



SESIÓN N°2, 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 3 DE JUNIO DE 2025. SE ABRE A LAS 19:44 HORAS.

SUMARIO.

Esta sesión tiene por objeto escuchar la exposición de las siguientes personas, en el contexto de los mandatos de esta 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.
- La representante de las familias de los tripulantes de la embarcación "Bruma", señora Catalina Medel.

Resultados:

Se recibió a 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, y a la representante de las familias de los tripulantes de la embarcación "Bruma", señora Catalina Medel.

ASISTENCIA

Preside su titular el diputado señor Hugo Rey.

Asisten los integrantes de la Comisión, las diputadas señoras María Candelaria Acevedo, Karen Medina, Joanna Pérez y Consuelo Veloso, y los diputados señores Roberto Arroyo, Roberto Celedón, Felipe Donoso, Benjamín Moreno, Jaime Naranjo, Hugo Rey y Alexis Sepúlveda.

Asiste además el diputado señor Jorge Brito.

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.

Concurre 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



Firmado electrónicamente

<https://extranet.camara.cl/verificardoc>

Código de verificación: 92C020E0E7FCE1BA

Nacional Bacaladera de Chile, FENABACH, señora Claudia Urrutia, y la representante de las familias de los tripulantes de la embarcación "Bruma", señora Catalina Medel.

CUENTA.

Se han recibido los siguientes documentos:

1.- Reemplazos permanentes:

- Del diputado señor Alexis Sepúlveda al diputado señor Luis Malla.
- De la diputada señora Joanna Pérez al diputado señor Miguel Mellado.
- Del diputado señor Jorge Guzmán al diputado señor Héctor Ulloa.

Se consignaron los reemplazos.

2.- Solicitud del diputado señor Roberto Arroyo para que cuando la Comisión sesione en la comuna de Concepción, región del Biobío, pueda reunirse en el Salón Ester Roa de la Municipalidad de dicha comuna.

Se tuvo presente.

3.- Sugerencias de invitados de los diputados señores Roberto Arroyo, Hugo Rey, Felipe Donoso, Roberto Celedón.

A disposición de las señoras y señores diputados.

4.- Oficio N°080/2025 del Director de la Biblioteca del Congreso Nacional, señor Diego Matte, por el cual indica que el funcionario de esa entidad que asistirá a las sesiones de la Comisión será el señor Leonardo Arancibia.

Se tuvo presente.

5.- Correo electrónico de la representante del Sindicato Interempresas de Oficiales de Naves Especiales y Regionales, SIET, señora Mónica Charpentier, por el cual solicita audiencia ante la Comisión a objeto de exponer antecedentes técnicos y normativos relacionados con el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, R.I.P.A., en el marco de la Investigación que lleva esta Comisión.

Se tuvo presente.

6.- Correo electrónico 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, por el cual pone a disposición de la Comisión su juicio técnico, acerca de los hechos que provocaron esta Comisión Investigadora.

A disposición de las señoras y señores diputados.

7.- Confirmación para asistir a la sesión de hoy de 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, y de la representante de las familias de los tripulantes de la embarcación Bruma, Catalina Medel. Ambas son acompañadas por diversos familiares de los tripulantes de la citada embarcación.

Se tuvo presente.

ACUERDOS.

La Comisión acordó:

1.- Solicitar a la Biblioteca del Congreso Nacional la confección de un informe en derecho comparado de legislación sobre seguridad marítima nacional e internacional, a nivel nacional e internacional. Asimismo, agregar al informe, el listado de todos los tratados internacionales suscritos y vigentes por Chile en materia de seguridad marítima.

2.- Invitar de manera permanente a las sesiones de la comisión, a 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.

3.- Enviar Oficio ORD. N°DN-02036/2025 de la Directora Nacional de SERNAPESCA, en respuesta al oficio de fiscalización N°97201 de fecha 8 de abril de 2025 de los diputados señores Roberto Celedón y Jorge Brito, al chat de la comisión para sus antecedentes.

4.- Agregar en la lista de invitados a la Comisión, al señor Felipe Sandoval Precht, presidente de La Sociedad Nacional de Pesca (Sonapesca F.G.).

5.- Citar para la siguiente sesión del día martes 10 de junio del año 2025, al VA señor Roberto Zegers Leighton, Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante; al Capitán de Navío, LT señor Sergio Wall Olivari, Gobernador Marítimo de Talcahuano; a la Directora Nacional del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura, señora María Soledad Tapia Almonacid, y al Subsecretario de Pesca y Acuicultura, señor Julio Salas Gutiérrez.

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 representante de las familias de los tripulantes de la embarcación "Bruma", señora Catalina Medel, expuso muy sentidamente señalando que ella era hija y hermana de dos pescadores artesanales que, al día de hoy, seguían desaparecidos y cuyas muertes permanecían impunes. Y que carga con el dolor y con la responsabilidad de exigir justicia, no solo por su padre, sino por siete familias que vivían la misma tragedia.

Relató que la madrugada del 30 de marzo marcó un antes y un después para todos. Recordó con precisión ese domingo, cuando, junto a su madre y a Claudia, esperaron detrás de una reja para que les permitieran ingresar a la Capitanía de Puerto y dar aviso de que nadie había tenido contacto con la Bruma, la lancha donde viajaban los suyos. Conociendo la rigurosidad con la que su padre trabajaba, quien además era el patrón de la embarcación, supieron desde el primer instante que algo no andaba bien.

También recordó haber pasado largas horas sentada en el suelo junto a las demás familias, intentando entender la lentitud de la Armada para activar el protocolo, a pesar de que la embarcación cumplía con todas las condiciones para hacerlo.

Se preguntó, dijo:

¿Por qué no despegó un helicóptero?

¿Por qué no zarpó ninguna nave de rescate cuando la Bruma dejó de emitir señal?

¿Cómo fue que esa señal se perdió por completo?

Agregó que, lo más doloroso fue que una lancha artesanal llegó antes que cualquier autoridad al lugar del accidente, y fue gracias a ella que se encontraron las primeras evidencias, partes de la embarcación, que confirmaban el brutal daño ocasionado por el barco Cobra, de la empresa Blumar.

Nuevamente se preguntó con rabia y desconsuelo, expresó:

¿Hasta cuándo serían los pescadores artesanales quienes debían hacer el trabajo que

corresponde a las instituciones?

¿Hasta cuándo la seguridad en el mar seguiría dependiendo del abandono?

Señaló que, con los días, se encontró la balsa salvavidas. Estaba sin activar. Fue entonces cuando la esperanza se vino abajo. A través de imágenes, les tocó reconocer ropa, restos de la lancha, objetos personales, todo lo cual hizo que el dolor creciera aún más.

Expresó que, esperaron encontrar el puente de mando. Pensaron que tal vez ahí estarían ellos. Pero nuevamente se enfrentaron a la nada. Esa búsqueda solo sirvió para confirmar lo que todos temían, que a sus seres queridos los habían hecho desaparecer. Manifestó que, murieron de forma atroz, por la negligencia criminal de quienes tripulaban el pesquero industrial, quienes, al sentir el impacto, no detuvieron el barco, no prestaron ayuda, y dejaron que siete vidas se perdieran en el mar.

Destacó que La Bruma era más que una lancha artesanal con matrícula en Constitución. Era un hogar flotante, un punto de encuentro, una embarcación reconocida a lo largo de Chile, una lancha maulina que cada temporada seguía el bacalao hasta las cercanías de Isla Santa María, donde fue brutalmente colisionada por el Cobra, cuyos tripulantes aún permanecían en libertad y sin remordimiento alguno.

Resaltó que los siete pescadores de la Bruma eran José Carrasco, Jonathan Torres, Carlos Escárate, Julio Gallardo, Juan Jorge Muñoz, José Medel González (su padre) y José Medel Sepúlveda (su hermano). Cada uno de ellos contagiaba alegría y humanidad. Compartían su comida, su experiencia, sus historias, sus risas. No solo eran familia, manifestó, eran un grupo humano excepcional, cuya pérdida dejaba una huella imborrable en todos quienes los conocieron.

Añadió que el contraste existente entre la pesca artesanal y la industrial, siempre tenso, ahora es abismal. Los pescadores sabían que el mar era peligroso, y sus familias también. Por eso se despedían con rituales, con bocinazos, con miradas. Pero nunca imaginaron que un ser humano tomaría la decisión consciente de no salvarlos, agregó.

Solicitó, en representación de las familias, una investigación seria, profunda y transparente, que obligue a cada institución responsable a rendir cuentas por su negligencia y omisión. Que nunca más la vida de un pescador artesanal fuera considerada prescindible en Chile.

Finalmente, pidió una ley que garantizara mayor seguridad, más fiscalización, y menos impunidad para las grandes empresas pesqueras que operaban sin respeto por la vida humana, y un aplauso para los siete mauchos y para todos los pescadores artesanales de Chile.

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, expuso con apoyo de una [presentación en power point](#) que hasta la fecha de los hechos no se habían producido conflictos con la pesca industrial, aun cuando en el sur del paralelo 47 ambas flotas convivían. Reconoció que existían diferencias de opinión en los comités de manejo, pero que estas no derivaban en roces ni en actos de violencia. Destacó que el gremio que representaba jamás había participado en manifestaciones violentas y que su accionar se desarrollaba de forma objetiva y coordinada con las autoridades.

Sin embargo, relató que la madrugada del 30 de marzo marcó un punto de quiebre, coincidiendo con lo ya señalado por una representante de las familias. A partir de esa fecha, se comenzaron a evidenciar y denunciar a través de registros audiovisuales diversas vulnerabilidades y lo que calificó como "acciones temerarias" por parte de ciertos actores de la flota industrial, consistentes en maniobras peligrosas realizadas sobre embarcaciones artesanales.

Afirmó que, si bien las normativas exigen la instalación de equipos de seguridad y posicionamiento, existían pruebas concretas de que algunos de estos equipos eran apagados intencionalmente, con el fin de evadir fiscalización. Agregó que la flota artesanal operaba con

altos estándares técnicos, incluyendo la embarcación Bruma, la cual había sido revisada exhaustivamente por la Armada y se encontraba en regla. Mencionó que el Servicio Nacional de Pesca podía dar cuenta de que no existían multas asociadas a dicha nave.

Explicó que el propio gremio había denunciado irregularidades cometidas por otros, como las denominadas "carreras olímpicas", en que ciertas embarcaciones zarpaban o comenzaban a calar antes del horario permitido. Reiteró que el cumplimiento normativo del gremio era riguroso, destacando la ausencia de pesca ilegal y la existencia de múltiples dispositivos de seguridad en sus embarcaciones: BOSAD, radiobalizas de emergencia, radar, GPS, navegadores, antenas ICE y Starlink, entre otros. Asimismo, detalló que contaban con sistemas de monitoreo meteorológico y oceanográfico que les permitían planificar sus rutas y operaciones de forma eficiente.

