



SESIÓN N°4, 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 17 DE JUNIO DE 2025. SE ABRE A LAS 19:35 HORAS.

SUMARIO.

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

- En los primeros quince minutos de la sesión se recibirá al Director General de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, DIRECTEMAR, Vicealmirante, señor Roberto Zegers, y al Gobernador Marítimo de Talcahuano, Capitán de Navío LT, señor Sergio Wall, para que respondan las consultas de las y los señores diputados, que quedaron pendientes de la sesión anterior.
- Luego, se escuchará la exposición del Comandante en Jefe de la Segunda Zona Naval y Jefe de Defensa Nacional para las Provincias de Arauco y Biobío, señor Arturo Oxley.

La Ministra de Defensa Nacional, señora Adriana Delpiano se excusó de asistir.

Resultados:

Se recibió las exposiciones de todas las personas citadas e invitadas.

ASISTENCIA

Preside su titular el diputado señor Hugo Rey.

Asisten los integrantes de la Comisión, las diputadas señoras María Candelaria Acevedo, Joanna Pérez y Marlene Pérez, y los diputados señores Roberto Arroyo, Roberto Celedón, Felipe Donoso, Jorge Guzmán, Juan Irrazabal en reemplazo del diputado señor Benjamín Moreno, Hugo Rey y Alexis Sepúlveda.

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 Nacional Bacaladera de Chile, FENABACH, señora Claudia Urrutia; el Director General de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, DIRECTEMAR, Vicealmirante, señor Roberto Zegers, quien asistió junto El Director de Seguridad y Operaciones Marítimas, CA LT señor Sigfrido Ramírez Braun, y el Gobernador Marítimo de Talcahuano, Capitán de Navío LT, señor Sergio Wall. Asimismo, concurrió El Comandante



Firmado electrónicamente

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

Código de verificación: 076FEFADF6EB5F83

en Jefe de la Segunda Zona Naval y Jefe de Defensa Nacional para las Provincias de Arauco y Biobío, señor Arturo Oxley.

CUENTA.

Se han recibido los siguientes documentos:

1.- Confirmación para concurrir a la sesión de hoy de las siguientes autoridades:

- El Director General de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante DIRECTEMAR, Vicealmirante, señor Roberto Zegers, y al Gobernador Marítimo de Talcahuano, Capitán de Navío LT, señor Sergio Wall.

-El Comandante en Jefe de la Segunda Zona Naval y Jefe de Defensa Nacional para las Provincias de Arauco y Biobío, señor Arturo Oxley.

Se tuvo presente las confirmaciones.

2.- Excusa por no poder asistir a la sesión de hoy de la Ministra de Defensa Nacional, señora Adriana Delpiano.

Se tuvo presente las excusas.

3.- Correo electrónico del abogado de los tripulantes del PAM "Cobra", señor Alejandro Espinoza, por el cual relata el procedimiento de cómo trabaja dicha embarcación y manifiesta interés en exponer ante la Comisión.

A disposición de las señoras y los señores diputados.

ACUERDOS.

La Comisión acordó:

1.- Reiterar citación, para la próxima sesión, a la Ministra de Defensa Nacional, señora Adriana Delpiano, enfatizando la preocupación de esta Comisión por su ausencia a la sesión del día de hoy, ya que su participación es de vital importancia.

2.- Prorrogar en 20 minutos la sesión de hoy.

ORDEN DEL DÍA.

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

En la primera parte de la sesión se escucharán las respuestas que quedaron pendientes en la sesión anterior:

El Director General de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, DIRECTEMAR, Vicealmirante señor Roberto Zegers, recordó, para efectos de registro, que en la sesión anterior la Autoridad Marítima Nacional expuso los aspectos técnicos y legales del sistema de posicionamiento automático (POSAT) de naves pesqueras, así como las características del sistema nacional de búsqueda y salvamento marítimo, incluyendo las operaciones desplegadas tras la desaparición de la lancha motor Bruma. Informó que dichas operaciones serían detalladas por el Comandante en Jefe de la Segunda Zona Naval, quien las ejecutó durante 18 días.

Antes de responder las preguntas pendientes, señaló que no podía referirse a materias vinculadas a la investigación del incidente, por estar aún en desarrollo y por corresponderle la última instancia en eventuales apelaciones. Destacó que, debido a la complejidad de la normativa marítima, hizo una analogía con la normativa terrestre para facilitar su comprensión. Explicó que, al igual que los vehículos terrestres requieren matrícula, licencia y

revisión técnica, las naves deben registrarse en las capitanías o la Dirección General del Territorio Marítimo, sus tripulantes deben estar titulados y las embarcaciones son inspeccionadas anualmente para verificar su seguridad.

Reiteró que existe libertad de navegación en el mar, y que la responsabilidad directa recae en los capitanes y patronos, quienes deben cumplir con las medidas de seguridad. Indicó que la fiscalización marítima corresponde a la Armada y, en conjunto con SERNAPESCA, a la actividad pesquera, utilizando el sistema POSAT como herramienta de control. Sin embargo, aclaró que el POSAT no es un sistema de alerta de emergencias, y que incluso el armador puede acceder a esa información en línea. Añadió que, en los últimos cuatro años, se registraron 968 ceses de emisión de POSAT, de los cuales el 99% no correspondió a emergencias.

Sobre la pregunta, respecto al "mea culpa" institucional, precisó que, si bien no era posible establecer responsabilidades directas por tratarse de una investigación en curso, la Armada había identificado oportunidades de mejora. En ese marco, informó que se encuentra en tramitación una normativa para hacer obligatoria la instalación de Radio Balizas de Localización de Siniestro (RLS) en naves menores.

