder ver.

Esa es una de las primeras necesidades que tienen, y eso depende del Ministerio de Defensa Nacional y hay cosas que se pueden empezar a ver.

Los medios tecnológicos para señas que sean mucho más seguras, o sea, presentar algunas medidas, y también de parte del Ejecutivo, en este caso, del Ministerio de Defensa Nacional, cómo poder colaborar para que la seguridad marítima sea un elemento más seguro y se cumpla lo que acaba de decir el diputado Jorge Guzmán y Catalina, una de las hijas de las lamentables pérdidas de las personas del pesquero, a efectos de que no vuelva a ocurrir y nadie vuelva a sufrir este tipo de situaciones.

Entonces, ¿tiene algo que hacer el Ministerio de Defensa Nacional? Sí y, ojalá, al término de esto, tenga también alguna presentación desde su perspectiva.

Agradezco la presentación de la ministra de Defensa Nacional.

Muchas gracias.

La señora **DELPIANO**, doña Adriana (ministra de Defensa Nacional).- Trataremos de cumplir lo mejor que se pueda, señor Presidente.

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- Continuando con el Orden del Día, en representación del Sindicato Interempresas de Oficiales de Naves Especiales y Regionales, SIET, asisten los señores Juan Carlos González, José Maldonado, Álex Carrillo, Óscar Alvear, Eric Riffo y Hugo Roa.

Se envió la presentación que hará don Juan Carlos González, para que la revisen, sin perjuicio de que también la proyectaremos en la pantalla.

Tiene la palabra el diputado Roberto Celedón y después nuestro invitado.

El señor **CELEDÓN**.- Señor Presidente, en la citación dice que viene por el Sindicato Interempresas de Oficiales de Naves Especiales y Regionales (SIET) la señora Mónica Charpentier.

El señor **GONZÁLEZ** (representante del Sindicato Interempresas de Oficiales de Naves Especiales y Regionales).- Señor Presidente, deseo saludar a todos los miembros de esta comisión, como también a los invitados.

Debo referirme a lo que señaló el diputado Celedón. Efectivamente, la señora Mónica Charpentier es nuestra asesora comunicacional y ella hizo la solicitud de audiencia, por eso aparece su nombre.

Somos el Sindicato Interempresas de Oficiales de Naves Especiales y Regionales de la Marina Mercante. Reunimos a 572 socios, nos asentamos en la Región del Biobío, tenemos una antigüedad de 56 años como sindicato interempresas.

Agradecemos, sin duda, la creación de esta Comisión Especial Investigadora para abordar el tema de la Seguridad Marítima y Pesquera, y lamentamos enormemente que la razón y el motivo por el cual se formó haya sido el deceso de siete compañeros, de siete colegas, hombres de mar. Sabemos de ese dolor. También visitamos los cementerios simbólicos. Tenemos mucha gente que no ha vuelto, y esperamos, como dijo el diputado, que lo que presentemos hoy sea un aporte para que esto no vuelva a ocurrir.

La presentación es un poco larga. Trataré de resumirla de la mejor forma y de concentrarme en los aspectos que consideramos más relevantes, que han sido objeto de esta comisión.

Primero, nos regimos por el decreto supremo 176. Nuestros oficiales se clasifican en oficiales de navegación costera y navegación de alta mar. Tenemos dos títulos de navegación costera, que es el patrón de pesca costera de segunda clase y el de primera clase, que tienen autorización para navegar hasta las sesenta millas de la costa. También tenemos los de alta mar, que son aquellos que pueden navegar más allá de las sesenta millas e, incluso, en aguas internacionales.

Sus habilitaciones comprenden que los de costeros abarcan hasta 1.600 toneladas en buque; los de alta mar, hasta 2.000, y los de alta mar primera clase no tienen límite.