Recalcó que los pescadores artesanales trabajaban en condiciones exigentes, con turnos de 20 días en alta mar sin evitar temporales ni fondear en busca de resguardo. Señaló con orgullo que el gremio llevaba más de una década desarrollando programas de capacitación en conjunto con Bomberos, SAMU, SAPU y la Armada, orientados a la prevención de riesgos y la activación de protocolos de emergencia. Subrayó que José Luis Medel, una de las víctimas, fue secretario del gremio durante dichas actividades y que, como tripulante de la Bruma, contaba con formación específica en activación de balsas, evacuación y coordinación con la Armada.

Informó que la Bruma había aprobado su revisión técnica en los primeros días de febrero, obteniendo una calificación sobresaliente. No obstante, indicó que incluso en embarcaciones técnicamente equipadas, como la Bruma, ciertos dispositivos como el EPIRB (radiobaliza que se activa al hundirse una nave) no resultaban útiles si una parte de la embarcación no se hundía, como ocurrió en este caso.

Organizó su intervención en cinco puntos clave: exigencias normativas, búsqueda y salvamento, fiscalización, procesos de investigación del accidente y responsabilidad de la empresa. En cuanto a las normativas, señaló que Chile había suscrito importantes tratados internacionales desde la década del setenta, como el Convenio SOLAS, el Convenio FAL, el Reglamento RIPA y el Convenio de Torremolinos, todos ellos orientados a evitar abordajes y mejorar la seguridad en naves pesqueras. Sin embargo, cuestionó de forma crítica la falta de implementación efectiva de estas normativas en el país, denunciando la ausencia de fiscalización, dotación y recursos, tanto en la Armada como en los organismos competentes. Afirmó que, como Estado, Chile estaba al debe desde hacía muchos años.

Reiteró que las pérdidas humanas en el mar no eran nuevas ni exclusivas de la pesca artesanal, y que las estadísticas confirmaban una tendencia dolorosa. Señaló que, como gremio, fueron pioneros en la implementación del sistema POSAT, sistema satelital de posicionamiento obligatorio para embarcaciones bacaladeras, incluso antes de que la ley lo exigiera.

Relató que la tragedia comenzó a evidenciarse alrededor de las 10 de la mañana, cuando la embarcación Lucas intentó contactar sin éxito a la Bruma. A partir de ese momento, se activaron las alarmas tanto en la Armada como en el gremio, considerando que el POSAT dejaba de transmitir después de dos horas sin señal. La Oficina FIS Pesca y el Servicio Nacional de Pesca, encargados del control de las rutas de navegación, también habrían recibido alertas.

Indicó que los registros de navegación y los datos técnicos permitirían demostrar que la Bruma cambió su rumbo minutos antes del impacto fatal, lo que indicaría que la tripulación estaba despierta y activa al momento del accidente.

Asimismo, dejó constancia de que la embarcación "Bruma" informó su posición con doce horas de antelación, lo cual quedó registrado en los sistemas de la Armada. Por ello, enfatizó que, frente a quienes afirmaban que no se había entregado información o desconocían su ubicación, existían pruebas concretas que lo desmentían.

Mencionó que, el día 30, se recibieron las primeras imágenes desde una aeronave contratada por la pesca artesanal. En ellas se evidenció la gravedad de la situación, lo que

dio paso al cambio de fase, desde emergencia a búsqueda y salvamento. Destacó que fue el barco argentino "Recoleta" el que respondió al llamado de los pescadores artesanales, mientras que los buques industriales presentes en la zona no lo hicieron, a pesar de su deber legal de responder a llamados de socorro por el canal 16. Afirmó que los registros de navegación demostrarían esta omisión.

Agregó que, aproximadamente a las cinco de la tarde de ese mismo día, la embarcación "Lucas" envió la primera imagen desde la zona del accidente. Fue en ese momento cuando se confirmó que la "Bruma" había sido colisionada. Si bien no se tenía claridad sobre qué embarcación era la responsable, las evidencias mostraban un grado de destrucción significativo. Sin embargo, no se observó la balsa, lo cual llamó la atención, añadió, considerando que la tripulación contaba con formación técnica para su activación. Esta omisión llevó a suponer que no hubo tiempo de reacción ante el impacto, dada la brutalidad de la colisión, complementó.

Señaló que, durante la búsqueda, se produjo una competencia entre la Armada y la pesca artesanal por quién encontraba primero los restos, lo que se consideró lamentable. En contraste, el gremio artesanal actuó coordinadamente, respetando los protocolos, en colaboración con la Armada, recibiendo instrucciones para desplegarse en cuadrantes asignados y contribuyendo activamente a la búsqueda.

Expuso también que, luego del accidente, la empresa británica Underdip, contratada por el gremio, ofreció realizar un análisis del fondo marino de forma gratuita, lo que permitió determinar el nivel de daño e incluso identificar restos biológicos. Esto se vinculó con el conocimiento que el gremio tiene sobre el comportamiento de especies marinas como la jaiba, y sobre los tiempos de descomposición bajo distintas condiciones oceánicas, lo que sirvió para explicar los hallazgos realizados días después, indicó.

Enfatizó en que el conocimiento del ecosistema submarino era crucial para este tipo de operaciones, pero que no existía un estudio sistemático de esas características por parte del Estado. Reiteró que existe una deuda pendiente en términos de investigación, fiscalización y cumplimiento de normativas internacionales, como el reglamento RIPA o los convenios firmados desde los años setenta.

Relató la importancia del hallazgo de una pieza metálica fue clave: la sobrequilla, cuyos pernos de acero inoxidable y estructura fueron pulverizados, dando cuenta de la fuerza brutal de la colisión. Recalcó que el daño fue de tal magnitud que la Armada, por respeto a las familias, decidió no mostrar ciertas imágenes. Esta decisión se entendió, ya que las fotografías provocaron un gran impacto emocional en los familiares de las víctimas.

Sostuvo que fue gracias a la fortaleza del gremio, su organización, y el equipamiento avanzado de la "Bruma" (como su condición de embarcación bacaladera), que se logró activar rápidamente una respuesta. Lamentó, no obstante, que los protocolos formales exigiesen 48 horas para activar la fase de búsqueda oficial, lo que pone en evidencia una vez más la necesidad de revisar los procedimientos vigentes en el país ante este tipo de tragedias.

Asimismo, expresó con profunda preocupación una serie de observaciones y cuestionamientos relacionados con el accidente marítimo que involucró a la embarcación artesanal Bruma y el buque industrial Cobra, ocurrido recientemente. En su exposición, puso en duda la versión oficial entregada por la empresa responsable del buque industrial, señalando que no existía registro alguno de la comunicación por Canal 16, pese a que desde la Bruma sí se habría transmitido la señal correspondiente.

Indicó que la embarcación artesanal cumplía con los requerimientos establecidos para su categoría, específicamente para embarcaciones menores de 12 metros, y que los restos rescatados evidenciaban que los dispositivos reflectantes de radar y la luz de tope se encontraban intactos. Afirmó que estos elementos, siendo metálicos, debieron haber sido detectados por los radares de los buques industriales cercanos, especialmente considerando que estos equipos cuentan con la capacidad técnica suficiente como para detectar incluso objetos tan pequeños como una pelota de tenis en el mar.

Cuestionó la demora en la respuesta de la Armada de Chile ante la emergencia,

planteando que la recuperación de los restos y de los dispositivos por parte de una embarcación artesanal, antes de la intervención formal de la autoridad, generaba dudas sobre los protocolos aplicados. Asimismo, criticó la ausencia de registros de video de los sistemas de monitoreo a bordo, tales como el sistema DRI (de la Ley General de Pesca y Acuicultura) y el sistema Supersol, ambos obligatorios y diseñados para registrar operaciones y rutas por un período de tres años.

En relación con los equipos de navegación, denunció que varios buques industriales apagan deliberadamente sus sistemas AIS, lo cual consideró una práctica común para ocultar zonas de pesca, en abierta contradicción con los principios de seguridad y transparencia que deberían imperar en la navegación. Esta práctica, según expresó, se encuentra fuera de control ante la ausencia de fiscalización y sanciones efectivas.

Manifestó que, a su juicio, el mayor peso de la responsabilidad recae sobre la nave de mayor tonelaje, como lo establece el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (RIPA). Hizo un paralelo con las normas del tránsito terrestre, donde la responsabilidad recae en quien tiene la mayor capacidad de daño, aunque el otro actor haya incurrido en una falta menor.

Expresó también su inquietud por la deficiente coordinación institucional entre la Fiscalía Marítima y el Ministerio Público. Afirmó que la primera debiera encargarse de generar procesos de investigación técnica y aprendizaje preventivo, mientras que la segunda debería adoptar medidas cautelares y acciones penales para evitar nuevos hechos similares. Sin embargo, sostuvo que ambas entidades se encontraban al debe, y que no se había avanzado con la celeridad ni rigurosidad que el caso ameritaba.

Criticó además el incumplimiento sistemático de convenios y tratados internacionales suscritos por el Estado de Chile, tales como el Convenio SOLAS y el Código de Investigación de Siniestros Marítimos. Reclamó que, a diferencia de otros países como México, donde los procesos de investigación se documentan y se publican en plazos breves, en Chile no existe registro público ni sistemático de accidentes marítimos que permita generar aprendizajes colectivos.

Finalmente, expresó su angustia frente a la falta de garantías para la pesca artesanal, señalando que los pescadores se ven permanentemente expuestos a situaciones de riesgo, sin un sistema efectivo de monitoreo, comunicación ni respuesta de emergencia. Denunció que incluso las radios instaladas no siempre cuentan con operadores que registren los llamados de auxilio, y que las capitanías de puerto carecen de equipos para comunicarse con embarcaciones extranjeras, lo cual agrava aún más el escenario ante el ingreso de flotas foráneas como la china.

Concluyó su intervención señalando que, a pesar de los múltiples marcos normativos nacionales e internacionales vigentes, el Estado chileno ha demostrado graves falencias en su aplicación, fiscalización y control, generando un clima de impunidad que afecta directamente a los trabajadores del mar y que, en su opinión, debe ser abordado con urgencia por las autoridades competentes.

Habiéndose cumplido el objeto de la sesión, se levanta a las **21:10 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 2ª, celebrada en martes 3 de junio de 2025, de 19:30 a 21:05 horas.