En relación con la consulta sobre el tiempo de reacción, explicó que el sistema POSAT no posee alarmas automáticas, por lo que la verificación del estado de emisión debe hacerse manualmente. En el caso de la Bruma, tras detectarse el cese de emisión a las 9:09 horas, se realizaron intentos de contacto radial y telefónico sin éxito. A las 14:05 horas, y tras el aviso de familiares, se activaron medios aéreos y marítimos, siendo el avión naval el que confirmó la localización de los restos a las 16:06 horas.

Respecto a la pregunta, sobre si una nave como el Cobra debería haber percibido un impacto con la Bruma, indicó que aquello depende de múltiples factores como el desplazamiento, materiales, velocidad y condiciones meteorológicas. Sin embargo, no pudo referirse al caso concreto, por estar bajo investigación.

En cuanto a la consulta sobre el rol del buque tanque Recoleta, indicó que, tras la activación de búsqueda, la lancha Lucas contactó a dicha nave para solicitar cooperación. Paralelamente, la autoridad marítima también notificó al Recoleta a través del MRCC. Este buque apoyó la rebusca junto al avión naval y se mantuvo en la zona hasta aproximadamente las 21:15 horas.

Finalmente, respecto a la pregunta, sobre si la Bruma pudo haber sido divisada por una nave mayor como el Cobra, señaló que la detección depende de los sistemas de vigilancia, tripulación en funciones y condiciones del entorno. Reiteró que esta materia también forma parte de la investigación en curso.

El Director de Seguridad y Operaciones Marítimas, CA LT señor Sigfrido Ramírez Braun, complementó a lo expuesto anteriormente, señalando que, el día domingo 30 de marzo, no solo se verificaron naves pesqueras industriales, como se había señalado en la exposición anterior, sino que se analizó un total de 18 embarcaciones, entre naves mercantes y pesqueras. Dentro de este grupo, se identificaron tres embarcaciones que se encontraban particularmente cerca de la trayectoria (track) correspondiente a la última posición conocida de la lancha motor Bruma. Estas fueron el PAM Bichuquén II, el PAM Dontito y el PAM Cobra.

Asimismo, indicó que, el día 31 de marzo, mediante una exploración aérea realizada en la zona de pesca, se logró verificar y fotografiar a dichas embarcaciones. De acuerdo con la información recabada, el PAM Cobra fue la nave que se encontraba más próxima a la última posición registrada de la Bruma, dentro del universo de las 18 embarcaciones analizadas.

El diputado señor **Alexis Sepúlveda**, solicitó precisar, para mayor claridad, ¿Qué día y a qué hora se apersonaron en la Capitanía o encendieron las alertas de que sus familiares eventualmente hayan perdido comunicación? Indicó que, según lo informado también por la dirigente de los bacaladeros, la Bruma contaba con todas las herramientas tecnológicas exigidas y operativas, además de medios adicionales de comunicación que permitían el contacto con sus familiares.

Señaló que, conforme a lo informado por la Armada, fue a las 16:06 horas del día domingo 30 de marzo cuando un avión naval sobrevoló el área correspondiente a la última posición conocida de la Bruma, siendo este el primer acercamiento institucional al lugar del siniestro. En ese contexto, solicitó precisar la hora en que los familiares dieron aviso formal a la autoridad marítima, a fin de establecer una línea de tiempo clara entre la alerta ciudadana y la reacción institucional.

Enfatizó que su planteamiento no debía interpretarse como un emplazamiento a la Armada ni como una elusión de responsabilidades, reconociendo que no era atribuible a la institución que una embarcación industrial arrollara a una nave artesanal. Sin embargo, recalcó la relevancia de actuar con la máxima prontitud ante situaciones de alerta, considerando que horas o incluso minutos pueden ser determinantes para salvar vidas humanas.

El diputado señor **Felipe Donoso**, consultó si, al momento de notificar a las naves cercanas a la última posición conocida de la lancha motor Bruma, estas tenían la obligación de concurrir al área o si la notificación tenía carácter meramente informativo, en el sentido de alertarlas para que reportaran cualquier avistamiento. Solicitó que se aclarara este punto, ya que no había quedado completamente claro en la respuesta anterior, y preguntó expresamente si alguna de las naves notificadas no concurrió a prestar apoyo.

En un segundo punto, aclaró que la finalidad de la Comisión Investigadora no era recabar antecedentes de carácter penal, sino reunir información que permitiera esclarecer los hechos. En ese contexto, y desde un enfoque teórico, planteó que una embarcación de 18 metros de eslora, como la Bruma, debiese ser detectada por una nave de 90 metros, considerando los elementos de navegación y detección actualmente exigidos por la normativa vigente, tales como radares en funcionamiento. Reconoció que la radio baliza de localización aún no era obligatoria, aunque algunas embarcaciones ya contaban con ella.

La diputada señora **María Candelaria Acevedo**, solicitó aclaración respecto del rol del fiscal marítimo en la investigación del siniestro relacionado con la lancha motor Bruma. Consultó específicamente si el sumario administrativo de carácter técnico que realiza la Fiscalía Marítima es incorporado o anexado al proceso que lleva el fiscal del Ministerio Público, quien conduce la investigación penal sobre el caso. Señaló que su inquietud apuntaba a entender si la información técnica recabada por la autoridad marítima forma parte del expediente general del proceso judicial en curso.

La diputada señora **Marlene Pérez**, expresó su duda respecto de lo señalado previamente por el diputado Donoso, en cuanto a que no sería obligatorio mantener las radiobalizas encendidas. Indicó que, desde el desconocimiento técnico, le surgía la inquietud de si efectivamente no existía dicha obligación, solicitando que se precisara ese punto.

Asimismo, consultó si la Armada mantuvo contacto permanente con las familias de los tripulantes afectados desde el primer momento de conocida la desaparición de la lancha motor Bruma. Señaló que estimaba relevante que dicha información fuera aclarada y registrada, para que las y los integrantes de la Comisión pudieran contar con ese antecedente.

