



PROYECTO DE LEY SOBRE FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA Y PESQUERA

De conformidad a lo dispuesto en los artículos 63 y 65 de la Constitución Política de la República, lo previsto en la Ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, y lo establecido en el Reglamento de la Cámara de Diputadas y Diputados de Chile, y en mérito de los antecedentes y fundamentos que se indican a continuación, vengo en presentar la siguiente moción:

I. IDEA MATRIZ

El proyecto tiene por finalidad reforzar la seguridad marítima y modernizar la fiscalización, incorporando mayores exigencias técnicas a las naves, nuevas obligaciones de auxilio y denuncia, controles preventivos al personal embarcado y mecanismos verificables de jornada laboral, entre otras medidas, con el objeto de proteger la vida humana en el mar y asegurar mejores condiciones para la gente de mar.

II. ANTECEDENTES DE HECHO

El 30 de marzo de 2025, la embarcación pesquera *Bruma*, con siete tripulantes a bordo, perdió contacto con los sistemas de posicionamiento y comunicación en las cercanías de la isla Santa María. Desde ese momento no fue posible determinar oportunamente su condición, lo que generó un amplio operativo de búsqueda. Posteriormente, diversos antecedentes situaron en la misma zona a la nave industrial *Cobra*, perteneciente a la empresa Blumar, lo que dio lugar a la hipótesis de una eventual colisión y motivó investigaciones judiciales y peritajes especializados.

La Comisión Especial Investigadora N° 69/71 de la Cámara de Diputadas y Diputados, constituida para examinar estos hechos, identificó deficiencias relevantes en la respuesta institucional. Entre ellas, se constató que existió un lapso



considerable entre el aviso inicial de desaparición y la activación formal del protocolo de búsqueda y rescate (SAR). Este retraso excedió los parámetros sugeridos por la normativa nacional y por la práctica comparada en materia de seguridad marítima, lo que implicó la pérdida de horas críticas para la localización de la nave y la eventual protección de las vidas humanas en riesgo.

Asimismo, se advirtió que el sistema nacional de búsqueda y rescate marítimo carece de un estándar uniforme sobre tiempos máximos de reacción, así como de un mecanismo independiente que evalúe el desempeño de las instituciones involucradas. Esta ausencia de criterios claros y de control externo dificulta determinar si las demoras observadas responden a limitaciones técnicas, insuficiencia de recursos o decisiones de carácter administrativo.

En relación con la infraestructura disponible, se observó que los sistemas de posicionamiento satelital utilizados en la pesca artesanal (como el POSAT) no fueron diseñados con fines de búsqueda y rescate, lo que limita su precisión y capacidad de alerta temprana. A ello se suma la insuficiente integración de datos provenientes de distintos sistemas (AIS, BMS, POSAT), lo que impide contar con un monitoreo centralizado y en tiempo real.

La investigación también permitió constatar la inexistencia de protocolos específicos destinados a la recolección, preservación y trazabilidad de la evidencia material y digital en casos de siniestros marítimos. Tampoco existe en la legislación vigente un régimen sancionatorio aplicable a intervenciones indebidas sobre la escena del accidente o sobre registros audiovisuales y tecnológicos vinculados al mismo. Esta situación genera un riesgo significativo para la integridad de las investigaciones judiciales, pues abre la posibilidad de alteración, pérdida o manipulación de pruebas determinantes para el esclarecimiento de responsabilidades.

Por otra parte, los antecedentes técnicos recabados respecto de la nave industrial involucrada dieron cuenta de inconsistencias en las declaraciones de su tripulación y en los reportes entregados a la autoridad. Tales contradicciones han generado dudas fundadas acerca del cumplimiento del deber de auxilio consagrado en la legislación nacional —especialmente en el Decreto Ley N° 2.222, Ley de Navegación— y en tratados internacionales como el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS). El deber de socorro constituye una obligación básica del derecho marítimo, que busca salvaguardar la vida humana en el mar frente a cualquier siniestro. La falta de claridad en su cumplimiento evidencia la necesidad de fortalecer las disposiciones legales que regulan estas conductas.



En suma, el caso Bruma puso de manifiesto falencias normativas y operativas de carácter estructural. En la misma línea, el trabajo de esta Comisión Especial Investigadora permitió advertir la necesidad de actualizar y perfeccionar diversos marcos regulatorios complementarios, tales como la normativa laboral aplicable a las dotaciones embarcadas, los procedimientos de control de consumo de alcohol y drogas en faenas marítimas, y los mecanismos de fiscalización de la seguridad operacional de las naves. Todo ello con el objetivo de fortalecer un sistema integral de prevención, respuesta y sanción frente a siniestros en el mar, que otorgue mayor certeza jurídica, resguarde la vida de los trabajadores de la pesca y la navegación, y garantice la transparencia y eficacia en la determinación de responsabilidades.