Preside el diputado señor Hugo Rey.

Asisten las diputadas señoras María Candelaria Acevedo, Karen Medina, Joanna Pérez y señorita Consuelo Veloso, y los diputados señores Roberto Arroyo, Roberto Celedón, Felipe Donoso, Jorge Guzmán, Benjamín Moreno, Jaime Naranjo, Alexis Sepúlveda y Jorge Brito.

Concurren, en calidad de invitados, 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, y la representante de las familias de los tripulantes de la embarcación Bruma, señora Catalina Medel, acompañadas de diversos representantes de familiares de los tripulantes.

TEXTO DEL DEBATE

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

El señor **REY** (Presidente).- En 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 **REY** (Presidente).- La presente sesión tiene por objeto escuchar la exposición de las siguientes personas, en el contexto del mandato 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, y la representante de las familias de los tripulantes de la embarcación Bruma, señora Catalina Medel.

Las representantes están acompañadas por diversos familiares de los tripulantes de la citada embarcación.

Tiene la palabra la diputada Consuelo Veloso.

La señorita **VELOSO** (doña Consuelo).- Señor Presidente, me gustaría valorar, en primer lugar, este espacio que se ha generado, en la comisión investigadora. Valoro la presencia transversal de muchísimos parlamentarios de la Región del Maule. Considero que, en este tipo de cosas, no podemos perder ni un segundo y tenemos que trabajar codo a codo.

Saludo a los familiares, que es lo más importante, a todos los "mauchos" que están acá, porque entendemos que, ante la pérdida tan dolorosa que han sufrido, esa herida se hace todavía más grande cuando no hay verdad ni justicia. Es una herida que sangra para siempre. Bien lo sabemos de alguna forma, todos y todas, frente a otro tipo de situaciones que han ocurrido a lo largo de la historia.

En ese sentido, la responsabilidad que presuntamente tendrían estas empresas involucradas, sin duda, tiene que despejarlo la justicia. Sin embargo, me parece importante el espacio que vamos a tener para discutir otro tipo de responsabilidades y, con el informe final, podamos

robustecer las acciones que va a emprender la familia o que van a seguir emprendiendo.

Así es que saludo la presencia y el espíritu de lucha permanente que han tenido, porque cuando dejamos de luchar y de recordar a los nuestros, es cuando realmente se van. Y no podemos permitir que eso pase. Sé que eso es lo que están haciendo y del gran sacrificio que significó trasladarse hasta acá.

Por mi parte y creo que hablo a nombre de todos los parlamentarios maulinos, las puertas siempre van a estar abiertas para que puedan acompañar esto, que es por ustedes y por los suyos, pero también es por todos nosotros. Somos maulinos.

Gracias, Presidente.

El señor **REY** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Donoso.

El señor **DONOSO**.- Gracias, Presidente.

Saludos a Claudia, a todas las familias y a los dirigentes de la pesca.

Mientras estábamos viendo otro tema totalmente distinto, cómo avanzamos en la fragmentación de la pesca y habíamos tenido un trabajo bastante intenso, ocurre lamentablemente todo esto. Por Dios que nos enluta. Nos llena de dudas y preguntas. Nos llena también de un profundo dolor, pero la idea de esto es darle un sentido a ese dolor; es lograr que esto, idealmente, no vuelva a ocurrir, y es encontrar aquellos vacíos donde podemos mejorar la legislación, la acción de los órganos que controlan, para que esto no vuelva a pasar. La responsabilidad judicial, sea penal o civil, la tendrán que determinar los tribunales. Ojalá, debemos lograr no olvidar a esos siete pescadores ni a esas siete familias, dándole un buen curso a esta gravísima situación con su aporte, porque ustedes tienen mucho que decir. Han estudiado las situaciones con más profundidad que quizá las personas que controlan, por las motivaciones que todos conocemos, con la experiencia que les da estar cercanos efectivamente a este mundo.

En realidad, la cercanía de los parlamentarios con la pesca es poca. Nuestra cercanía es con ustedes, más que con la actividad misma. No conocemos cómo se trabaja en el mar ni en los barcos. Durante estos días, a través de las conversaciones con Claudia, he aprendido mucho de cómo funciona un barco y de otras cosas que ni siquiera imaginaba que funcionaban así. Tenemos que tener ese *feedback* para que esta comisión sea un aporte a que esto, idealmente, como digo, no vuelva a pasar.

El señor **REY** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada María Candelaria Acevedo.

La señora **ACEVEDO** (doña María Candelaria).- Señor Presidente, muy buenas tardes a todos y a todas.

Deseo saludar muy especialmente a los familiares de las víctimas que murieron debido al naufragio de la embarcación "Bruma", situación que hoy nos tiene aquí para buscar la verdad y la justicia, pero también los mecanismos para que nunca más vuelvan a ocurrir estos hechos que lamentamos.

Hay una petición del diputado Arroyo en cuanto a hacer una sesión especial en la Región del Biobío. Siendo yo de allá, específicamente de la zona de Coronel, donde realmente ocurrieron los hechos que hoy estamos discutiendo, y además por mi conocimiento del territorio, me parece que el lugar que se está proponiendo no es el mejor, porque es bastante lejano. En ese sentido, preferiría que a lo mejor pudiéramos ir a la caleta Lo Rojas, lugar donde ocurrieron los hechos, o ver otra posibilidad, tal vez Talcahuano, que sería lo más prudente, porque allí

estamos cerca del mar y es donde realmente ocurrieron todas estas cosas.

El señor **REY** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Jorge Guzmán.

El señor **GUZMÁN**.- Señor Presidente, quiero saludar a las familias de Constitución, a las familias de la pesca artesanal, a Claudia, en representación del gremio de los bacaladeros, y también a Catalina.

La verdad es que a todos, como diputados, nos conmovió este hecho lamentable, triste, pero, sobre todo, nos tiene que movilizar, como bien dijo el diputado Donoso, para que esto no vuelva a ocurrir. En ese sentido, tenemos el mandato de generar instancias para mejorar las condiciones de nuestro país.

Quienes tuvimos la oportunidad de acompañar a las familias en la ceremonia de Constitución, cuando despedimos a los siete muchos que perdimos en el mar, presenciamos el clamor de toda la gente que estaba ese día: la ley Bruma.

Creo que esta es una instancia en la cual podemos darle contenido a la ley Bruma, para que esto no le vuelva a ocurrir a nadie más en Constitución ni en ninguna parte de Chile.

Señor Presidente, valoro la creación de esta comisión especial investigadora, valoro el ánimo que tenemos los parlamentarios de contribuir en esto. Como bien señaló la diputada Veloso, espero que la verdad y la justicia existan, pero también que, de una vez por todas, legislemos para dar seguridad a todos los pescadores artesanales para que, en definitiva, no sigan exponiendo sus vidas. Así como los siete pescadores del Bruma, muchos otros han perdido la vida en esta actividad económica en el país. Por ello, en virtud de nuestro mandato, debemos hacernos cargo de eso.

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

El señor **SEPÚLVEDA**.- Señor Presidente, primero, debemos valorar esta instancia. Es importante que podamos, en lo que a nosotros respecta desde el Congreso, revisar la acción de los actores públicos en una tragedia como esta y, por cierto, ver de qué manera podemos mejorar la legislación que hoy tenemos. Ese es el objetivo, porque hay una investigación en curso, pero también responsabilidades y funciones que el sector público tiene que haber cumplido en su momento, a propósito de lo que sucedió. Por lo tanto, valoro el trabajo de esta comisión y, desde luego, la natural presencia de los parlamentarios de la Región del Maule.

Saludo a Claudia, a los familiares de las víctimas, a los dirigentes de la pesca artesanal y a todos quienes están con nosotros. También hay un grupo de personas que está fuera del Congreso Nacional, que no ha podido entrar, a quienes también saludamos a la distancia.

Valoramos el esfuerzo de viajar y representar lo importante que es esto para Constitución y la Región del Maule, lo que aún no está resuelto. De una u otra manera, tenemos una especie de verdad jurídica con respecto al destino de nuestros compañeros del Bruma, pero no hemos encontrado sus cuerpos, no tenemos una materialización objetiva que permita dar también un descanso espiritual a las familias.

Más allá de todos los gestos que hemos hecho y del dolor de la pérdida, que uno entiende, existe el dolor permanente de no poder dar cristiana sepultura a nuestros cercanos, y es un hecho objetivo. Sin embargo, es importante que el señor Secretario pueda ir revisando algunos aspectos en los cuales hemos legislado.

Asimismo, tuvimos algunos datos sobre la georreferenciación del Bruma y del barco industrial Cobra, que arrasó con ellos. Hay muchas

embarcaciones de pesca artesanal en alta mar que no sabemos qué pasó con ellas, están totalmente desaparecidas, sin ningún tipo de arrastro.

Por eso, la actual ley obliga a los barcos industriales a no utilizar el piloto automático, que siempre era una especie de excusa, y a tener una grabación de la cabina del capitán o de quien eventualmente esté a cargo de la nave. Creo que esos datos también son relevantes para entender la dinámica de lo ocurrido.

Tenemos un hecho objetivo y esperamos que la justicia resuelva con la misma mano. Como dije hace un tiempo, hubo una mano muy dura, rápida, con respecto a las manifestaciones de los pescadores artesanales en la ruta 5 Sur, con prácticamente copamiento policial en algunas comunas del litoral, pero no hemos visto la misma premura y drasticidad con un hecho que, por cierto, es mucho más grave que la quema de vehículos policiales: la muerte de siete personas. Es un hecho que también quiero relevar, porque uno queda con la sensación de que hay un tratamiento distinto cuando se trata de la pesca artesanal respecto de cuando los responsables son claramente de la pesca industrial.

Obviamente, tenemos absoluta disposición para sesionar tanto en la Región del Biobío como en la Región del Maule. Busquemos los espacios que logísticamente sean más convenientes, ya que es necesario que podamos acercarnos al territorio que tanto ha sufrido con esta pérdida y que, obviamente, espera una respuesta tanto de la acción de la justicia como del Congreso Nacional.

El señor **REY** (Presidente).- Diputado Sepúlveda, de acuerdo con lo que usted señaló, podríamos solicitar a la Biblioteca del Congreso Nacional que nos entregue información sobre la legislación que existe sobre esta materia e indague, principalmente, en los aspectos técnicos para hacer identificables a las embarcaciones artesanales e industriales. O sea, que elabore un informe comparado sobre lo que establece la actual legislación chilena en la materia y lo que hoy existe en el resto de los países.

