

Tras el cierre de la Comisión Especial Investigadora

Los siete puntos que conforman la propuesta de Ley Bruma

Se trata del informe final de la Comisión Especial Investigadora de Seguridad Marítima de la Cámara de Diputados conformada por la tragedia que desató la presunta desgracia de los siete tripulantes de la embarcación de pesca artesanal Bruma de matrícula del puerto de Constitución.

Tras ocho sesiones se recibieron informes y testimonios de expertos en el tema marítimo y de familiares de las víctimas, una de ellas efectuada en la ciudad de Constitución, en la región del Maule, por lo cual, la última realizada este martes 19 de agosto fue para votar una propuesta de informe final.

Según indica el acta elaborada por la secretaria, la propuesta de informe final fue presentada por los diputados Hugo Rey, Felipe Donoso, Alexis Sepúlveda, Jaime Naranjo, Roberto Celedón y Jorge Guzmán como redactor del documento. ●

Forma parte de las conclusiones de los diputados que indagaron sobre la seguridad marítima de la pesca artesanal



1. Propuesta de modificación al régimen de arqueo de buques en Chile:

Se modifica el artículo 12, para eliminar la exclusión de embarcaciones menores de 12 metros de la obligación de contar con certificado de arqueo, lo que en la actualidad dificulta su control y fiscalización pese a que igualmente presentan riesgos de seguridad.

Se complementa la norma con una fórmula que exija el certificado de arqueo a todas las naves, salvo en casos debidamente justificados y regulados, limitados a aquellas embarcaciones que, por sus características, dimensiones o zona de operación, representen bajo riesgo para la seguridad marítima y el medio marino.

2. Tipificación penal de la manipulación de registros audiovisuales en naves: Si bien hoy en día se exige a las naves con piloto automático contar con sistemas de vigilancia y grabación para garantizar la seguridad y facilitar investigaciones, no se contemplan sanciones específicas frente a la manipulación dolosa de dichos registros. Se plantea incorporar un delito que penalice la destrucción, ocultamiento o alteración fraudulenta de grabaciones e instrumentos tecnológicos de seguridad o posicionamiento satelital, estableciendo para ello la pena de presidio menor en su grado medio a máximo (541 días, en su tramo más bajo, a 5 años de prisión), con el fin de proteger la verdad judicial, la transparencia del sistema marítimo y la seguridad de la vida y derechos de la tripulación.

3. Incorporación del deber de denuncia en la Ley de Navegación: Se busca reforzar la coherencia y facilitar la aplicación práctica del deber de denuncia de delitos cometidos a bordo de naves, actualmente regulado solo en el artículo 175 del Código Procesal Penal, lo que dificulta su conocimiento por parte de capitanes, oficiales y la Autoridad Marítima. Para subsanar esta desconexión, se plantea modificar el artículo 84 de la Ley de Navegación incorporando expresamente la obligación de denuncia conforme al Código Procesal Penal, facilitando su conocimiento por los operadores marítimos.

4. Fiscalización del consumo de alcohol y drogas en el

ámbito marítimo: Se aborda a nivel legal lo que, según el informe de la BCN, hoy solo existe a nivel de un "ordinario" de la DIRECTEMAR. Así, se establece legalmente la facultad de hacer pruebas de alcoholemia o narcotest a quienes ejerzan funciones a bordo que puedan afectar la seguridad marítima, estableciendo la obligatoriedad de tales exámenes en casos de accidentes graves y la presunción de consumo ante negativa injustificada.

5. Fortalecimiento del deber de auxilio en la navegación marítima: Actualmente, el artículo 112 de la Ley de Navegación establece la obligación de prestar ayuda al producirse una colisión o abordaje entre naves. Sin embargo, se plantea avanzar hacia un marco más estricto, incorporando una presunción legal de culpabilidad para quienes, estando en condiciones de prestar auxilio, omitan hacerlo y abandonen el lugar del siniestro, tomando como referencia lo dispuesto en la Ley de Tránsito respecto de conductores que huyen tras un accidente.

6. Elevación a rango legal de la obligación de auxilio dispuesta por la Autoridad Marítima: La propuesta plantea incorporar la obligación actualmente contenida en un reglamento de DIRECTEMAR que ordena a las naves cercanas o listas para zarpar prestar auxilio inmediato en caso de siniestros con vidas en inminente peligro. En caso de incumplimiento injustificado, el capitán será sancionado con la cancelación de su título, sin perjuicio de la eventual responsabilidad penal.

7. Fortalecimiento del control de los tiempos de descanso de la dotación: La propuesta busca subsanar la débil verificación del cumplimiento de los tiempos mínimos de descanso de la tripulación, actualmente dependiente de registros gestionados por el capitán sin un sistema objetivo o contrastable. Se plantea incorporar mecanismos de control verificables, como sistemas automatizados de registro cruzado, auditorías aleatorias o dispositivos biométricos, garantizando trazabilidad y fidelidad de los registros. Además, se faculta a la Autoridad Marítima para fiscalizar su cumplimiento mediante inspecciones, estableciendo sanciones ante incumplimientos.