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, planteó diversas inquietudes relativas a la fiscalización de las empresas proveedoras de servicios tecnológicos para embarcaciones, como el caso de Kullogan. Señaló que, según lo informado por el almirante, en el año 2023 se registraron aproximadamente 900 fallas en el sistema, lo que a su juicio evidenciaba una debilidad importante en los procesos de fiscalización. Preguntó expresamente quién fiscalizaba a estas empresas proveedoras, y quién las autorizaba para operar.

Asimismo, hizo referencia a lo señalado en una sesión anterior respecto de la embarcación PAM Cobra, en la que se habría producido una pérdida de registros de cámaras de un día completo. Citó la Circular N°O7307, que establece que el inspector de

telecomunicaciones de la autoridad marítima debe verificar, durante inspecciones tanto ordinarias como intempestivas, el cumplimiento de la normativa técnica y operativa del sistema de vigilancia y grabación a bordo, incluyendo la obligación de conservar las grabaciones por un período mínimo de un año. Por tanto, solicitó mayor claridad respecto al tipo, frecuencia y alcance de las fiscalizaciones realizadas a las embarcaciones en este ámbito.

En relación con los hechos del 30 de marzo, señaló que la embarcación Lucas tomó contacto con la autoridad marítima a las 10:02 horas, y que otras embarcaciones artesanales del área, como el Laureano Quinto y el Cristóbal, también participaron de las acciones de búsqueda. Informó que los familiares de los tripulantes de la Bruma se presentaron en la Capitanía de Puerto alrededor de las 12:30 horas, y que el ingreso oficial se produjo a las 14:05 horas, momento en el cual se facilitó un teléfono satelital para establecer contacto con las autoridades, dado que no había cobertura en el área.

Indicó que, ante las constantes caídas del sistema de Kullogan, incluso por cortes de servicio por falta de pago mientras las embarcaciones se encontraban en alta mar, se remitió un extenso correo desde la organización que representa, advirtiendo a la empresa sobre las debilidades de su sistema. Agregó que en una sesión previa también se cuestionó la autorización de equipos con tecnología Argos, cuyo desfase de transmisión es de hasta 4 horas, a pesar de que la normativa establece que luego de 2 horas sin transmisión debe activarse el protocolo de búsqueda.

Además, advirtió que, según el convenio internacional SOLAS, todas las embarcaciones que se encuentren en el área de una emergencia marítima tienen la obligación de concurrir al llamado de auxilio, sin que ello quede sujeto a la mera voluntad. Señaló que no todas las embarcaciones industriales presentes en la cuadra acudieron al llamado de búsqueda de la Bruma, lo cual plantea la necesidad de revisar si aquello podría eventualmente ser considerado como una forma de negación de auxilio, tal como lo contempla la normativa vigente.

Reafirmó que la primera embarcación en llegar al lugar del siniestro fue la Lucas, a las 17:46 horas, siendo desde ella que se recibió la primera imagen del casco partido de la Bruma. Indicó que, si bien la Armada envió una imagen aérea, no fue esta institución la primera en visualizar directamente los restos.

Finalmente, manifestó la necesidad de revisar en profundidad las fases de manejo de emergencias en el mar, los recursos disponibles por parte de la autoridad marítima, y la saturación de funciones que afecta a áreas como DIRECTEMAR. Propuso que se estudie la posibilidad de contar con una política similar a la de la SEC, que permita identificar dispositivos autorizados para instalar en embarcaciones, con información clara sobre su función, certificación y validez técnica, contribuyendo así a mejorar la seguridad y la fiscalización en el sector marítimo.

El Director General de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, DIRECTEMAR, Vicealmirante señor Roberto Zegers, contestó a las consultas retomando la analogía anteriormente utilizada para explicar el contexto de las emergencias en el mar, destacando que el océano representa un territorio vasto, al menos tres veces el tamaño del país, y que las zonas de búsqueda pueden alcanzar hasta 35 veces el territorio nacional. Enfatizó que una emergencia no puede evidenciarse si no existe una señal activa, como la activación de un botón de emergencia o el despliegue automático de dispositivos de seguridad como balsas o radiobalizas.

Explicó que muchas embarcaciones menores, como la lancha motor Bruma, poseen limitaciones de espacio para instalar equipamiento, aunque destacó que esta embarcación contaba con sistemas de seguridad superiores al promedio, incluyendo radar. No obstante, subrayó que, si no existe una alerta o avistamiento directo de una situación de peligro, la Autoridad Marítima no puede iniciar de inmediato un despliegue de medios. Añadió que, ante cualquier indicio de incertidumbre, la primera reacción institucional es el envío de una aeronave, por su mayor rapidez respecto a buques, que tardan horas o días en llegar.

Detalló que las fases de emergencia (incertidumbre, alerta, peligro) sólo se activan ante evidencia clara de una emergencia. Reiteró que el sistema POSAT, provisto por SERNAPESCA, tiene una finalidad exclusivamente pesquera y no es un mecanismo de alerta para emergencias. Explicó que dicho sistema es monitoreado por una guardia 24/7 en Valparaíso, y que, al constatarse una falta de transmisión, se informa a los armadores para verificar las causas, que muchas veces son técnicas o propias de la embarcación.

Indicó que, en el caso de la Bruma, tras varias comunicaciones con el contacto en tierra, no existía a esa hora ninguna señal de emergencia formal. Sólo con la llegada presencial de la señora Claudia a la Capitanía de Puerto, a las 14:05 horas, se activó el protocolo de búsqueda, se contactó a la zona naval y se gestionó el despliegue de un avión, el cual captó las primeras imágenes de los restos de la embarcación.

Respecto a la capacidad de detección de una nave como la Bruma por parte de una embarcación mayor, explicó que ésta depende de múltiples factores: visibilidad, meteorología, condiciones del radar, y la acción del personal asignado a la vigilancia visual y electrónica. Señaló que, si dichos elementos no están operativos o son descuidados, especialmente de noche, la detección puede fallar incluso con equipos en buen estado.