¿Les parece?

Tiene la palabra el diputado Jorge Brito.

El señor **BRITO**.- Señor Presidente, en primer lugar, me presento para quienes nos acompañan: soy el diputado Jorge Brito y formo parte de esta comisión. Actualmente estoy participando en otra sesión, pero era muy importante para mí asistir al inicio de esta audiencia.

He seguido su caso y destaco que la fuerza de nuestro pueblo se ha visto reflejada en la forma en que ustedes han enfrentado la situación. Cuentan con todo nuestro respaldo y en esto, en particular, quiero señalar que la normativa a la que hacía referencia el diputado Alexis Sepúlveda es la llamada "Ley Supersol". En un inicio, se aplicaba únicamente a las aguas interiores, pero la extendimos para que rigiera en todo el mar. Soy uno de los autores de esa ley, que establece la obligatoriedad de no abandonar nunca el puesto de mando y de contar con cámaras.

Es muy probable que este sea el primer caso en que se aplique dicha ley, pero resulta insuficiente, ya que el buque puede seguir operando con normalidad, aun habiendo participado y siendo protagonista de un crimen. Por eso, es importante analizar las posibles leyes que se impulsen.

Sin más, me excuso por no poder continuar debido a mi participación en otras sesiones, pero seguiremos la exposición de nuestros invitados, como lo hemos hecho todas las semanas, y los acompañaremos hasta el final, no solo para que exista justicia con el Cobra, sino también para

que la pesca artesanal cuente con leyes justas, una de las cuales será la ley de fraccionamiento.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **REY** (Presidente).- Muchas gracias, diputado Brito.

¿Les parece, entonces, si incorporamos lo relacionado con la seguridad marítima en un informe comparado, tanto a nivel nacional como internacional?

Lo planteo para que podamos tomar el acuerdo.

Tiene la palabra el diputado Benjamín Moreno.

El señor **MORENO**.- Señor Presidente, sería bueno que ese informe haga énfasis en países que presenten proporciones o situaciones similares entre pesca industrial y pesca artesanal, porque quizás ellos ya han avanzado más en esa legislación. Podríamos encontrarnos con países cuyas realidades sean muy distintas, por lo que me enfocaría especialmente en naciones que enfrenten contextos similares al de Chile para realizar la legislación comparada.

Muchas gracias.

El señor **REY** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Jaime Naranjo.

El señor **NARANJO**.- Presidente, quiero plantear una cuestión de orden.

Valoro todo lo que se ha dicho por parte de los parlamentarios, pero me encantaría escuchar a los familiares de las víctimas y a quienes los representan, porque a partir de su exposición podemos sacar conclusiones y hacer propuestas.

Por consiguiente, pido que escuchemos a nuestros invitados, porque considero que eso es lo más relevante.

El señor **REY** (Presidente).- Muy bien.

Si le parece a la comisión, solicitaremos un informe comparado sobre la seguridad marítima existente hoy en el país, en contraste con la seguridad marítima en otros países. Si es posible, y la Biblioteca del Congreso Nacional lo tiene a bien, pediremos que dicho informe considere especialmente a países con realidades similares a la de Chile.

En caso de que eso no sea factible, de todas formas, agradeceríamos contar con información general sobre esta temática.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Tiene la palabra la representante de las familias de los tripulantes de la embarcación Bruma, señora Catalina Medel.

La señora **MEDEL**, doña Catalina (representante de las familias de los tripulantes de la embarcación Bruma).- Buenas tardes a todos.

Mi nombre es Catalina Medel. Soy hija y hermana de dos pescadores artesanales que hasta el día de hoy siguen desaparecidos y cuya muerte permanece impune.

Hoy cargo con el dolor y la responsabilidad de exigir justicia no solo por mi padre, sino también por siete familias.

La madrugada del 30 de marzo cambió la vida para todos. Recuerdo de manera exacta aquel día domingo, esperando detrás de una reja junto a mi madre y Claudia para que nos dejaran ingresar a la Capitanía de Puerto y así dar aviso de que nadie había tenido contacto con la Bruma.

Conociendo la prolijidad con la que mi padre trabajaba, quien era el patrón de la embarcación, supimos en un primer instante que algo no estaba bien.

También recuerdo cuánto tiempo estuve sentada en el suelo junto a las familias, esperando, tratando de entender la lentitud del protocolo de la Armada, siendo que la lancha cumplía con todas las características

para activar el protocolo de búsqueda.

¿Por qué no despegó un helicóptero o salió alguna nave de la Armada en socorro cuando vieron que la Bruma no emitió más señales? ¿Cómo es posible que primero llegara una lancha artesanal al lugar del accidente y que gracias a ellos hoy podamos tener la proa de nuestra embarcación, la cual nos ayuda a reconfirmar el tremendo daño que causó el barco de la empresa Blumar? ¿Hasta cuándo los artesanales tendrán que hacer el trabajo de aquellos que juraron resguardar la seguridad de la vida humana en el mar y combatir los delitos del área marítima?

La noche del domingo para el lunes me fui a Talcahuano con la esperanza y la fe intactas. Hasta les pedí a las familias un bolso con ropa abrigada de cambio para cada uno de los tripulantes. Lamentablemente, nada salió como esperábamos.

Al pasar los días, se encontró la balsa salvavidas sin activar. Ahí todo se vino abajo. El porcentaje de esperanza que teníamos se desvaneció. A través de las imágenes, nos tocó reconocer ropas, partes de la embarcación y un sinfín de cosas que nos hacían aumentar el dolor.

Luego, tuvimos la esperanza de encontrar el puente y de encontrarlos a ellos. Nuevamente, nada salió como esperábamos. Esa búsqueda solo nos sirvió para volver a confirmar lo que todos pensábamos: hicieron desaparecer a nuestros seres queridos.

Murieron de la forma más horrible y por la negligencia asesina de unos desalmados que, al momento de sentir el golpe contra la estructura de la lancha -mientras la hélice los hacía añicos-, no prestaron ayuda y dejaron que siete vidas se perdieran en el mar.

La Bruma era una lancha artesanal con matrícula en Constitución. En cada temporada de bacalao se iba a trabajar a las cercanías de la isla Santa María, lugar donde brutalmente fue colisionada por un pesquero mayor llamado Cobra, cuyos trabajadores, al día de hoy, siguen libres y sin ningún remordimiento. No era solo una lancha; era un punto de encuentro, un hogar flotante, una embarcación reconocida en distintos puntos de Chile. Una lancha maulina que, desde el primer día en que salió a trabajar, comenzó a hacer historia. Donde llegaba la Bruma, llegaba la gente. Los siete pescadores que la habitaban, siempre tenían algo para regalar: desde un pescadito, una palabra, un consejo o simplemente esa sonrisa que tanto los caracterizaba y que nunca más volveremos a ver.

Estas siete vidas tienen los siguientes nombres: José Carrasco, Jonathan Torres, Carlos Escárate, Julio Gallardo, Juan Jorge Muñoz, José Medel González -mi padre- y José Medel Sepúlveda -mi hermano-. Ellos tenían una energía que contagiaba. Compartían comidas, riesgos y largas jornadas en el lugar que tanto amaban.

No solo perdimos a nuestras familias; perdimos a un grupo humano muy especial, un grupo que dejó en cada persona que los conoció una huella imborrable. Una ciudad completa y todos los pescadores artesanales, que hacen suyo este dolor, hoy claman justicia para la Bruma.

El contraste entre la pesca artesanal y la pesca industrial siempre ha sido tenso, pero hoy, con siete desaparecidos, se vuelve abismal.

Todos los pescadores saben que el mar es peligroso, y se encargan de que cada familia sepa los terribles peligros que hay en él. Nosotros sabemos que siempre puede ser la última vez que los veamos. Por eso, al momento de zarpar, era un ritual ir a despedir a la Brumita; escuchar esa bocina que tanto los caracterizaba, mientras los veíamos mover sus manos como símbolo de despedida. Sin embargo, entre esos peligros nunca pensamos en la posibilidad de que la vida de nuestros familiares

dependiera de una decisión tan cruel e inhumana, como la que tomó el capitán del Cobra.

Hoy, en representación de las familias y como voz viva de quienes perdieron la vida, solicito a todos los presentes que se lleve a cabo una investigación profunda y transparente, en la que cada entidad involucrada deba explicar por qué tomó las decisiones que tomó y actuó con negligencia, demostrando una vez más que la vida del pescador artesanal no tiene importancia en nuestro país, y para que nunca más las grandes empresas pesqueras operen con total impunidad depravando el mar y ahora vidas humanas.

¡Basta de quitarles la vida a los pescadores artesanales que trabajan dignamente!

Necesitamos una ley que garantice mayor seguridad para todos ellos. Quiero ser la última hija a la que le nieguen la posibilidad de despedir a su padre y a su hermano; la última que se quede sin un cuerpo y un lugar donde dejar unas flores. Queremos ser las últimas familias que tengan que cruzar este infierno.

Para finalizar, solicito un aplauso para nuestros siete mauchos y para todos los pescadores artesanales de Chile.

¡Eterna admiración y gratitud para los verdaderos guardianes del mar!
¡Justicia para la Bruma!

-Aplausos.

El señor **REY** (Presidente).- Estimados colegas, plantearemos nuestras consultas después de las intervenciones de nuestros invitados.

Tiene la palabra la señora Claudia Urrutia.

La señora **URRUTIA**, doña Claudia (presidenta de la Asociación Gremial Bacaladera del Maule y de la Federación Nacional Bacaladera de Chile).- Señor Presidente, agradezco a todos nuestros diputados la conformación de esta comisión, ya que nos dará cuenta de todos los elementos que necesitamos cambiar.

Este es un golpe de timón. Así hemos tomado esta tarea, porque en seguridad en el medio acuático estamos al debe, estamos sacando nota roja, y la presentación que les traigo es para demostrar, de forma objetiva, por qué estamos sacando nota roja.

Mi nombre es Claudia Urrutia Márquez, presidenta de la Asociación Gremial Bacaladera del Maule y de la Federación Nacional Bacaladera de Chile.

Como federación, vamos al mar con embarcaciones para dedicarnos al bacalao y la albacora, dos especies altamente migratorias que nos permiten operar a lo largo y ancho de todo Chile. Incluso, cuando el subsecretario de Pesca y Acuicultura les ha hablado de que hay embarcaciones artesanales que pescan fuera de las 200 millas, levanto la mano y digo: ¡Presente!

Estas son nuestras embarcaciones, y, en el caso de las normativas, estamos muy adelantados en muchos aspectos, incluso más que la Armada de Chile. No tenemos competencia ni peleamos por los peces, por eso, el bacalao no aparece en el fraccionamiento.