¿Cuáles son los requisitos? Ser mayor de 18 años, haber egresado de la especialidad de pesca en una universidad, escuela o instituto con planes y programas de estudios reconocidos por la dirección general, y acreditar una práctica de tres meses de embarco en naves pesqueras y/o buques factoría; o acreditar 36 meses de embarco efectivo como tripulante de cubierta de naves pesqueras y/o buque factorías; aprobar las evaluaciones de competencia que establezca la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

Los tipos de navegación, según la Ley de Navegación que usted mencionó, dependen de donde se efectúe -marítima, regional, fluvial, lacustre y de bahía-, y debe sujetarse a las normas profesionales, técnicas y de seguridad que prescriba la reglamentación.

La ley N° 21.446, o ley Supersol, como la mencionaron, estableció "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 que 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.”.

Esta es la famosa caja naranja, de la cual hablan, que, lamentablemente, dentro de la legislación, no obliga a que tenga un monitor; es decir, cuando la cámara está grabando audio y video, no tenemos un monitor donde ratificar si efectivamente lo está haciendo. Es recomendable, pero no es una exigencia. Algunas empresas sí lo tienen, algunos barcos sí lo tienen, pero otros no.

Depende de tres monitores luminosos: uno verde, uno rojo y uno amarillo, que indican si efectivamente está energizado, pero no necesariamente si está grabando. Ahí hay un detalle bien importante de este sistema de grabación de audio y video, por esta ley.

¿Qué nos rige como oficiales? Estamos supeditados a la Ley de Navegación; al Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes, RIPA; a la Ley General de Pesca y Acuicultura; a la ley de descarte; a la ley de piloto automático; a las evaluaciones de competencias, certificaciones y habilitaciones del personal embarcado; dotaciones mínimas de seguridad y roles de guardia en navegación y en puerto.

Sin temor a decir algo obvio, el barco nunca debe quedar solo y sin guardia, en ninguna condición; incluso en puerto tiene una dotación mínima de seguridad.

La Ley de Navegación, en su artículo 89, establece: “El capitán será siempre responsable de la seguridad de la nave y de su dotación. Para estos efectos, deberá observar una constante vigilancia del estado de la maniobra de la nave y el mayor cuidado de su equipo y de sus accesorios.

“La Dirección velará por el fiel cumplimiento de estas disposiciones y controlará los elementos que se empleen en las faenas.”.

O sea, es claro el artículo respecto de la responsabilidad del capitán.

El artículo 101 señala que “Toda nave está obligada a cumplir con las disposiciones de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar. Se prohíbe a toda nave el empleo, sin motivo, de las señales internacionales de auxilio y el uso de cualquier otra que pueda ser confundida con ellas”.

El artículo 102 indica que toda nave tiene la obligación de acudir en auxilio de otra que se encuentre en peligro, salvo que ello represente un grave riesgo para su propia seguridad, la de su dotación o la de sus

pasajeros. Esta obligación cesa en cuanto se haya logrado asegurar la vida de la dotación y de los pasajeros de la nave en peligro. El capitán que no cumpliera con este deber será sancionado con la cancelación de su título, sin perjuicio de la responsabilidad penal que le afecte, a menos que justifique haber tenido una causa que razonablemente le haya impedido hacerlo.

Esto es importante, porque le sigue el artículo 118, que señala que en el juicio en que se persigan 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. Esto quiere decir, de una manera u otra, que el informe del fiscal marítimo establece responsabilidades de carácter administrativo, pero si compete una demanda de carácter civil, el informe del fiscal marítimo es la base para dar continuidad a este proceso.

Hablando del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, en la Parte A se abordan las materias que le competen. Es decir, sus disposiciones son aplicables a todo buque que navegue, en cualquier parte del mundo.