Sobre el sumario marítimo, indicó que el fiscal del Ministerio Público puede solicitar información técnica durante el proceso y que, al concluirse, el fiscal marítimo entrega su informe completo como parte del expediente judicial. En cuanto a la radiobaliza RLS, aclaró que no todas las embarcaciones menores están obligadas a contar con ella, aunque existe una nueva normativa en tramitación en la Contraloría General de la República que la hará obligatoria.

Asimismo, reiteró que el POSAT no debe confundirse con un sistema de emergencia y que su objetivo es el control pesquero. En relación con las embarcaciones cercanas al área del siniestro, señaló que las naves PAM Cobra, Don Tito y Bichuquén II fueron verificadas desde el aire el día 31 de marzo. De ellas, el Cobra presentó indicios visibles en su casco y fue ordenado a recalar de inmediato. Las otras embarcaciones también retornaron, aunque sin orden expresa, y se tomó declaración a sus respectivas tripulaciones.

Finalmente, indicó que el Recoleta y la lancha Lucas fueron las embarcaciones más próximas a la última posición de la Bruma al momento del asentamiento. El Recoleta, por su tamaño y capacidades, fue designado como coordinador en el mar hasta que se sumaron medios adicionales.

El Comandante en Jefe de la Segunda Zona Naval y Jefe de Defensa Nacional para las Provincias de Arauco y Biobío, señor Arturo Oxley, expuso con apoyo de una [presentación en power point](#), iniciando su intervención expresando su solidaridad con las familias de los siete tripulantes desaparecidos de la lancha pesquera Bruma, a quienes conoció durante el proceso de búsqueda. Explicó que asumió el mando de las operaciones desde el primer día, en su calidad de autoridad responsable del Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento Marítimo (MRCC), dado que se desplegaron unidades navales subordinadas a su zona.

En su exposición, estructurada en cinco puntos, relató las primeras acciones tras la activación del caso SAR (Search and Rescue) el 30 de marzo, luego de que fracasaran los intentos de comunicación con la Bruma y se recibiera una alerta de familiares. Se movilizó inicialmente un avión P-68, que detectó restos de la embarcación a las 16:06 horas, a 900 metros de su última posición conocida frente a la Isla Santa María. A partir de ese hallazgo, se sumaron distintas unidades de superficie, entre ellas el remolcador Galvarino, lo que motivó la asunción formal del mando por parte del Comandante en Jefe.

Añadió que, durante los 18 días que duró la operación, se desplegaron medios aéreos, navales y tecnología especializada, incluyendo modelos de deriva desarrollados por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada. Explicó que, dado que la popa de la Bruma se había hundido, la búsqueda se concentró en hallar sobrevivientes, balsas salvavidas o restos flotantes. Con el paso del tiempo, el área de búsqueda se expandió a más de 14.000 km².

Destacó la participación de pescadores artesanales y la colaboración de empresas privadas. El día 4 de abril se encontró la balsa salvavidas de la Bruma, sin activar y adosada a restos de la embarcación, lo que redujo drásticamente las esperanzas de hallar sobrevivientes. A partir de ese momento, se priorizó la exploración submarina. Para ello, se incorporaron buzos, vehículos ROV y, posteriormente, el buque científico Cabo de Hornos, que realizó mapeos batimétricos a profundidades de hasta 1000 metros, agregó.

Mencionó que, gracias a esas gestiones, se localizaron restos altamente fragmentados de la Bruma a 300 metros de profundidad, lo que permitió confirmar la magnitud del daño. Finalmente, el 16 de abril se dio por concluida la operación con una ceremonia ecuménica en el mar, a bordo del remolcador Janequeo, con participación de las familias.

Finalizó reafirmando el compromiso de la Armada con la salvaguardia de la vida humana en el mar y destacando que toda la información recopilada fue entregada al Ministerio Público y a la Fiscalía Marítima. Valoró especialmente la transparencia con que se condujo el proceso y la coordinación constante con las familias, a quienes se mantuvo informadas en todo momento.

Habiéndose cumplido el objeto de la sesión, se levanta a las **21:20 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 4ª, celebrada en martes 17 de junio de 2025, de 19:30 a 21:24 horas.

Preside el diputado señor Hugo Rey.

Asisten las diputadas señoras María Candelaria Acevedo, Joanna Pérez y Marlene Pérez, y los diputados señores Roberto Arroyo, Roberto Celedón, Felipe Donoso, Jorge Guzmán, Alexis Sepúlveda y Juan Irarrázaval, en reemplazo de Benjamín Moreno.

Concurren, en calidad de invitados, el director general de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Directemar, vicealmirante Roberto Zegers; el gobernador marítimo de Talcahuano, capitán de navío LT Sergio Wall, y el comandante en jefe de la Segunda Zona Naval y jefe de Defensa Nacional para las provincias de Arauco y Biobío, contraalmirante Arturo Oxley.

Participa 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, la señora Claudia Urrutia, quien asiste junto a diversos dirigentes.

TEXTO DEL DEBATE

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

en el audio.

El señor **REY** (Presidente).- En nombre de Dios y de 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).- Muchas gracias.

¿La ministra dio alguna opción del día que podía venir?

El señor **HALABÍ** (Secretario).- No, señor Presidente. Solo se excusó.

El señor **REY** (Presidente).- Bueno, vamos a invitarla de nuevo a través de su equipo para que pueda venir en una próxima sesión, porque es muy importante contar con su presencia.

Diputado Alexis Sepúlveda, tiene la palabra.

El señor **SEPÚLVEDA**.- Señor presidente, hay que insistir, de manera clara y nítida, en la necesidad de la presencia de la ministra.