Hasta el momento, no habíamos tenido roces con la pesca industrial, de hecho, al sur del paralelo 47 trabajamos y operamos con pesca industrial. Si bien tenemos diferencias de opinión en cuanto a los comités de manejo, en ningún momento tenemos roces ni generamos violencia. Nunca este gremio ha participado en una manifestación, siempre lo hacemos en términos objetivos, trabajando con las autoridades; así funciona este gremio.

No obstante, y como lo mencionó Catita, un 30 de marzo los barcos

industriales pasaron, así que empezamos a demostrar y a subir videos a internet en los que probábamos que hay ciertas vulnerabilidades. Las hemos llamado acciones temerarias, pero de algunos, no de todos. Están pasando por encima de nuestras embarcaciones, eso está ocurriendo.

Se están instalando equipos, y las normativas así lo indican. Sin embargo, hemos demostrado y tenemos pruebas de que, intencionalmente, apagan los equipos. Eso es lo que veremos.

Nuestra flota funciona no solo con elementos reglamentarios. A la "Bruma" la han revisado, la Armada la revisó por todos lados y, en todo, sacamos nota siete. Si ustedes preguntan en el Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura, les dirán que no tenemos ninguna multa.

El año pasado, aunque algunos se quieran pasar de pato a ganso, como decía José Luis Medel, fuimos nosotros los que denunciarnos. La flota de Lebu denunció lo que llamamos carreras olímpicas, que ocurren cuando algunos quieren partir calando un poquito antes. Eso lo hemos denunciado, y, por eso, no tenemos pesca ilegal. Con ese nivel intachable funcionamos.

Tenemos instalados sistemas de posicionamiento satelital (Posat), radio balizas de emergencias, radares, GPS, navegadores e, incluso, antenas de sistema de identificación automática (AIS). Nos hemos dado cuenta de que hay clases de antenas: A, B y C. La antena C, que ocupan los barcos chinos, es muy fácil de modificar, muy fácil. Por eso, cuando la flota española trató de ingresar a Chile le exigimos los Posat, pero a los barcos chinos no se los exigimos. ¡Miren qué curioso e interesante!

Además, contamos con antenas satelitales Starlink, que nos permiten tener comunicación en línea a través de WhatsApp, y sistemas como Timezero, Fishtrack y Buoyweather, que, mediante coordenadas, nos indican qué condición climatológica tendremos. Somos capaces de encontrar un pez en el mar, la albacora, controlando temperatura, viento y corriente. Por eso, cuando realizamos los procesos de búsqueda, colaboramos técnicamente con la Armada.

Nuestros muchachos trabajan veinte días en la mar. No le hacemos el quite al temporal, nos fondeamos y no andamos arrancando. Así realizamos las actividades.

De la misma manera, este gremio realiza capacitaciones. Hoy se cumplen diez años de capacitaciones que, en equipo, realizamos con Bomberos, SAMU, SAPU y la Armada. Trabajamos en términos de prevención y revisamos absolutamente toda condición de riesgo o insegura, a lo que llamamos subestándar. Así de técnicos somos.

En esos años, cuando José Luis Medel era secretario de mi gremio, incluso el gerente de Prevención de Riesgos de la empresa Arauco nos colaboró para tener la formación respecto de cómo debían activar las balsas, qué tenían que hacer para lanzarse al agua si había un hundimiento, qué protocolo debíamos realizar en relación con la Armada para activaciones de búsqueda y salvamento.

Todos estaban absolutamente capacitados, y la "Bruma" pasó su revisión técnica los primeros días de febrero. ¿Qué nota tuvo? Pregúntenle al inspector de nave y les dirá qué obtuvo nota siete, porque así trabajamos.

Si bien varios han dicho que debimos tener instalada una radiobaliza indicadora de posición de emergencia (Epirb), que es un dispositivo de seguridad que, cuando se hunde una embarcación, activa inmediatamente una señal de socorro, SOS, que, en el caso de la "Bruma", no hubiese servido, porque una parte de la ella nunca se hundió.

(La señora Claudia Urrutia complementa su intervención con una presentación en PowerPoint)

Esta presentación se enfoca en cinco puntos: Exigencias normativas, búsqueda y salvamento, fiscalización, procesos de investigación del accidente y, por último, responsabilidad de la empresa.

Exigencias normativas tenemos muchas, como la ley de Navegación y la Ley General de Pesca y Acuicultura, pero aquí vienen aspectos dolorosos. En 1980, Chile suscribió el Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, también conocido como Convenio Solas. Luego, el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, y, después, el decreto N°473, de 1972, promulgó el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (RIPA), que acaba de leer usted, Presidente.

Eso nos rige, normas internacionales. Podemos cambiar la Constitución y las leyes, pero a los tratados internacionales estamos suscritos hace muchos años, incluso, al Convenio Internacional para la Seguridad de los Buques Pesqueros, Torremolinos, de 1977.

No obstante, la pregunta es: ¿Qué hemos hecho para cumplir estos aspectos? Cuando la Armada dé cuenta de esto, y también el Ministerio de Relaciones Exteriores, que firma estos convenios, nos daremos cuenta de que no tenemos nada. Incluso, al revisar las modificaciones de 1994, que tienen que ver con accesos de tráfico marítimo en el mar, veremos que no tenemos nada. ¡Nada!

Si bien la Armada tiene y ha querido implementar, la pregunta que me hicieron fue: ¿Qué pasa con los recursos? Es que no tenemos recursos, es que no tenemos dotación, es que aquí, es que allá; justificaciones.

Esto será doloroso, porque la nota que vamos a obtener al revisar cada uno de estos elementos, dará cuenta de que estamos al debe. Como Estado, estamos al debe hace muchos años, porque hace mucho tiempo se vienen perdiendo vidas en el mar, y no solo de pescadores artesanales. Al final de la exposición, veremos esa estadística.

Como mencionó Cata, para nosotros, la odisea partió alrededor de las 10:00 horas, con los tripulantes de la embarcación "Lukas" llamándome desesperados por teléfono para decirme que habían perdido contacto con la "Bruma", y que la Armada estaba llamando y notificando por radio que no estaba la embarcación.

Nosotros contamos con dos tipos de sistemas. Uno de esos es la obligatoriedad que tenemos, por trabajar con bacalao, de dar cuenta a la Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCAMLR), porque, nuevamente, fuimos la prueba piloto para instalar el Posat. De hecho, lo instalamos mucho antes que la Ley General de Pesca y Acuicultura lo exigiese; incluso, para los barcos industriales, el bacalao fue pionero. Nosotros fuimos marcha blanca para este sistema. Lo instalamos prácticamente dos años antes. Sabemos muy bien cómo funciona. Bastan dos horas de no transmisión y la Armada nos manda a buscar. Eso ya daba sospechas, porque está la oficina FIS Pesca y también la del Servicio Nacional de Pesca que nos controlan cuando salimos y cuando llegamos, toda la ruta que nosotros realizamos. Es cosa de activar la visualización para darse cuenta de que los *tracks* de navegación por Posat daban cuenta de que había un hecho sospechoso.

Esto ocurrió -ya depurando los horarios- entre las 03:06 y las 03:10 horas de la mañana. Fíjense que a mí me preguntaron si estarían en pie. Si sufrieron me preguntó la familia. Yo les dije que, en ese horario, para estar al otro día en zona de pesca, lo más probable es que hubiesen estado levantados. Lo más probable. Pero vamos a ver los *tracks* de

navegación, que van a demostrar que ellos cambiaron la conducción.

Así trabajaba este hombre.

(La invitada muestra una imagen)

Este es un video inédito. A ver si le podemos poner audio. Ese era uno de los tantos equipos que tenía. Se lo mandó a su señora (el video), mostrando que tenía las competencias, radar activado, etcétera. Se desplazaba notificando qué acciones realizaba, absolutamente todo. ¡Absolutamente todo, le mostraba! Se comunicaban en todo momento. La Bruma lo hizo. También informó su posición doce horas antes y está registrado en la Armada.

Entonces, cuando dicen que no dio su posición, que no sabía. ¡Las pinzas! Tenemos las pruebas de aquello.

Esto fue lo que vimos el día 30.

La primera imagen es una foto aérea. Fíjense que aquí es donde aparece el tema de los reglamentos. Informaba la Armada que habíamos pasado de una fase de emergencia a la siguiente fase de búsqueda y salvamento, pero resulta que el barco argentino Recoleta acudió al llamado de los pescadores artesanales.

Si nos preguntamos si los barcos industriales que estaban en la escuadra atendieron la llamada del Canal 16, los *tracks* de navegación van a demostrar que, de todos los que estaban ahí, nadie acudió, siendo que es un deber. Para ser piloto, lo sabe; para ser capitán, lo sabe, porque es un deber acudir. Porque no es lo mismo tener un accidente en alta mar que tenerlo en tierra. ¡Miren la diferencia!

La primera imagen que nos llegó desde la (lancha) Bruma fue cerca de las cinco de la tarde, de la embarcación Lucas. En ese momento supimos que (la lancha) había sido colisionada. No sabíamos qué barco, pero sí sabíamos que era un barco.

La imagen demostraba el grado de destrozo, pero no estaba la balsa, y como sabíamos que estos hombres sabían activar, entonces, acotábamos la fe en que hubiesen podido activar la balsa. Jamás imaginamos que fuese tal el nivel de brutalidad, con el daño que tuvo la Bruma.

Esas fueron las primeras imágenes. La primera es una foto aérea de una aeronave contratada por la pesca artesanal; la segunda, proporcionada por la Armada, daba muestras de lo que estaba ocurriendo.

Luego, fueron encontrando restos. Durante el proceso de búsqueda, lo nunca había ocurrido se empezó a dar. La Armada competía con la pesca artesanal -y lo que voy a decir es bastante fuerte-, por quién encontraba el cadáver, primero.

La diferencia fue que en este gremio empezamos a realizar trabajos de comunicación coordinadamente, como lo dice la norma. Había alguien que estaba cargo. Ese alguien estaba en la Armada, y nos decía: "gánense en tal cuadra.". Con ellos estábamos realizando retroalimentación para hacer efectivamente la búsqueda.

Así quedó la Bruma. La imagen demuestra el nivel de daño, por una colisión bestial. Esos son tubos de acero inoxidable. ¡Qué nivel de fuerza debe haber habido para romper eso! Tan frágil no era.

Un capitán me dijo: "ahí está la Esmeralda", y el día 20 me di el trabajo de analizar cómo fue que el Huáscar colisionó en tres oportunidades a la Esmeralda, y, aun así, el daño no resultó tan bestial como el (provocado) por el Cobra.