El reglamento establece las generalidades; las reglas de rumbo y gobierno; la conducta de los buques en cualquier condición de visibilidad; la conducta de los buques que se encuentren a la vista uno del otro; la conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida; las luces y marcas, las señales acústicas y luminosas; las exenciones; la verificación del cumplimiento de las disposiciones del convenio; los anexos; los detalles técnicos de los aparatos de señales acústicas -es decir, cómo deben ser instalados, a qué distancia, con qué luminosidad, entre otros aspectos-, y las señales de peligro.

La Regla 1 define el ámbito de aplicación del Reglamento en los siguientes términos: a) El presente Reglamento se aplicará a todos los buques en alta mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella y sean navegables por los buques de navegación marítima.

b) Ninguna disposición del presente Reglamento impedirá la aplicación de reglas especiales, establecidas por la autoridad competente, para las radas, puertos, ríos, lagos o aguas interiores que tengan comunicación con alta mar y sean navegables por los buques de navegación marítima. Dichas reglas especiales deberán coincidir en todo lo posible con lo dispuesto en el presente Reglamento.

En la Regla 3 Definiciones generales, se establece lo siguiente:

A los efectos de este Reglamento, excepto cuando se indique lo contrario:

a) La palabra "buque" -esto es importante- designa toda clase de embarcaciones, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento, las naves de vuelo rasante y los hidroaviones, utilizadas o que puedan ser utilizadas como medio de transporte sobre el agua.

Por su parte, la Regla 7 contiene un punto muy relevante, ya que, en el desarrollo de esta comisión, se ha discutido ampliamente sobre la efectividad del radar, particularmente en cuanto a las condiciones en que permite o no visualizar objetos, su grado de seguridad y otros aspectos relacionados.

Al respecto, la letra c) de esta regla, sobre el riesgo de abordaje, señala lo siguiente: "Se evitarán las suposiciones basadas en información insuficiente, especialmente la obtenida por radar.". Esto se refiere a que el radar, efectivamente, no es tan seguro, y puede cambiar o variar en sus resultados, ya que está supeditado a las alteraciones meteorológicas, como los chubascos, así como a las condiciones de la mar o del viento. Todos estos factores pueden afectar su efectividad.

¿Cómo se corrige su funcionamiento? A través de filtros. Algunos permiten mitigar las alteraciones meteorológicas, pero, en ciertos casos, esos mismos filtros pueden impedir la detección de algunos blancos.

En la lámina siguiente se definen las señales de peligro. Pueden revisarlas con mayor detenimiento más adelante, para así agilizar esta presentación.

Luego, podemos ver la ley N° 21.446, que reemplazó la palabra "pesqueros" por "pesqueras". Asimismo, en su artículo 29, se indica lo siguiente: "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.".

Aquí surge otro punto, señor Presidente, relacionado con el hecho de que la nave puede navegar sin piloto automático, es decir, en mando manual, con *joystick* o caña. Sin embargo, en esa condición, el capitán debe dejar constancia en la bitácora del momento en que la cámara o su detector, dejó de grabar el audio o el video.

En cuanto a la fiscalización de la autoridad marítima sobre si una nave puede zarpar sin cámara, esa es una pregunta que debe responder la autoridad, ya que dicha fiscalización es de su competencia.

El señor **GUZMÁN**.- Señor Presidente, ¿puedo hacer una pregunta?

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- Tiene la palabra, diputado.

El señor **GUZMÁN**.- Entiendo -y nuestro invitado me puede corregir- que

solo cuando la nave está con piloto automático tiene la obligación de mantener encendidas las cámaras de grabación. Es decir, si no está en piloto automático, ¿deben apagarse? ¿O se deberían apagar?

El señor **GONZÁLEZ** (representante del Sindicato Interempresas de Oficiales de Naves Especiales y Regionales).- Señor Presidente, para responder la pregunta del diputado Guzmán, quiero aclarar que las cámaras siempre deben estar funcionando, ya sea con o sin piloto automático.

Esa es una condición *sine qua non*. La ley no distingue entre ambas situaciones.

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- Muchas gracias.