Este es un trabajo en el cual todas las autoridades tienen que allanarse a poder participar de esta comisión. Soy parlamentario oficialista, pero en esto no me pierdo. Tenemos una función y un rol, además garantizado por la Constitución. Nuestro rol fiscalizador se refleja en una comisión investigadora y, por lo tanto, la ministra tiene que apersonarse en esta comisión.

Si es necesario, estoy disponible a que cambiemos el tono para terminar con la justificación y que ella finalmente se presente en esta comisión.

El señor **REY** (Presidente).- Solo informarles que el ministerio sugirió esta fecha para que ella pudiera asistir.

Si el diputado Alexis Sepúlveda y la comisión lo tienen bien, la citamos para la próxima sesión.

El señor **SEPÚLVEDA**.- Perdón, Presidente, pero solamente un detalle. Reiteraría la citación, pero además colocaría, en la redacción que haga el secretario, la molestia o la preocupación, cualquiera sea la palabra, porque la presencia de la ministra es indispensable en el desarrollo de esta comisión.

Que le quede claro que la estamos esperando a ella y no a un segundo ni a un tercero en su reemplazo.

El señor **REY** (Presidente).- Sí, de todas maneras, porque además la presencia de ella, como usted señala diputado, es de vital importancia para esta comisión. Además, la Constitución la obliga a estar presente si es citada por el Presidente. Sin embargo, con la venia de ustedes, ahora potenciando y entendiendo que hay una lógica única dentro de la comisión, es importantísimo que esté presente.

Entonces, este apoyo unánime al comunicado que vamos a enviar va en la línea de lo que usted está señalando.

Diputado Celedón, tiene la palabra.

El señor **CELEDÓN**.- Señor Presidente, recomendaría un poquito de prudencia, porque en la mañana me pareció ver a la ministra en la Sala.

El señor **REY** (Presidente).- Por eso, hablaremos de manifestarle nuestra preocupación, no molestia.

Vamos a citarla a la próxima sesión.

Ahora bien, si ella tuviera algún problema para venir ese día y propone otra fecha, lo resolveremos como comisión.

El diputado Sepúlveda tiene razón y comparto esa línea. Es bueno hacernos respetar como comisión, pero en este caso es conveniente usar la prudencia y hablar de preocupación por la ausencia de la ministra de Defensa Nacional, señora Adriana Del Piano.

¿Habría acuerdo para volver a citar a la ministra de Defensa Nacional y hacerle presente nuestra preocupación por su inasistencia?

Acordado.

Acordamos recibir al director general de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Directemar), vicealmirante señor Roberto Zegers, y al gobernador marítimo de Talcahuano, capitán de navío, señor Sergio Wall, para que respondan las consultas que quedaron pendientes en la sesión anterior. Me lo pidieron especialmente algunos colegas parlamentarios.

¿Algún parlamentario quiere hacer alguna otra consulta?

Tiene la palabra el diputado Alexis Sepúlveda.

El señor **SEPÚLVEDA**.- Señor Presidente, reitero lo señalado en la sesión anterior, en orden a solicitar una especie de cronograma de ruta crítica, que abarque información desde las alertas que señalaron las familias de los tripulantes de la embarcación Bruma al perder contacto, y que se hicieron presentes directamente a la Capitanía de Puerto de Constitución, hasta los tiempos de respuesta que eventualmente tuvo la Armada.

Algo nos explicaron respecto de las horas, pero habría que agregar información como: tal día, a tal hora, se dio la alerta a la capitanía de puerto. Luego, pasaron tantas horas esperando la respuesta de la Armada -o lo que corresponda en términos del procedimiento-, y, finalmente, posterior al contacto que tuvieron los familiares de los tripulantes y la capitanía de puerto, ¿cuánto tiempo después se apersonó una embarcación de la Armada en el punto, que fue identificado claramente por medios tecnológicos que se dieron a conocer ante esta comisión?

Me interesa saberlo con precisión, porque es imposible seguir abordando este tema sin contar con esa información. Solicito entonces la cronología.

Están presentes los familiares de los tripulantes de la embarcación Bruma, quienes pueden precisar la hora en que se apersonaron y empezaron dar las alertas sobre la falta de comunicación de parte de los tripulantes, hasta que llegó una embarcación de la Armada. Eso, porque en una presentación que se hizo acá se indicó que al lugar llegó una embarcación argentina antes que la Armada de Chile o los equipos de rescate de cualquier otro organismo. Eso me parece insólito. Quizás haya alguna explicación, pero la desconozco. Obviamente, uno hubiera esperado algo distinto.

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

El señor **CELEDÓN**.- Señor Presidente, recuerdo haber preguntado sobre otras dos embarcaciones, en qué posición estaban Vichuquén II y Don Tito.

Me parece importante lo que ustedes señalaron, porque matiza la información emitida por la prensa en cuanto a que habría habido tres naves en las

proximidades de la embarcación Bruma. Resulta relevante aclarar eso, porque todos los antecedentes indican que solo la nave industrial Cobra pasó por el punto en que estaba la Bruma.

En otro orden de cosas, y perdonen mi ignorancia, pero no tengo claridad respecto del rol del fiscal marítimo. ¿Es una autoridad autónoma? En casos o situaciones de carácter delictivo, ¿tiene algún vínculo con el Ministerio Público en el ejercicio de su función? ¿O es una autoridad completamente autónoma y, eventualmente, su poder sancionatorio es solo de carácter administrativo?

El señor **REY** (Presidente).- Tiene la palabra el director general de la Directemar, vicealmirante señor Roberto Zegers.

El señor **ZEGERS** (director general de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Directemar).- Señor Presidente, por su intermedio, saludo a los diputados y las diputadas presentes. Del mismo modo, saludo a los familiares de los tripulantes de la embarcación Bruma.

Cabe señalar que revisé el video de la sesión anterior, donde se formularon cinco preguntas.