Eso nos quitó absolutamente toda esperanza de vida. No se alcanzó a activar. Eso demuestra que no tuvieron tiempo. ¡No tuvieron tiempo! Y cuando un abogado pregunta por qué no llamaron o por qué no alertaron, el *track* de navegación y la velocidad.. para cualquiera que sepa usar

las matemáticas basta calcular distancia, velocidad, dimensión y peso para saber cuál es la velocidad. Fíjense, cualquiera que tenga (conocimientos en) matemáticas (puede hacerlo), ni siquiera un ingeniero.

Esto lo vimos después. UnderDeep, inicialmente, es una empresa contratada por la pesca artesanal. Su empresario vino y me dijo: "Claudia, no te preocupes, realizaremos el trabajo.". Desde Londres. Después dijo: "Salió gratis". Nos mostraba y daba cuenta del nivel de daño, pero también de lo que hay debajo del mar.

Sabemos lo que hacen las jaibas y cuánto tiempo demoran. Por eso, cuando Orizon encontró restos biológicos, dijimos: es posible. ¡Claro que era posible! Tantos días de búsqueda, pero siete días bastan para que la naturaleza haga lo que hace, diputados. Por eso, no es llegar y buscar. Los días son..., las condiciones de temperatura indican..., el cuerpo reacciona. Por eso, tenemos siete, diez, doce o hasta quince días, dependiendo de las condiciones y de dónde estemos. Conocer qué hay debajo del mar es importante para tomar decisiones, pero tampoco la tenemos (esa información).

La Ley General de Pesca y Acuicultura habla de tener la mejor información biológica posible, pero si no hacemos nada, ¿qué información vamos a tener?

El buque Cabo de Hornos fue a mapear recién, y eso no lo tenemos. Nuevamente, deuda pendiente, mirando hacia el mar. Pero ellos siguieron la ruta, la ruta del Cobra para encontrar los siguientes elementos.

En la imagen se ve la sobrequilla, una pieza de fierro, que está con pernos, de ese grosor, de acero inoxidable, que atraviesan esta madera, un árbol de cien años [...], se pulverizó ¡Pulverizó! ¿Será capaz el cuerpo humano, entonces...? ¿Será capaz? No, no es capaz. ¡No es capaz!

La Armada nos cuidó al no mostrar estos videos, porque no hubiésemos sido capaces. Solo cuando vimos las fotos, estas familias se desplomaron. Así de duro fue lo que vivimos en Talcahuano.

(La invitada muestra una imagen)

Fíjense en el nivel de destrozo. Fíjense en los pernos. ¡No están! ¡Eso fue lo que ocurrió!

Entonces, cuando hablamos de responsabilidades y de los pescadores desaparecidos -como en el caso de la embarcación Estrella del Mar, de la cual no se encontró absolutamente nada-, la Bruma, por todos los equipos que tenía, por ser bacaladera, sí sabíamos dónde estaba. Al ser un gremio potente, un gremio unido, un gremio que daba soporte, nos permitió rápidamente reaccionar. Si no hubiésemos estado, creemos que la Armada no habría trabajado de la forma en que lo hizo, porque fíjense que deben esperar 48 horas para activar los protocolos cuando hay una sospecha de desaparición, solo la sospecha, para recién partir con las fases de emergencia. Son tres fases de emergencia.

Los accidentes por colisión, explicado por el almirante, ocurren cuando una embarcación está detenida; fondeada estaba la Bruma. Doce horas antes. Estaban informados absolutamente todos. La Armada estaba. La empresa tiene una sala de comunicación, que es el Canal 16. Está obligada. Bueno, yo pregunto al jefe flota de la empresa Blumar ¿dónde estaba que no escuchó el Canal 16? ¿Acaso no tiene registro de esa comunicación? La Bruma lo tiene y tenemos el registro.

¿Quién tiene la obligación? El Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA) da cuenta. ¿El que está detenido o el que navega? El que navega. ¿Quién tiene una obligación mayor? Quien más grande puede generar el daño.

En una ley de tránsito normal, si un peatón cruza en el Ceda el Paso y lo pasa y lo atropella un camión con alto tonelaje, ¿es responsable el peatón? Eso es lo que está ocurriendo aquí, con la Bruma.

Cuando dicen que no la vieron, los dispositivos actuales para la pesca artesanal, una embarcación bajo 12 metros, no necesita ni siquiera tener una luz de tope. Y encontramos la luz de tope dentro de los restos intactos, así como la antena o la baliza, intactos. La embarcación Cristóbal se lo entregó a la Armada. A las tantas de la mañana cuando la Armada lo fue a buscar.

¿Por qué la Armada fue a buscarlo a esa hora si podía ir a las 7:00 o a las 8:00 de la mañana del otro día? Extraña coincidencia. Pero aun así, estando en el agua, lo único que necesita o qué es lo que dice la exigencia para una embarcación de 12 a 15 metros, es tener un captarradares.

En la prensa he dicho que esto es un tarro de leche Nido. Pero miren, observen la imagen de la diapositiva. Eso es completamente metálico. Esa es la entrada de la bodega. Dispositivos metálicos que fueron captados por el buque Recoleta. Preguntémosle a Recoleta si lo vio. En su radar lo vio.

¿Por qué razón no lo vieron en los radares los otros barcos? ¿Por qué razón, entonces, no lo vio el Cobra? Si incluso cuando llegó a tierra y sacándolo del agua tiene los dispositivos metálicos que permiten la captación del radar. ¿No era visible? ¡No, las pinzas!

Dentro de un barco tienen dos tipos de radares. Uno de ellos es capaz de identificar una pelota de tenis en el mar. Pero, asimismo, tenemos cámaras, dos sistemas de cámaras. Uno, por la ley Supersol, y otro, por la Ley General de Pesca y Acuicultura, Sistema DRI (Dispositivo de Registro de Imágenes).

Como es paradójico, en la pesca artesanal, la lancha piloto que implementó el Sistema DRI, dijo presente nuevamente como extractora de bacalao para probar el sistema. Conocemos muy bien el sistema.

A propósito de almacenar tres años de video para que el Servicio Nacional de Pesca lo vaya a revisar, cuando tiene solo cuatro funcionarios para revisar 65 barcos industriales, me gustaría saber qué tipo de fiscalización podría hacer en relación con eso.

¿Qué graban las cámaras? ¿Qué tienen esas cámaras? ¿Qué es lo que tiene, entonces, el sistema Supersol? Esas tienen la particularidad de tener audio para comprobar que las acciones del uso del piloto automático no sean deficientes.

¿Por qué hasta el día de hoy no hay registro de cámaras? Después de más de dos meses todavía no tenemos registro de cámaras. Raro, por decir poco.

Esa imagen es la que demuestra que el Cobra, si hubiese llevado un piloto automático, hubiese pasado lejos de la Bruma. El barco articuló. Thruster se llama el dispositivo que les permite girar. Ellos giraron.

La pregunta que tiene que hacer el Ministerio Público es por qué giraron. Nosotros hemos sido más audaces. Pedimos el *track* de navegación. Pero, además de eso, nos acaba de llegar, desde el extranjero, hace muy poquitos días los *tracks* de navegación de las antenas AIS (Sistema de Identificación Automática). Con eso demostramos que apagan los equipos intencionalmente. ¿Por qué? Por pesca. Porque cuando yo estoy operando, no quiero que los otros sepan dónde estoy pescando. Pero ¿para qué vamos a instalar, entonces, dispositivos que permiten navegación? ¿Para qué vamos a instalar antenas AIS si las apago? ¿Qué sentido tiene dar un doble discurso, que voy trabajando y

navegando con seguridad si intencionalmente los apago?

Si no hay alguien que fiscalice, que controle los apagados de los equipos y que no haya sanciones, para qué entonces los exigimos. Quedamos nuevamente al debe dentro de nuestra legislación.

Dentro de los procesos de búsqueda y rescate hubo aprendizajes. El hecho de trabajar la pesca artesanal con los particulares coordinadamente, realizando acciones conjuntas, generando la retroalimentación necesaria. Porque los pescadores, pucha, que sabemos buscar las cosas y, por eso, es que llegamos antes al manejo de las emergencias. Ahí es donde también en la búsqueda de rescate hay cosas que mejorar: cuáles son las fases de búsqueda y rescate y cuáles son las que se aplican en condiciones de mar. Pero, ¿y qué pasa con la seguridad en el resto del medio acuático donde también la Armada tiene jurisdicción?

No tendríamos accidentes como la del surfista, si tuviésemos un sistema de tráfico o control, si tuviésemos áreas definidas, que tampoco las tenemos.

El Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA) tampoco ha podido identificar. Ni siquiera ha hecho las actualizaciones, después del tsunami del 2010, el cambio de coordenadas, etcétera. El eje de la tierra cambió y no tenemos actualizaciones en eso.

¿Qué hemos hecho con el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Solas)? Nuevamente pendiente.

¿Qué es lo que hacemos en relación con cumplir el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA).

¿Qué es lo que estamos haciendo con las embarcaciones menores de doce metros?

Fíjese, diputado, que me cuesta dormir en la noche. No sé en qué momento va a llamar otra embarcación para decirme que andan desaparecidos. En este minuto se autorizaron barcos chinos. Tratamos de hacer radio con ellos. Hay una barrera de lenguaje. Nuestras capitanías de puertos no tienen estación radial para comunicarse con ellos.

¿Y qué pasa si un barco chino pasa por encima de las embarcaciones artesanales? ¿Qué va a ocurrir ahí? No hay registro en el Canal 16. No hay registro en el Canal 16, que es de SOS.

La obligación nos dice dar cuenta a las 8:00 de la mañana hasta las 9:00 y de las 20:00 hasta las 21:00 horas. QTH se llama la ubicación o posición geográfica.

Bueno, ¿y qué pasa con las embarcaciones más pequeñas que ni siquiera tienen radio? ¿Qué sacan de tener radio si no hay nadie que las escuche y que registre en caso de tener una emergencia?

Tuvimos hace nada en la prensa un accidente de una embarcación que apoya a los salmones. Tres personas con hipotermia severa. Si no hubiese sido escuchada por otra embarcación, la Armada ni se hubiese enterado.

¿Cuáles son los tiempos de búsqueda y rescate? ¿Cuánto es el tiempo que se demora en un salvataje? Los minutos son relevantes. Y la Armada nos responde que no pueden, no les pueden exigir, cuando el tratado dice que es deber acudir. Suspender absolutamente todo lo que estoy haciendo para el deber de cumplir. Pero no hay ninguna medida que los obligue a cumplir. Lo hizo el barco argentino y no lo hacen los barcos chilenos.