III. ANTECEDENTES DE DERECHO

El marco normativo vigente en materia de navegación en Chile se encuentra principalmente en el Decreto Ley N° 2.222, sobre Navegación, complementado por normas reglamentarias y por convenios internacionales ratificados por el país. Entre estos destaca el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969, aprobado mediante Decreto N° 22 de 1983, que establece un sistema uniforme de medición del arqueo o tonelaje de buques, clave para la determinación de exigencias técnicas y de seguridad. Sin embargo, subsisten vacíos en su aplicación a naves menores de 12 metros, lo que debilita el control de una parte relevante de la flota nacional.

Asimismo, el régimen jurídico actual contempla limitaciones en materia de control del consumo de alcohol y drogas en funciones marítimas. Si bien existen directrices administrativas de DIRECTEMAR que permiten fiscalizar estas conductas, la Ley de Navegación carece de una disposición expresa que habilite la aplicación de pruebas científicas o técnicas a la dotación de naves. Este vacío contrasta con lo previsto en el artículo 183 de la Ley de Tránsito, que otorga facultades claras a Carabineros en esta materia.

Además, la normativa vigente no contempla exigencias uniformes respecto de la utilización de radiobalizas de emergencia en las embarcaciones, particularmente en el ámbito de la pesca artesanal y las naves menores. Estos dispositivos, como la Radiobaliza Indicadora de Posición de Emergencia (EPIRB) y las radiobalizas personales (PLB), constituyen herramientas esenciales para facilitar la localización rápida de personas y embarcaciones en situación de peligro, permitiendo transmitir coordenadas precisas a los sistemas internacionales de búsqueda y rescate (SAR).



y activando de manera inmediata los protocolos de auxilio. La ausencia de una obligación legal para su instalación y uso limita la capacidad de respuesta temprana ante siniestros marítimos y reduce significativamente la eficacia de las operaciones de rescate, especialmente en zonas alejadas de la costa o de alto riesgo operacional.

En lo relativo a delitos cometidos a bordo, si bien el artículo 175 del Código Procesal Penal establece la obligación de denuncia por parte de capitanes y oficiales, esta norma no se encuentra reflejada en la Ley de Navegación, lo que dificulta su conocimiento, tanto de la obligación misma como de las consecuencias de su existencia, y aplicación práctica en el ámbito marítimo.

Por otra parte, los registros audiovisuales exigidos para naves que operan con piloto automático carecen hoy de una protección penal específica frente a su destrucción o alteración dolosa, lo que genera un vacío normativo que puede afectar la investigación de siniestros y la protección de derechos.

En cuanto al deber de auxilio en caso de accidentes, la Ley de Navegación contempla actualmente una obligación general de los capitanes, sancionada con la cancelación del título profesional. Sin embargo, no prevé una presunción de culpabilidad en caso de incumplimiento ni regula con rango legal la obligación de las naves cercanas de prestar auxilio, como sí lo hace la normativa reglamentaria y comparada (por ejemplo, las normas de la Organización Marítima Internacional).

Finalmente, en el plano laboral, el Código del Trabajo contempla el deber del empleador de registrar las horas de trabajo y descanso, pero carece de mecanismos de control objetivos y verificables que aseguren la trazabilidad de los registros. Esto genera una brecha respecto de los estándares internacionales sobre seguridad y prevención de la fatiga, en particular los establecidos en el Convenio STCW (*Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar*).

En síntesis, los vacíos legales y desajustes detectados justifican la necesidad de introducir reformas que fortalezcan la seguridad de la navegación, refuercen la fiscalización y alineen la normativa chilena con los estándares internacionales en la materia.

IV. CONTENIDO DE LA PROPUESTA

Por medio de esta iniciativa se plantea un conjunto de modificaciones al Decreto Ley N° 2.222, sobre Navegación, y al Código del Trabajo, con el objeto de fortalecer



la seguridad marítima, modernizar los mecanismos de fiscalización y garantizar mejores condiciones laborales en el sector marítimo y portuario.

En primer lugar, se perfecciona el régimen de inscripción de naves, estableciendo como regla general la obligación de presentar el certificado de arqueo al momento de matricular una embarcación. La actual normativa contempla excepciones amplias, especialmente para naves menores, lo que dificulta un control efectivo de una parte significativa de la flota nacional. Con la reforma, las excepciones se restringen únicamente a aquellas embarcaciones que, por sus características, finalidad o zona de operación, representen un riesgo bajo para la seguridad de la navegación y del medio marino.