Entiendo que algunos diputados que plantearon interrogantes no están presentes en esta sesión, sin embargo también las responderé. Si me permiten, contestaré las preguntas que recabé, que están entre las pendientes. También agregaré las respuestas a algunas preguntas recientemente formuladas.

Me acompaña, al igual que la vez pasada, el director de Seguridad y Operaciones Marítimas, encargado del Centro Coordinador Nacional de Búsqueda y Salvamento Marítimo. Nos encontramos en Valparaíso.

Antes de dar respuesta a las preguntas, quisiera recordar, para que quede en el registro, que, en la sesión pasada, la autoridad marítima nacional dio a conocer los aspectos técnicos y legales del sistema de posicionamiento automático de naves pesqueras, los equipos y características del sistema nacional existentes para brindar socorro a vidas y naves en peligro en el mar, para finalizar con información respecto de las investigaciones que se están llevando a cabo y las operaciones de búsqueda y apoyo que se realizaron al momento de conocerse la desaparición de la nave. Estas operaciones serán detalladas por el comandante en jefe de la Segunda Zona Naval, quien las materializó durante dieciocho días.

En la presentación se pueden ver en detalle los tiempos.

Hago presente que no podré referirme a materias propias de la investigación del incidente, en atención a que esta aún se encuentra en desarrollo y esta autoridad es la última instancia en el proceso de las apelaciones.

Dada las características de las regulaciones de la actividad en el mar, sabemos que no es fácil comprender la normativa, principalmente por la falta de familiaridad con los términos que se usan en dicha materia. Por tal motivo, y de manera inicial, me permitiré efectuar una analogía para la mejor comprensión y para poder contestar las preguntas técnicas pendientes de la sesión anterior.

En el territorio terrestre, quienes quieren conducir un automóvil o cualquier medio de transporte, primero, deben inscribir su vehículo en

Registro Civil, mientras que las naves menores se registran en las capitanías de puerto y las naves mayores en la dirección general.

Así también, continuando con la analogía, para conducir un vehículo se requiere tener una licencia de conducir, la cual se obtiene en la municipalidad. En el caso de la gente de mar, esta obtiene sus matrículas y títulos de parte de la autoridad marítima, debiendo aprobar la respectiva examinación.

Por su parte, para el automóvil se efectúa una revisión técnica, donde se verifican todas sus condiciones y los equipamientos de seguridad, mientras que, en el caso de las naves, ya sean mayores o menores, estas son inspeccionadas anualmente por comisiones de inspección de naves.

Respecto de la pregunta sobre quién inspeccionaba las cámaras, cabe señalar que, anualmente, igual que en una revisión técnica, se revisa que todos sus sistemas -radares, cámaras- estén operativos, en funcionamiento y certificados.

Asimismo, al igual que en el territorio terrestre, en el mar también hay libertad de navegación. Las naves se desplazan libremente a sus respectivos destinos o zonas de pesca, informados en su solicitud de zarpe, y se rigen por ciertas normas para evitar choques y abordajes, como la Ley de Tránsito en el caso de los vehículos de transporte terrestres.

Los capitanes y los patronos son los responsables de las naves, como lo expliqué en la sesión anterior.

En el mundo hay puertos y zonas de alto tráfico marítimo, donde se regulan con mayor detalle los ingresos y salidas, a través del sistema de control de tráfico marítimo, no así los tránsitos en mar abierto, considerando la dimensión del océano.

Por otra parte, las medidas de seguridad que deben cumplir los capitanes y patronos deberían ser suficientes para evitar accidentes. Sin embargo, los incidentes graves ocurren, en su mayoría, por causas humanas.

En su ámbito de competencia, Carabineros, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, e inspectores municipales forman parte de las instituciones facultadas para fiscalizar, denunciar y detener. La Armada, en su respectiva área jurisdiccional, es la encargada de fiscalizar la normativa marítima y, en conjunto con Sernapesca, la actividad pesquera.

En este sentido, el posicionador satelital, conocido como Posat, es un medio tecnológico para controlar lo anterior, al igual como se controla una flota terrestre a través de GPS. En este caso, la autoridad marítima y pesquera emplea el sistema tanto para fiscalizar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, como para realizar el seguimiento de las cuotas y de las zonas de pesca autorizadas. Asimismo, el armador tiene acceso a la posición de su nave a través de este sistema; pero no es un medio para dar a conocer una emergencia. Es fundamental tener esto presente.

Tal como se ha indicado, en la sesión anterior, en los últimos cuatro años hemos tenido 968 ceses de emisión del Posat, de los cuales el 99 por ciento no correspondió a una emergencia marítima. Hablamos de más de 200 no emisiones al año.

Volviendo a la analogía: cuando un conductor sufre un accidente de cualquier naturaleza como, por ejemplo, no respetar un disco pare, una luz roja o chocar con otro vehículo, alguien suele llamar o alertar a los medios de emergencia, tras lo cual llegan Carabineros, Bomberos, el SAMU u otras personas que pueden ayudar. Por el contrario, si no hay nadie que alerte, o si el conductor que choca se da a la fuga o tiene un accidente sin testigos, es muy difícil que se pueda acudir al socorro oportuno, sin una evidencia de estar en una emergencia.

En cuanto a las preguntas de la comisión pendientes de respuestas, la primera fue planteada por el diputado Jaime Naranjo, según consta en el acta anterior, quien preguntó cuál era el *mea culpa* de la Armada respecto del caso de la Bruma.

No le haremos el quite a ninguna de las preguntas, pero respecto del lamentable incidente ocurrido con esta embarcación, por las responsabilidades directas que recaen sobre las tripulaciones de las naves involucradas, que aún se encuentran en investigación por parte del Ministerio Público y la Fiscalía Marítima, no es posible emitir un pronunciamiento directo en relación al siniestro.