¿Qué es lo que se viene en el proceso de investigación y Fiscalía Marítima? Bueno, aquí tenemos nuevamente una cantidad de normas. Decreto 106 promulga el Código de Normas Internacionales y Prácticas Recomendadas para la Investigación de Aspectos de Seguridad de

Siniestros y Sucesos Marítimos (Código de Investigación de Siniestros).

Me di el trabajo de buscar los incidentes de otros barcos. Estuve con el capitán del barco Alcamar, que fue colisionado por el P.A.M. Bonn en 2013. Él me contó cómo fue. Cuando traté de buscar dentro de la bibliografía, no estaba. Nuevamente estamos al debe. Como país, cada vez que tenemos un accidente, este debe ser documentado para que internacionalmente aprendan de nuestros errores.

En el caso del buque escuela mexicano, ¿cuántos días se demoró en tener el proceso de investigación? Ya sabemos qué fallas tuvo, está documentado, está en el conocimiento internacional, pero resulta que nosotros no tenemos nada. A dos meses de ocurrido ese accidente, no hay nada, firmado el convenio. No sé si el problema es porque lo firmó el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Tenemos los decretos números 793, que promulga el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima; 129, que promulga el Código sobre Niveles de Ruido a Bordo de los Buques y las Enmiendas al Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, y 91, relativo al Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad.

Déjenme decirles que el Cobra conduce a alta velocidad, así conduce el Cobra.

No sé qué está pasando o es porque estos convenios los firma el Ministerio de Relaciones Exteriores y luego el resto de los ministerios no se hace cargo de esta situación, pero, en verdad, hay múltiples normas y son sumamente antiguas. Por lo tanto, estamos al debe.

Pero una fue un poco más allá, porque más encima se produce duplicidad de funciones: primero, es la fiscal marítima, que busca acciones para que esto no vuelva a ocurrir, o se supone que debería buscar acciones y documentarlas de buena manera para generar procesos de aprendizaje, como funciona en un accidente común y silvestre. Dentro de una empresa se hace una investigación de accidentes para que aprenda de esas lecciones dolorosas y no ocurra nuevamente. Esa es la función del fiscal marítimo.

También tenemos al Ministerio Público. La primera tarea que hice fue consultar sobre cuáles eran las funciones del Ministerio Público. Lo primero que hice fue realizar acciones preventivas para evitar la comisión de delitos. Déjenme decirles que dicho ministerio está nuevamente al debe.

En las redes sociales abundan videos con acciones temerarias de algunos barcos, ya que nuevamente están correteando a las embarcaciones artesanales.

El 20 de mayo, previo al desfile, hice la denuncia de un barco industrial para que realizaran las acciones que correspondían. ¿El Ministerio Público está llevando a cabo acciones para evitar que se cometan delitos nuevamente? Cuando no está decretando medidas cautelares, está generando un nido de "impunidad" y un dolor en la pesca artesanal muy grande, enorme.

Luego se dice "ejercer acción penal de oficio cuando alguien se le solicite investigar el delito." Lentamente está trabajando para investigar el delito. Acusar al presunto culpable. ¿Ha acusado al presunto culpable, siendo que se tiene claridad?

El 4 de abril, se tuvo claridad de que la embarcación Cobra colisionó bestialmente a la Bruma. Solamente por navegación y por aplicación del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA), ese barco colisionó a babor. Eso es como si usted transitara a alta velocidad por

la berma. Eso es lo que significa.

Si nuestra fiscal todavía no ha sido capaz de revisar eso para decir que ahí hay un homicidio, entonces anda un poquito perdida.

Proteger a las víctimas. ¿Se ha protegido a estas familias? Creo que no ha protegido a estas familias. Porque el mismo día que estaban firmando el mandato para su abogado, el señor Rafael Poblete, en la misma notaría también estaba firmando Alejandro Espinoza para la defensa del capitán del Cobra.

¿Se ha defendido a los testigos? ¿Se ha protegido a los testigos? Si hubiese realizado acciones por los testigos, no tendríamos a un Juan Sanhueza fallecido. ¡Doloroso!

Este video fue grabado por canal 13, estando a bordo de una embarcación artesanal que estaba realizando la búsqueda.

(Se exhibe video)

Una persona externa, un periodista de canal 13, graba con total imparcialidad y objetividad las acciones temerarias. Entonces, las preguntas que caben son las siguientes: quién tiene que llamar, quién tiene que notificar, a quién llamamos si no se está cumpliendo, dónde queda el registro, quién fiscaliza.

Fui a ver la estadística en el boletín de la Armada, llamado El Anuario, que se publica todos los años. Ahí se señala cuántas acciones de siniestro se ha cometido. ¿Cuántas muertes y cuántos desaparecidos hay? Hubo 32 desaparecidos en 2023. ¡Desaparecidos! Nuevamente hay falta legal. ¿En qué condición quedan legalmente las personas desaparecidas? Quedan en el aire y sus familias también. Si un fiscal no es capaz de firmar el acta de defunción, queda en el aire. No hay presunta desgracia para estas personas. Ni siquiera pueden ir al banco. Si la sucesión tiene una embarcación articular, no hay posesión efectiva.

En 2019 hubo 53 desaparecidos, ni siquiera muertos. Están en la nada. La familia de la embarcación "Estrella del Sur" se comunicó conmigo. No han hecho nada, ni siquiera han pedido la información para saber si había barcos mercantes o industriales o por qué se desapareció esa lancha. No han hecho nada en seis meses y están en la nada. Esas familias quedaron en la nada, es decir, sin protección social, sin articulación, sin nada; solo tienen el dolor de haber perdido a sus familias.

¿Cuál es la responsabilidad de las empresas? ¿Qué responsabilidades tienen? ¿Quién las fiscaliza?

Me di el trabajo de buscar el Reglamento Interno de Orden, Higiene y Seguridad de la empresa Blumar, porque no aprendió nada después de colisionar a Alcamar. Nada. Dentro de eso, qué hay que hacer si una camioneta choca. Pero no tienen estipulado lo que se debe hacer si tienen un accidente en altamar.

Un periodista me entregó la causa en Talcahuano, cuando Sergio Andrade fallece por abandono de auxilio y adulteración de pruebas. Un juzgado lo dice. ¿Qué aprendieron de eso? Nada. No tiene su reglamento interno. ¿Dónde está la Inspección del Trabajo? Hay dieciocho tripulantes y, sin embargo, la norma indica que con diez trabajadores se tiene que generar un reglamento interno de orden y seguridad. Bueno, hay dieciocho en cada uno de esos barcos, y Blumar tiene seis barcos.

Pero ¿qué pasa con el resto de las empresas industriales en Chile? ¿Qué pasa con los salmoneros? ¿Dónde están las normas? ¿Quién los controla? ¿Quién fiscaliza? ¿Quién controla el tráfico marítimo? ¿Para qué se instalan los equipos?

En la vida no hay premio ni castigo, solo consecuencias. Era un valor que tenía esta tripulación y no pasarse de pato a ganso, pero fíjense

que hoy capitanes me dicen: "Claudia, salen con miedo, la pesca artesanal sale con miedo, pero la frase que se repite es: ¿somos perros para que pasen por encima?". Aquí ustedes han legislado para proteger a los perros. ¿Qué es lo que está diciendo la Ley General de Pesca y Acuicultura cuando están discutiendo por fraccionamiento? ¿Están equilibrando la balanza?

El dolor que arrastra la pesca artesanal hoy se ve acrecentado con la realidad que demuestra la Bruma en seguridad. La vida no tiene precio. Ese es el deber que se tiene, la deuda que tiene el Estado, la deuda que se tiene aquí, hoy, con fraccionamiento.

Llegaron las familias de la Bruma; nos tienen allá, en la plaza, llena de fuerzas especiales. Cuando estas familias han pedido velas, cuando han practicado todo tipo de religiones, oraciones, han pedido, no han levantado nunca una piedra; esta Presidenta ha tenido cuidado en el uso de sus palabras y no llamar "asesinos", ni decir "homicidio" sin tener pruebas. Bueno, ahora les dejo la tarea a ustedes; esto es lo que ustedes van a tener que hacer, porque aquí se requieren cambios significativos. Como dijo Catita, no queremos otra muerte de pescador artesanal ni tampoco otro accidente en los medios acuáticos, que es la ley Bruma.

Medidas, buenas prácticas, mediano, corto y largo plazo, que el largo plazo es un deber de ustedes.

Muchas gracias.

-Aplausos.

El señor **REY** (Presidente).- Muchas gracias, señora Urrutia.

Estimados colegas, se nos complica la hora, porque tenemos que ir a votar, y hay muchas consultas que hacer a nuestra invitada.

Me informan que se levantó la Sala; por lo tanto, ofrezco la palabra para consultas.

Tiene la palabra el diputado Jorge Guzmán.

El señor **GUZMÁN**.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero agradecer el testimonio de Catalina Medel y la tremenda presentación de Claudia Urrutia.

Quedan muchas dudas, muchas cosas que tenemos que ver y posiblemente esta sesión no va a alcanzar para todo eso y tampoco quiero tomarme todo ese tiempo, pero sí acordamos ya un oficio a la Biblioteca del Congreso Nacional, que se debe complementar.

Claudia nos ha planteado algo que es evidente: tratados internacionales suscritos por Chile y que nuestra normativa interna no estaría acorde a esos tratados internacionales. Nosotros no estamos cumpliendo los tratados internacionales.

Por tanto, se hace necesario que la Biblioteca del Congreso Nacional nos haga una síntesis de todos los tratados que tenemos suscritos, y nos diga qué nivel de cumplimiento tenemos respecto de nuestra normativa interna. Pediría a la Biblioteca del Congreso Nacional todos los tratados existentes y suscritos por Chile, que están ratificados, en materia de pesca artesanal, en materia de seguridad en el mar, en todo lo que esto significa, y una adecuación o comparación con la normativa interna para conocer en qué están los tratados.

Creo que es un primer paso para una próxima sesión, sin perjuicio de que tengo hartas preguntas y comentarios que hacer.

El señor **REY** (Presidente).- El señor Secretario tiene algo que decirnos.

Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor **HALABÍ** (Secretario).- Señor Presidente, el complemento que

solicita el diputado Guzmán respecto de pedir a la Biblioteca del Congreso Nacional que informe sobre los tratados internacionales que Chile ha suscrito y estarían vigentes es pertinente, pero la Biblioteca no puede hacer juicios del grado de cumplimiento respecto de eso; por lo tanto, solo podemos pedirle que nos remita la información.