Asimismo, se refuerzan las medidas de control sobre el uso del piloto automático, en lo concerniente a que la nave que cuente con este sistema deberá instalar cámaras de vigilancia y dispositivos de grabación que permitan constatar la atención permanente del capitán o patrón a las condiciones externas. Al respecto, se introduce un nuevo tipo penal que sanciona con penas de presidio a quienes destruyan, alteren u oculten estos registros audiovisuales, o manipulen dolosamente los instrumentos de seguridad o posicionamiento satelital exigidos por la normativa, cerrando un vacío legal que hasta ahora dificultaba la persecución de estas conductas.

En materia de seguridad operacional, se incorpora una disposición expresa que faculta a la Autoridad Marítima a realizar pruebas de alcoholemia y narcotest al personal que desempeñe funciones a bordo, especialmente en maniobras críticas de navegación, carga, descarga u operación de maquinaria. Se establece, además, que la negativa injustificada a someterse a dichas pruebas será considerada como presunción de consumo y dará lugar a sanciones administrativas. En caso de accidentes con resultado de muerte, lesiones graves o daños significativos al medio ambiente, estas pruebas tendrán carácter obligatorio para los miembros de la tripulación que pudieran haber tenido responsabilidad en los hechos.

Asimismo, la propuesta incorpora la obligatoriedad del uso de radiobalizas de emergencia en toda nave que opere en aguas sometidas a la jurisdicción nacional. El reglamento dictado por la Autoridad Marítima determinará las especificaciones técnicas mínimas, los procedimientos de instalación, registro, mantención y reemplazo de estos dispositivos, considerando los estándares internacionales vigentes.

La propuesta también refuerza la obligación de denuncia de delitos cometidos a bordo. Si bien esta obligación se encuentra en el Código Procesal Penal, se



incorpora de manera expresa en la Ley de Navegación, a fin de asegurar un conocimiento más directo de la norma por parte de capitanes y oficiales, fortaleciendo la coherencia del sistema jurídico y la colaboración con la justicia penal.

Otro eje relevante del proyecto es la modernización del deber de auxilio en caso de accidentes marítimos. A través de esta reforma, se establece una presunción legal de culpabilidad para el capitán que, sin causa justificada, abandone el lugar del siniestro sin prestar auxilio ni dar aviso inmediato a la Autoridad Marítima. Además, se eleva a rango legal la obligación de dicha Autoridad de ordenar que las naves cercanas o en condiciones de zarpar presten socorro urgente a quienes se encuentren en inminente peligro de vida, sancionando el incumplimiento de esta orden conforme a lo dispuesto en el Código Penal.

Finalmente, en el ámbito laboral, se perfecciona el régimen de control de las jornadas y descansos de la dotación de las naves. La actual regulación descansa principalmente en el registro a cargo del capitán, lo que no garantiza una fiscalización objetiva ni trazable. La propuesta introduce la obligación de contar con mecanismos de control verificables y contrastables por la Dirección del Trabajo y la Autoridad Marítima, con el fin de resguardar los derechos de los trabajadores y prevenir los riesgos asociados a la fatiga en las operaciones marítimas.

En definitiva, el proyecto busca actualizar la legislación marítima chilena, cerrando vacíos legales y alineándola con los estándares internacionales, con el propósito de reforzar la seguridad de la navegación, proteger la vida humana en el mar y garantizar mejores condiciones de trabajo para la gente de mar.

En mérito de lo expuesto, vengo a presentar el siguiente:



PROYECTO DE LEY

Artículo 1°. Introdúzcanse las siguientes modificaciones al Decreto Ley N° 2.222, sobre Navegación:

1. En el artículo 12:

a. En el inciso primero, suprimase la frase “, cuando corresponda,”.

b. Incorpórase la siguiente frase entre las expresiones “el reglamento.” y “Además”: *“El reglamento podrá establecer excepciones fundadas, limitadas exclusivamente a naves que por sus dimensiones, finalidad o zona de operación presenten un riesgo bajo para la seguridad de la navegación y el medio marino.”.*

2. Incorpórese los siguientes incisos cuarto y quinto nuevos, al artículo 29:

“El que, con el objeto de ocultar hechos constitutivos de infracción o delito, destruyere, ocultare, alterare o hiciere desaparecer registros audiovisuales exigidos por la Ley de Navegación, será sancionado con la pena de presidio menor en su grado medio a máximo, sin perjuicio de las penas que correspondan por los delitos encubiertos.

Igual pena se impondrá al que, con igual propósito, apague, inutilice o manipule dolosamente instrumentos tecnológicos de seguridad o posicionamiento satelital, exigidos por la normativa marítima, o impida su adecuado funcionamiento.”.