No obstante, con el mayor sentido de responsabilidad institucional, es pertinente identificar las oportunidades de mejora que este caso ha evidenciado. Por ello, con el propósito de reforzar la seguridad y considerando que el equipamiento para naves menores incluye elementos de carácter recomendatorio, se encuentran en proceso los cambios normativos correspondientes para que los equipos, como la radiobaliza de localización de siniestros, conocida como RLS, la cual está diseñada para emitir señales de socorro o emergencia, pasen a ser obligatorios para este tipo de embarcaciones. Esta nueva reglamentación ya se encuentra en la Contraloría General de la República para la toma de razón.

Respecto de la pregunta del diputado Alexis Sepúlveda, en el sentido de cuál fue el tiempo de reacción tras conocerse la pérdida de posición de la Bruma, que también fue planteada en la sesión anterior y que, en cierta medida, es la misma pregunta que reiteró hoy, indico que el sistema Posat, destinado exclusivamente al control de las actividades pesqueras, no tiene alarmas ni un sistema de alerta ante el cese de emisión. En consecuencia, esta revisión se debe efectuar de forma manual en más de 1.600 naves diariamente.

Lo anterior, sumado al retardo variable de cada tecnología, como revisamos la vez pasada -en este caso, Argos tiene un máximo de cuatro horas de retardo variable-, da como resultado que el análisis para efectuar las denuncias por oficio a los tribunales correspondientes, ante el incumplimiento de la normativa pesquera, se realicen después de seis horas sin emisiones.

Ese mismo día, a partir de las 09:09 horas, se realizaron diversos intentos de contacto, tanto por vía radial como telefónica, con la Bruma desde las radioestaciones costeras ubicadas en el área, sin obtener respuesta.

De igual forma, y ante la imposibilidad de contactar directamente a la nave, se estableció comunicación telefónica con su contacto en tierra, quien informó que, al momento del zarpe, había sostenido comunicación por esa misma vía con

la tripulación el día anterior, mientras estos se encontraban en faena de pesca. Eso ocurrió a las 09:30 horas, aproximadamente.

Tras continuar con los intentos de comunicación durante la mañana del domingo 30 de marzo, y ante la falta de contacto entre los familiares y la *Bruma*, sumado a la alerta registrada en la Capitanía de Puerto de Constitución a las 14:05 horas de ese mismo día, la Gobernación Marítima de Talcahuano procedió a activar el desplazamiento de medios aéreos y marítimos hacia el área, además de enviar una solicitud de apoyo a las naves que se encontraban en las cercanías.

Producto de esas acciones, un avión naval confirmó, a las 16:06 horas, la presencia de los restos semihundidos de la *Bruma* en un punto cercano a su última posición conocida, tras lo cual se reforzaron progresivamente las labores de rebusca con la incorporación de más buques.

En cuanto a la pregunta del diputado Roberto Celedón, respecto de si una embarcación como el *Cobra* debería haber percibido el impacto con la *Bruma*, cabe señalar que la capacidad de la tripulación de una nave para advertir una colisión con otra embarcación depende de la proporción de desplazamiento —es decir, la masa— existente entre ambas. Evidentemente, factores como los materiales de construcción, las dimensiones de las naves, la velocidad relativa entre ellas y las condiciones meteorológicas influyen en la percepción del impacto. Sin embargo, no puedo referirme al caso particular del siniestro de la *Bruma*, toda vez que se trata de una materia que aún se encuentra sujeta a investigación, tanto por el Ministerio Público como por la Fiscalía Marítima de Talcahuano.

Aprovecho de contestar su última pregunta, diputado, planteada en esta sesión.

El fiscal marítimo efectuó una investigación en el marco de un sumario de carácter técnico y administrativo. Las sanciones asociadas al sumario son de naturaleza administrativa, como la caducidad de una licencia, un título u otra medida similar. Y toda la información recopilada por dicho fiscal, que es de ámbito netamente técnico, es posteriormente entregada al Ministerio Público. Esa es la relación. Son dos vías completamente paralelas.

En cuanto a la pregunta del diputado Alexis Sepúlveda, planteada en la sesión anterior, sobre la participación del buque tanque *Recoleta* en las primeras acciones de búsqueda de la *Bruma*, cabe señalar que, producto de los constantes llamados radiales realizados por la autoridad marítima con el propósito de contactar a la embarcación desaparecida, la lancha artesanal *Lucas* tomó conocimiento de la situación y se sumó a los esfuerzos de búsqueda.

Posteriormente, al verificar el movimiento de las naves, se identificó al buque tanque *Recoleta*, el cual había zarpado recientemente desde la bahía de Concepción y se encontraba navegando por el área en dirección sur. Esta nave recibió una notificación del Centro Coordinador de Salvamento Marítimo de Chile (*MRCC Chile*, por sus siglas en inglés), a través de correo electrónico satelital, para que se dirigiera a la última posición conocida de la *Bruma*. Dicha posición también había sido comunicada a la lancha a motor *Lucas*, que ya estaba al tanto de la desaparición. Al ver al buque mercante salir de la

bahía de Concepción, la lancha Lucas tomó contacto con él para informarle que estaban buscando una lancha a motor desaparecida y le solicitó que nos informara si la divisaba durante su tránsito. En resumen, hubo contacto entre ambas embarcaciones.

Con todo, de forma paralela, la autoridad marítima de Valparaíso, al tener conocimiento de la emergencia y considerando el panorama de superficie en el sector, informó a los buques que se encontraban en las cercanías que, en caso de avistar la lancha que se estaba buscando, lo comunicarán de inmediato.

El buque Recoleta apoyó las labores de exploración del avión naval, las cuales permitieron finalmente corroborar, a las 16:06 horas, la ubicación de los restos de la lancha a motor Bruma por parte del medio aéreo institucional.