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

El señor **SEPÚLVEDA**.- Señor Presidente, muy sencillo.

No sé cómo lo tendrá planificado, pero pareciera evidente que es necesario tener en la próxima sesión al subsecretario de Pesca y Acuicultura y al director de Sernapesca para que pueda exponer los mecanismos de control, fiscalización y los requisitos que, por lo menos, la ley hoy nos entrega, más allá de los que podamos soñar y construir en el futuro, pero hoy hay requisitos que no tenemos claros.

Tengo la misma opinión que la presidenta de la asociación respecto del video que tiene que estar de la cabina. ¿Se perdió? Queremos saber eso porque ese es un mecanismo de control que establece la ley y que el Cobra debería tener.

Por otro lado, debemos citar al comandante, jefe de zona, para establecer cuáles fueron los protocolos de búsqueda, de reacción. Me parece increíble que llegaran al lugar, que además estaba claramente identificado con la información que se tenía, barcos artesanales o un barco argentino antes que la respuesta de quienes, por cierto, tenían la obligación.

Creo que, por lo menos, una próxima sesión con estos dos actores, lo que son los requisitos que el Cobra debe cumplir, sobre todo focalizado en el video, los sistemas de radar, etcétera, pero el video que tiene que estar con la cabina, y la Armada para poder saber la respuesta que hubo en términos de la alerta, los tiempos de respuesta y la respuesta a la emergencia que eventualmente hubo.

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

Si nos llegara a fallar el subsecretario de Pesca y Acuicultura, tenemos programado para la próxima semana al director general del Territorio Marítimo y Marina Mercante, al gobernador marítimo y capitán de puerto de Talcahuano.

A lo mejor, podrían complementarse con lo que usted está solicitando para que así podamos tener a los tres en la próxima sesión y darles un tiempo determinado para poder hacer las preguntas pertinentes.

Tiene la palabra el diputado Alexis Sepúlveda.

El señor **SEPÚLVEDA**.- Señor Presidente, aparte de lo que usted señaló, hay algunos actores ineludibles; hay otros que son también importantes, pero hay algunos ineludibles, como Sernapesca, que es el organismo de control, fiscalización junto con la Subsecretaría de Pesca, para que nos cuenten qué pasa con esa normativa que está vigente, que puede faltar, pero que existe, y que no se ha cumplido o no sabemos si se cumplió, sobre todo en el tema del video, y la Armada para saber la respuesta.

Por cierto, no podemos invitar o citar a siete u ocho autoridades, porque no vamos a alcanzar en una sola sesión. Hay que ordenar cuál es la prioridad y qué es lo más importante al principio.

El señor **REY** (Presidente).- Respecto de la ministra, la propuesta de citación es para el 17 de junio.

Entonces, hagamos lo siguiente, nos ponemos de acuerdo a continuación para ver quiénes van a venir la próxima semana. No tengo inconveniente en poder coordinar junto con ustedes estas citaciones, que, a mi juicio,

son importantes que las podamos sancionar en conjunto.

Tiene la palabra el diputado Jaime Naranjo.

El señor **NARANJO**.- Señor Presidente, me surge una inquietud que la comparten varios parlamentarios. Creo que Claudia Urrutia ha hecho una exposición extraordinariamente profunda y considero que es muy importante y valiosa la participación de ella dentro de la comisión.

Entonces, a mí, por lo menos, me queda la sensación de que nosotros no podemos dar por cerrado este capítulo después de haberlas escuchado a ambas. El problema que tenemos...

El señor **REY** (Presidente).- Disculpe, diputado.

¿Habría acuerdo para extender la comisión por cinco minutos?

Acordado.

Puede continuar, diputado Naranjo.

El señor **NARANJO**.- Señor Presidente, no es un problema de cinco minutos.

Creo que sería superimportante. Va a depender, por cierto, del tiempo de ella, que nos pueda acompañar durante el proceso de la comisión, por los conocimientos que tiene. Ninguno de los diputados que estamos aquí somos tan expertos en la materia para profundizar en las consultas y preguntas que debemos hacer a las autoridades pertinentes y qué mejor que tenerla a ella presente en la comisión, porque nos abrió una enorme cantidad de interrogantes. Y es muy importante, metodológicamente, establecer para cada institución, las consultas que nos planteó aquí y que, evidentemente, le tendremos que hacer a las autoridades pertinentes.

Por eso propongo buscar un mecanismo para la participación de la señora Claudia Urrutia, al igual que de los familiares que quieran seguir acompañándola. Habría que tomar el acuerdo, Presidente.

El señor **REY** (Presidente).- No es necesario, porque la podemos invitar, pero si piden el acuerdo, no hay ningún inconveniente.

Estamos conversando con el señor Secretario para que la participación pueda ser presencial o vía telemática.

¿Habría acuerdo para que la señora Claudia Urrutia asista de manera permanente?

Acordado.

Tiene la palabra la diputada María Candelaria Acevedo.

La señora **ACEVEDO** (doña María Candelaria).- Señor Presidente, veo que hay diputados que están entregando una lista con nombres de autoridades para ser invitados. ¿Ya hay una lista?

El señor **REY** (Presidente).- Señora diputada, soy partidario de no cerrar el capítulo de los invitados, porque es un tema tan técnico que, en algún momento, dentro de las conversaciones, puede salir algún invitado en particular que sea experto en la materia y acordemos invitarlo, de modo que esta comisión investigadora este a la altura de las necesidades de los afectados.

Tiene la palabra el diputado Roberto Celedón.

El señor **CELEDÓN**.- Señor Presidente, primero, es fundamental tener la participación de la señora Claudia Urrutia, su exposición por escrito, y ojalá también digitalmente, porque va a ser un antecedente de trabajo fundamental.

Segundo, junto con el diputado Jorge Brito nos dirigimos al Sernapesca, mediante oficios, a través de la Cámara de Diputados, formulando en ellos veintidós preguntas. También nos dirigimos -pero no hemos tenido respuesta- a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante de Chile, a fin de acumular antecedentes que nos

permitan hacernos un marco previo.

Entonces, me voy a permitir entregar un oficio, que recibí hoy del Sernapesca. Hay preguntas que respondió la señora Claudia Urrutia, pero también están las de la directora nacional del Sernapesca.

-Hablan varios diputados y diputadas a la vez.

Como dije, son veintidós preguntas y desde luego pueden surgir otras.

También sería importante, porque ella representa una organización gremial de los pescadores artesanales, pero hay una organización gremial que representa a los pescadores industriales: la Sociedad Nacional de Pesca (Sonapesca), que es dirigida por un exsubsecretario de Pesca, don Felipe Sandoval. Y esta Sociedad Nacional de Pesca tiene un código de ética que los obliga internamente. Y la embarcación "Bruma" es parte de esta institución.

Entonces, sería muy importante saber qué hizo por la otra parte. Debemos invitar a las autoridades de esta organización gremial, porque todo indica, incluso el documento que acabo de entregar, que hay solo una nave que colisiona a la "Bruma", que es la embarcación de nombre "Cobra". Entonces, eso es sumamente serio y grave.

Comprendo, y lo digo de manera personalísima, como abogado, que toda persona busca la verdad y la justicia, y todos los familiares tienen derecho a la verdad y a la justicia, al igual que toda la ciudadanía de Constitución, toda la ciudadanía de la región y de todo nuestro pueblo: ¡verdad y justicia!

Es muy doloroso escuchar el testimonio de la señora Claudia Urrutia en este sentido, porque habiendo tanto antecedente, por qué el organismo, que constitucionalmente tiene que investigar, no ha dicho una palabra hasta el presente.

-El Presidente habla fuera de micrófono.

[..]

Muchas gracias por todo su testimonio.

El señor **REY** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Felipe Donoso.

El señor **DONOSO**.- Señor Presidente, es una muy buena exposición la de la señora Claudia Urrutia y es muy bueno que participe constantemente, y que bueno que lo haga físicamente, aunque también es importante que se le dé la posibilidad de que pueda hacerlo vía telemática, si es que algún día no puede venir, porque esos gastos, además, los paga personalmente. De manera que debemos facilitarles las cosas.

Por otra parte, quiero sumar a la lista de invitados al contralmirante de la Segunda Zona Naval, señor Arturo Oxley, que es la persona que estuvo a cargo de las maniobras de búsqueda y rescate, para que exponga los antecedentes que él conoce sobre la situación, sobre todo lo vinculado a cómo se fueron activando los distintos protocolos.

También, a la Fiscalía Marítima a la que aludió la señora Claudia Urrutia, para que nos dé un informe y nos diga cómo actuó el sistema, respecto de la situación. Y seguramente van a ir saliendo más invitados, cosa que analizaremos en el curso de la investigación, porque, como les dije al principio, lamentablemente ninguno de los diputados presentes somos gente de mar y nuestra mayor cercanía al mar son ustedes. Su experiencia y su capacidad de estudio, señora Claudia, nos va a ayudar mucho en este proceso.

Gracias.

El señor **REY** (Presidente).- Señores diputados y diputadas, dentro de lo que se pueda, en la próxima sesión, me gustaría dejar unos minutos al inicio para hacer consultas a la señora Claudia Urrutia, porque ahora

no pudimos hacerlo. La próxima sesión vendrá de manera presencial y, obviamente, tratará de redondear la exposición de hoy.

Tiene la palabra el diputado Jorge Guzmán.

El señor **GUZMÁN**.- Señor Presidente, me parece clave lo que ha propuesto, para que iniciemos la sesión con la señora Claudia Urrutia, porque efectivamente quedaron preguntas pendientes. Sé que es objeto de una investigación penal, pero Claudia lo planteó en su intervención, el Ministerio Público juega un rol que no solamente tiene que ver con la investigación de los hechos, sino también con otras razones accesorias.

También quiero hacer la invitación al Ministerio Público, a través de la fiscalía regional que está investigando los hechos o, eventualmente, invitar al fiscal nacional.

Todos hemos hecho un llamado público respecto de la fiscalía y creo que no podemos omitir hacerlo acá, en la comisión especial investigadora.

El señor **REY** (Presidente).- Bien.

Eso está contemplado dentro de la propuesta de invitados. Pero aclaro que no podemos citarlos, solo pueden venir en calidad de invitados. Lo digo para que se tenga presente.

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

-Se levantó la sesión a las 21:05 horas.

CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,
Redactor
Jefe Taquígrafos de Comisiones.

ÁLVARO HALABI DIUANA
Secretario Abogado de la Comisión