Antes de continuar, quiero informar a los diputados que se acordó sesionar el jueves 24 en la ciudad de Concepción, con los mismos invitados.

Intentaremos incorporar a más personas, así que también pueden invitar o solicitar la presencia de otros actores. En lo personal, solicité la presencia de la fiscal regional; de la jefa regional de la PDI; de los representantes de los familiares; del contraalmirante Arturo Oxley, jefe de la Segunda Zona Naval; del gobernador marítimo de la zona, y de quienes queden pendientes en esta sesión, en caso de que el señor Alfonso Kaiser no alcanzara a hacer su presentación.

Aprovecho de solicitar el acuerdo para prorrogar la sesión por diez minutos, en caso de requerirlo.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Alexis Sepúlveda.

El señor **SEPÚLVEDA**.- Señor Presidente, lamento haber llegado unos minutos tarde, pero estaba finalizando un informe.

Creo que lo lógico habría sido que la primera sesión de esta comisión se realizara en Constitución. Lo digo con franqueza, ya que este caso, más allá de la seguridad marítima y pesquera, se originó con el caso Bruma. Por ello, considero que hubiera sido una señal positiva haber sesionado por primera vez en Constitución, no obstante que, en una segunda ocasión, pudiéramos hacerlo en Concepción. El accidente ocurrió allá, pero las pérdidas humanas son de la Región del Maule y de Constitución.

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- Efectivamente, diputado, pero fue un acuerdo adoptado al inicio del trabajo de la comisión sesionar en ambas ciudades.

Tiene la palabra la diputada Consuelo Veloso.

La señorita **VELOSO** (doña Consuelo).- Señor Presidente, creo que podríamos acordar que la segunda sesión en terreno se realice en

Constitución. Me parece razonable, considerando que se invitará a la fiscal regional. Además, dado que los hechos ocurrieron allí y que los delitos, según entiendo, deben investigarse en el lugar donde sucedieron, y que la causa y el proceso deben seguirse en ese mismo lugar, considero que tiene sentido proceder de esa manera.

Por lo tanto, podríamos acordar ahora mismo, o más adelante, si la segunda sesión en terreno será en Constitución, que es donde está radicada la memoria de los pescadores.

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- Así se acordó, diputada. Estamos definiendo la fecha, ya que el acuerdo está supeditado a la extensión del mandato de la comisión, que termina el día 25. Además, para sesionar en semana distrital debe ser con acuerdo de los Comités.

Entonces, el de Concepción se organizó, pero para lo del Maule aún no hemos tenido más información. Esa es la razón por la que está radicado en Concepción.

(El diputado Felipe Donoso interviene sin micrófono)

[...]

Para el día 24, que fue el acuerdo.

El señor **SEPÚLVEDA**.- ¿Qué significa que se organizó? Simplemente lo plantearon, porque si usted nos dice que lo organicemos en Constitución, no tenemos ningún inconveniente. Si usted revisa, Presidente, la mayoría de los que están acá no son de Concepción, son familiares y compañeros pescadores artesanales de la Región del Maule.

Entonces, no sé si hay un hecho relevante que vaya a suceder ese día; escuché que comparecerá la fiscal, aunque me parecería raro que asistiera, dado que todavía hay una investigación decretada como secreta, y el Ministerio Público, en general, no comparece a las comisiones del Parlamento por investigaciones que están en curso.

No sé si hay otro dato más, pero la verdad es que pediría revisar ese acuerdo sobre la sesión a realizarse eventualmente en Concepción, y que sea la segunda, pero la primera sesión en Constitución.

Eso, Presidente.

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- El Secretario dará respuesta.

El señor **HALABÍ** (Secretario).- Señor Presidente, los acuerdos que se adoptaron al inicio de la sesión son los siguientes:

En un principio se iba a sesionar el 17 de julio en Concepción, en la Región del Biobío, pero no se puede hacer, porque el miércoles es feriado y será inconducente.