3. Incorpórese al artículo 84 el siguiente inciso segundo, nuevo:

“Asimismo, el capitán de la nave y los demás oficiales de abordaje tendrán el deber de denunciar los delitos que se cometan durante el viaje o a bordo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 175 del Código Procesal Penal.”.

4. Incorpórese al artículo 91 el siguiente inciso tercero, nuevo, pasando el actual inciso tercero, a ser inciso cuarto.

“Asimismo, el reglamento establecerá la forma, las condiciones y los requisitos técnicos para la instalación, uso y mantenimiento de radiobalizas indicadoras de



posición de emergencia, cuyo uso será obligatorio para la embarcación y su tripulación, conforme a lo previsto en el mismo.”.

5. Agregase un nuevo artículo 97 bis, del siguiente tenor:

“Artículo 97 bis.- Las personas que ejerzan funciones a bordo de naves, artefactos navales u otras instalaciones flotantes deberán someterse a pruebas científicas o técnicas para detectar la presencia de alcohol, estupefacientes o sustancias sicotrópicas en su organismo.

Estas pruebas podrán aplicarse, en particular, a quienes participen en maniobras de navegación, faenas de carga o descarga, actividades extractivas, operación de maquinaria o en cualquier otra actividad a bordo que pueda afectar la seguridad de la vida humana en el mar, la protección del medio marino, o la seguridad de las operaciones marítimas o portuarias.

En caso de ausencia de medios técnicos en el lugar de la fiscalización, la persona podrá ser derivada al centro de salud más cercano para la práctica de un examen de alcoholemia o toxicológico.

La negativa injustificada a someterse a dichas pruebas se considerará presunción de consumo de sustancias prohibidas para efectos administrativos y podrá dar lugar a la suspensión preventiva de la matrícula, licencia o autorización correspondiente, sin perjuicio de otras sanciones que pudieren corresponder.

Con todo, en caso de accidentes que resulten en lesiones graves, muerte de personas o daños significativos al medio ambiente o a las instalaciones portuarias, y en que se vea involucrada una determinada embarcación, la prueba toxicológica será obligatoria respecto de los miembros de la tripulación que, por la naturaleza de sus funciones, hayan podido tener responsabilidad o participación en los hechos.”.

6. En el artículo 112, incorpórese el siguiente inciso cuarto, nuevo, pasando el actual inciso cuarto, a ser inciso quinto.

“Se presumirá la culpabilidad del capitán que abandone el lugar del accidente sin prestar auxilio ni dar cuenta inmediata a la Autoridad Marítima, salvo que existan circunstancias que lo justifiquen.”.

7. Agregase un nuevo artículo 112 bis, del siguiente tenor:



“Artículo 112 bis. - Al tomarse conocimiento de un siniestro en el que existan vidas en inminente peligro, podrá obligarse a las naves que se encuentren en sus cercanías o por las que se encuentren en condiciones de zarpar desde el puerto a prestar auxilio inmediato.

Las naves obligadas a prestar dicho auxilio deberán cumplir con la orden impartida, salvo que la ejecución de esta entrañe un grave riesgo para su propia seguridad, la de su tripulación o la de sus pasajeros.

El capitán que, sin causa justificada, no cumpliera esta orden, será sancionado con la cancelación de su título, sin perjuicio de la responsabilidad penal que pueda afectarle por este mismo hecho.”

Artículo 2°.- Modifícase el artículo 115 del Código del Trabajo, contenido en el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2002, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, en el inciso tercero, en la forma que se indica:

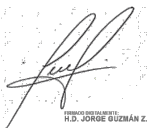
A continuación del punto aparte, que pasa a ser punto seguido, incorpórase la siguiente frase:

“Para efectos de verificar el cumplimiento de los tiempos mínimos de descanso, se establecerán mecanismos de control objetivos y verificables, que aseguren la trazabilidad, fidelidad y disponibilidad de los registros. Se podrá fiscalizar el cumplimiento de esta obligación mediante inspecciones programadas o aleatorias. El incumplimiento será sancionado conforme a las normas generales de este Código.”

JORGE GUZMÁN ZEPEDA

H. Diputado de la República




H.D. JORGE GUZMÁN Z.


H.D. CAROLINA TELLO R.

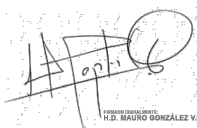

H.D. TOMÁS KAST S.


H.D. GUILLERMO VALDÉZ C.


H.D. DIEGO SCHALPER S.


H.D. ROBERTO CELEDÓN F.


H.D. ALEJANDRO BERNALES M.


H.D. MAURO GONZÁLEZ V.