Luego, la comisión acordó sesionar en la ciudad de Concepción, Región del Biobío, el jueves 24, que es semana legislativa.

Como el plazo vence el 25, solicitamos la prórroga por 15 días y

mañana se ve en la Sala. Si nos dan la prórroga, se acordó sesionar el lunes 28 en la ciudad de Constitución. Sin embargo, eso está condicionado a que nos autoricen los Comités.

Esos son los acuerdos.

El señor **SEPÚLVEDA**.- Presidente, solicito que someta a consideración de la comisión, porque se debe hacer por unanimidad, modificar el acuerdo inicial que ustedes tienen para sesionar el día 24 en Constitución y dejar pendiente la segunda fecha para Concepción, dada la importancia que este caso tiene para la Región del Maule.

Me parece de toda lógica, no sé a pito de qué pueden haber definido que la comisión por primera vez sesionara afuera, pero no en Constitución, que es el lugar donde efectivamente están las víctimas.

Aquí están los familiares de los pescadores y todas las personas son de la Región del Maule. Supongo que quienes están exponiendo ahora son de la Región del Biobío, pero en todas las sesiones hemos tenido, mayoritariamente, a gente de la Región del Maule.

Le pido que solicite el acuerdo, y el que no esté disponible, que lo rechace, Presidente. Así de simple.

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor **HALABÍ** (Secretario).- Presidente, el señor diputado Sepúlveda está haciendo una petición y usted, si quiere, la somete a consideración.

Debe haber unanimidad para modificar los tres acuerdos que se adoptaron recientemente, sobre todo los dos relacionados con fechas, para modificarlas.

¿Habría unanimidad?

(Varios diputados hablan a la vez)

[...]

Quedan a firme los acuerdos.

-El diputado Alexis Sepúlveda interviene sin micrófono.

[...]

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- Para organizar esta comisión investigadora, diputado Sepúlveda, quiero decirle que, efectivamente, hay un trabajo que he debido realizar para buscar un lugar donde hacerlo, tanto en la gobernación como en distintos otros, y ya he recibido una confirmación y están trabajando para hacerlo ese día.

Lo ideal hubiera sido el día 17, ahora...

El señor **SEPÚLVEDA**.- Podríamos plantear [...] lo hacemos de manera inmediata.

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- Podríamos hacerlo el día 17, no tengo ningún problema en ir a Constitución, que corresponde al

otro jueves.

La señorita **VELOSO** (doña Consuelo).- ¿Qué tan factible es que podamos dejar el día 17 en Constitución y el 24 en Concepción? ¿Depende de los Comités? ¿De qué depende?

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- No, lo vemos acá.

La señorita **VELOSO** (doña Consuelo).- Entonces, hagamos eso, es una solución salomónica.

Gracias, Presidente.

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- Antes de continuar, ¿habría acuerdo para prorrogar la sesión por 10 minutos?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Roberto Celedón.

El señor **CELEDÓN**.- A propósito de estas fechas, no tengo ningún inconveniente en que sean los días 17 y 24, pero también quiero plantear algo: Para los familiares y la representante, los días que sesionamos son extraordinariamente difíciles. ¡Es un sacrificio enorme!

El otro día me comentaban que, después de aquí, regresan y llegan como a las 4 o 5 de la mañana a Constitución.

Entonces, como había una comisión especial investigadora los lunes en la mañana que ya terminó su trabajo, pido que consideremos la posibilidad de cambiar las horas o el día, porque los familiares han tenido una responsabilidad y fidelidad notable, y ellos son los más importantes en esta materia.

Por eso, pido que se considere otra hora o fecha de funcionamiento de la comisión.

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado Alexis Sepúlveda.

El señor **SEPÚLVEDA**.- Señor Presidente, respecto de la sesión del martes de la semana del 17, el miércoles es feriado, para que vayan tomando nota, porque ese martes en la noche será complicado. ¿Se debería trasladar al jueves o es una sesión adicional?

Si se trasladara al jueves 17 la sesión en Constitución, queda solucionado el problema del viaje y el martes no tendrían que viajar los familiares. Lo mismo sucedería el 24, porque podrían trasladarse a Concepción.

El señor **HALABÍ** (Secretario).- Para resolver la duda del señor diputado Sepúlveda, necesariamente debiéramos sesionar ese martes. Por un tema logístico y práctico, lo más probable es que se suspenda, pero eso no quiere decir que se cambie la sesión.

Además, debería haber una sesión especial el jueves en Constitución, si ustedes lo acuerdan, pero no quiere decir que haya que cambiarla para el jueves, porque no está prohibido sesionar ese martes.

Lo que ocurre es que el miércoles es feriado, y ahí ustedes saben qué es lo que pasa.

El señor **SEPÚLVEDA**.- Solo para precisar al Secretario respecto de si es una decisión de la comisión no sesionar el martes. Es un acuerdo de la comisión y eso es totalmente posible, más allá de que entiendo lo que él señala de que no hay un impedimento, sino que debe haber un acuerdo, a menos que también la Cámara determine que ese día no tendremos sesiones de comisión.

El señor **HALABÍ** (Secretario).- Eso escapa a mi...

El señor **SEPÚLVEDA**.- Es que siempre el acuerdo es el que manda.

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- Continuamos con la presentación...

El señor **SEPÚLVEDA**.- Presidente, ¿nos vamos a saltar el tema de las fechas? Hay una modificación para que sesionemos el jueves en Constitución y el día 24 en Biobío; hay una propuesta de todos los que están acá en ese sentido.

El señor **HALABÍ** (Secretario).- Lo que pasa es que está el acuerdo anterior. Entonces, quedaría sin efecto el acuerdo anterior y se tomaría un nuevo acuerdo.

¿Habría unanimidad para eso?

(Varios diputados hablan a la vez)

[...]

Para precisar, señor Presidente, el acuerdo sería sesionar el jueves 17 de julio en Constitución y el 24 de julio en Concepción.

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- ¿Habría acuerdo?

Acordado.

El señor **SEPÚLVEDA**.- Yo puedo ayudar y nuestra dirigente también puede. Es súper sencillo tomar contacto con la municipalidad, que creo que es uno de los lugares. Tenemos como tres más para sesionar que tienen internet y todo lo que se requiere para ello.

El señor **HALABÍ** (Secretario).- Necesitamos que ustedes nos hagan los contactos.

El señor **SEPÚLVEDA**.- Le damos los contactos, señor Secretario, a través de la dirigente. Tenemos tres alternativas.

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- Muy bien.

Continuamos con la exposición.

Tiene la palabra el señor Juan Carlos González.

El señor **GONZÁLEZ** (representante del Sindicato Interempresas de Oficiales de Naves Especiales y Regionales).- Gracias, señor Presidente.

En beneficio del tiempo, obviaré algunas láminas e iré a algunos aspectos que consideramos importantes.

Se habla mucho del AIS, el Sistema de Identificación Automático. ¿Qué es el AIS? Es un sistema que funciona basado en ayuda satelital de señal VHF y es certero hasta 50 millas. Es un sistema mucho mejor que el radar.

Esa es la importancia, porque todas estas ayudas a la navegación, en casos como esta investigación, de una manera u otra, generan asertividad para dilucidar cómo ocurrieron las cosas.

El Sistema de Identificación Automático, AIS, es una tecnología que permite rastrear barcos a través de satélites que reciben señales AIS, proporcionando información sobre su ubicación, identidad y otros datos relevantes. Este sistema es crucial para la seguridad marítima, la gestión del tráfico y la protección del medioambiente. Tiene cobertura global, garantiza la seguridad marítima, tiene una buena gestión del tráfico, está dentro del cumplimiento normativo y entrega información detallada.

La Epirb, Radiobaliza Indicadora de Posición de Emergencia, es una radiobaliza de localización utilizada en el mar para emitir señales de socorro en caso de accidente. Esto es muy importante, pues, cuando hay alguna situación de emergencia, la Epirb envía una señal al satélite, que a su vez la envía a una estación receptora, y la receptora la envía a la costera correspondiente al lugar geográfico en que está ocurriendo el accidente. Así, en cosa de minutos, más bien de segundos, puede generar inmediatamente una alerta de peligro para activar todos los sistemas de rescate operativos en esa región.

En la lámina se muestra una gráfica de cómo funciona, más o menos; cómo se manda la señal al satélite, cómo el satélite la envía a la estación en tierra, y cómo esta, a su vez, la remite al Centro de Coordinación y Salvamento. Este centro organiza a los sistemas aéreos o náuticos para ir en ayuda de la persona o nave en problemas.

El tema del radar también es muy importante. Como dije, estamos regidos por el decreto supremo N° 176 que, de una manera u otra, regula lo relacionado con la Marina de Pesca y el decreto supremo N° 127 regula a todos los oficiales de la Marina Mercante. Entonces, cuando debemos rendir exámenes es necesario cumplir con ciertos requerimientos y contar con competencias que son medidas por la autoridad marítima. Sin embargo, dentro de esas competencias no está el radar en la Marina de Pesca, pero sí en la Marina Mercante.

El anexo "A" de la Dirección General del Territorio Marítimo (DGTM) habla del programa del curso modelo OMI 1.07 restringido por radar y ploteo de radar. ¿A quiénes se les exige este curso? ¿Para quiénes está indicado el curso? Para los oficiales regionales con título nacional de patrón regional superior, patrón regional o piloto regional que no hayan

aprobado el curso modelo OMI 1.07 "Navegación por Radar, Ploteo de Radar y uso del ARPA". Asimismo, para los postulantes a la habilitación como guardieros de puente en naves de hasta 200 toneladas de arqueado bruto, con título vigente de tripulante general de cubierta o matrícula de patrón de nave menor.

Cabe destacar que eso es de la Marina Mercante. Es decir, es requisito que las personas mencionadas cumplan con este curso obligatorio, porque los habilita y les genera una buena educación en lo que corresponde al uso del radar.

El curso modelo OMI 1.08 es mucho más avanzado. Es para el radar, ARPA, trabajo de puente, y para búsqueda y rescate. Es para usar el radar en una acción bastante interesante que tiene que ver con la búsqueda y rescate.

Todo esto está regulado por el convenio STCW 95. Los objetivos son mantener la seguridad de la navegación utilizando el radar, el ARPA y los modernos sistemas de navegación, evaluar errores del sistema (del radar) y poseer un total dominio en los procedimientos de operación del radar y del ARPA. Además, aplicar las técnicas de pilotaje sin visibilidad, es decir, cuando no se puede ver nada el radar se usará para que sea nuestros ojos.

Finalmente, podemos concluir que esta y otras tragedias marítimas deben dejarnos una lección que nos ayude a mejorar esta arriesgada profesión u oficio. A lo largo de la historia de la navegación marítima mundial esta ha sido la dinámica.

En el caso de la tragedia del Titanic se estableció como norma internacional que los buques de pasajeros debían contar con botes salvavidas suficientes para todos los pasajeros y la tripulación, hasta un 125 por ciento más.

En nuestro país existe una flota de más de 27.000 embarcaciones -según se mencionó en esta comisión- que deben ser controladas y vigiladas por la autoridad marítima y como ayuda a esta constante tarea, y considerando la importancia de esta responsabilidad, nos atrevemos a recomendar lo siguiente:

1. Todas las naves deben tener entre sus elementos de seguridad de forma autobligatoria -en el sentido que se está protegiendo tanto a la persona que navega como a las personas que la acompañan- radiobaliza satelital (RLS).

2. Asimismo, deben poseer en sus equipos el sistema automático de identificación (AIS).

3. Todas las naves mayores de 15 metros de eslora deben tener un generador independiente de la máquina principal con el objeto de asegurar las comunicaciones, la iluminación y la energía para

situaciones de achique y seguridad.

4. Se debe proporcionar capacitación permanente a los patronos de naves menores respecto de ripa y navegación electrónica.

Es fundamental también la ratificación del convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, STCW, por sus siglas en inglés. Este acuerdo internacional establece estándares mínimos para la formación, titulación y vigilancia para la gente de mar. Este convenio adoptado por la OMI busca garantizar la seguridad marítima y medioambiente marino, al establecer requisitos comunes para la formación a nivel mundial, siendo una de sus cualidades garantizar que la gente de mar esté adecuadamente formada.

El convenio STCW ayuda a prevenir accidentes marítimos y protege la vida humana en el mar. En Chile, aún no ha sido ratificado. Si bien está ratificado el STCW 95, pero el convenio Fisherman, que aplica a los pesqueros mayores de 24 metros de eslora, no lo está.

Creemos que esa es una de las medidas que esta comisión debería considerar, junto con la utilización obligatoria del sistema AIS y de la radiobaliza satelital (RLS).

Estas acciones mejorarían evidentemente la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar.

Un señor **INVITADO**.- Señor Presidente, hay una lámina dentro de la presentación que me parece importante destacar. La ley de descarte hace referencia a un dispositivo de registro de imágenes. En ese punto cabe mencionar el tema de las cámaras, que es algo que también se podría mejorar.

Actualmente, las cámaras no tienen sistema infrarrojo, es decir, graban solo de día o con la luz de las naves. Por lo tanto, podrían estar funcionando durante un mes y no registrar imágenes si es de noche. Lo digo para que quede claro.

Creo que esta comisión investigadora podría contribuir mejorar el sistema de cámaras.

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- Muchas gracias.

Se nos está acabando el tiempo, pero hay algo que no puedo dejar pasar, ¿la obligación del curso de radar solo está en la Marina Mercante?

El señor **GONZÁLEZ** (representante del Sindicato Interempresas de Oficiales de Naves Especiales y Regionales).- Así es. Eso es justamente por la obligatoriedad que exige el STCW 78/95. Como norma internacional, exige que este curso sea obligatorio para los tripulantes con guardia de puente, para el piloto costero y para todos los oficiales que le siguen en ascenso; pero eso también debería ser obligatorio en la Marina de Pesca.

Tenemos un problema con la Marina de Pesca, ya que hay una división entre quienes pertenecen a la Marina Mercante y quienes son pesqueros.

Los tripulantes de la pesca, tanto artesanales como industriales, tienen las mismas competencias y habilidades que los de la Marina Mercante, pero aún no están certificados. Esa certificación debería ser a través de la ratificación del STCW (Convenio Fisherman), que es para las naves pesqueras de más de 24 metros de eslora. No obstante, aun siendo obligatorio para las mayores de 24 metros, también debería considerarse su aplicación para las naves menores de 24 metros, como una forma de ir más allá del convenio, a fin de salvaguardar la vida humana en el mar, para que situaciones como esta no se repitan o se vayan minimizando.

El señor **ARROYO** (Presidente accidental).- Muchas gracias.

Ofrezco mis disculpas al señor Alfonso Kaiser, porque no alcanzaremos a escucharlo. Nos excedimos del tiempo programado, por lo que lo dejamos invitado para la próxima sesión.

Muchas gracias por la asistencia y colaboración.

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión.

-Se levantó la sesión a las 21:14 horas.

CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,

Redactor

Jefe Taquígrafos de Comisiones.

ÁLVARO HALABI DIUANA
Secretario Abogado de la Comisión