En la zona, continuaban participando en la búsqueda la embarcación Lucas y el buque tanque Recoleta. Este último terminó su búsqueda a las 21:15 horas aproximadamente, o sea, no siguió su tránsito, sino que se mantuvo en el sector cooperando con la búsqueda, incluso una vez ya identificados los restos de la lancha en la zona.

En cuanto a la pregunta del diputado Hugo Rey de si era posible divisar al Bruma por un buque como el Cobra, no alcanzamos a contestarlo en la sesión pasada.

De la posibilidad de que una nave mayor pueda detectar a una embarcación de tamaño similar al Bruma, se puede indicar que la capacidad de detección de un contacto, por parte de cualquier nave, depende de la combinación de equipos y tripulaciones de guardia que cumplen adecuadamente con sus obligaciones, como también de las condiciones meteorológicas, del mar y de la visibilidad presentes en el lugar, que puedan facilitar o dificultar la observación visual o la detección por radar.

La eventual capacidad de detección del Cobra respecto del Bruma forma parte de la investigación que llevan a cabo el Ministerio Público y la Fiscalía Marítima de Talcahuano.

El señor **REY** (Presidente).- ¿Terminó su presentación?

El señor **ZEGERS** (director general de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Directemar).- No sé si hay alguna otra pregunta.

-El diputado Alexis Sepúlveda interviene fuera de micrófono.

[...]

El señor **REY** (Presidente).- Vamos a esperar a que terminen de exponer y, luego, ofreceré el uso de la palabra a los diputados Alexis Sepúlveda y Felipe Donoso.

Tiene la palabra el contralmirante Sigfrido Ramírez.

El señor **RAMÍREZ**, don Sigfrido (director de Seguridad y Operaciones Marítimas de la Armada de Chile).- Señor Presidente, respecto de las naves que se verificaron el domingo 30 de marzo, no solo se avistaron pesqueros industriales, como se mencionó en la exposición anterior, sino también un total de 18 naves, entre embarcaciones mercantes y pesqueras. De ellas, tres estaban particularmente cerca de su *track*, respecto de la última posición conocida de la lancha motor Bruma. Esos fueron el PAM Vichuquén II, el PAM Don Tito y el PAM Cobra.

El 31 de marzo, mediante una exploración efectuada con una aeronave en zona de pesca, se verificaron y fotografiaron. Dentro de la información que había, el más cercano de esas tres embarcaciones era el PAM Cobra, dentro del universo de estas 18 embarcaciones mercantes y pesqueras que se analizaron el día anterior.

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

El señor **SEPÚLVEDA**.- Señor Presidente, dado que están presentes los familiares de la tripulación del Bruma, quiero hacer la siguiente consulta para tener claridad al respecto: ¿Qué día y a qué hora se apersonaron en la Capitanía de Puerto o encendieron las alertas de que sus familiares, eventualmente, habían perdido comunicación? Por lo menos, considerando también lo que informó la dirigente de los bacaladeros, hay que dejar claro que el Bruma contaba con todas las herramientas tecnológicas exigidas, las cuales estaban operativas; además, contaban con medios adicionales de comunicación para tener contacto con sus familiares.

Entonces, solo para establecer la línea de tiempo, está claro que, según lo que nos indica la Armada, a las 16:00 horas del domingo un avión de la Armada sobrevoló el lugar. Ese fue el primer acercamiento que tuvo la Armada al punto de la colisión o donde, eventualmente, fue hundido el Bruma.

En ese sentido, ¿cuándo los familiares se apersonaron, más o menos en qué horario, y le hicieron saber a la Capitanía de Puerto Constitución que habían perdido contacto con sus familiares en el Bruma? La idea es establecer una línea de tiempo desde la alerta, más allá de los protocolos, y eventualmente la reacción que hubo.

No quiero que se tome como un emplazamiento a la Armada ni significa eludir la responsabilidad, porque no es culpa de la Armada que una embarcación industrial pase y arrolle a una embarcación artesanal. Sin embargo, cuando hay una situación de alerta, y me pongo en el caso de que fueran mis hijos, yo acudo con prontitud y no estoy esperando mucho tiempo, porque, a lo mejor, de eso puede depender salvar o no la vida de quienes están ahí. Son horas y minutos que pueden ser claves.

En definitiva, quiero establecer la línea de tiempo desde la alerta hasta la reacción de la Armada en el horario que se ha señalado.

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

El señor **DONOSO**.- Señor Presidente, quiero profundizar las preguntas que nuestro invitado acaba de responder.

Cuando se notifica a las naves cercanas, ¿ellas tienen la obligación de concurrir o simplemente se les notifica por si ven algo? Porque no queda claro cuando lo responde. Me gustaría saber bien aquello y si alguna nave notificada no concurrió.

El otro punto es en ambiente teórico, porque también hay que entender que el objetivo de esta comisión investigadora no es recabar antecedentes penales. En consecuencia, ¿una nave de 18 metros debiese ser detectada por una de 90 metros, con los elementos con que cuentan actualmente por ley, vale decir, con los radares funcionando y con todo lo que tiene que estar? Entiendo que la radiobaliza algunas la tienen y otras no. Pero, sin radiobaliza, con los

elementos que hoy en día tienen, ¿debiesen ser capaces de detectarla con visibilidad cero, por poner una condición compleja?

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

El señor **CELEDÓN**.- Perdón mi ignorancia, nuevamente. ¿Qué significa PAM?

El señor **ARROYO**.- Pesquero de Alta Mar.

El señor **CELEDÓN**.- ¿Don Tito y Vichuquén II también son industriales?

Un **INTERVINIENTE**.- Así es.

El señor **CELEDÓN**.- ¿Cuándo zarparon las dos naves? ¿Se les ordenó recalcar el domingo, como se hizo con Cobra?

De acuerdo con la información que aparece en el oficio firmado por la ministra, ellos habrían recalado en el mismo puerto a las 18:08 horas del 31 de marzo. ¿Los otros dos PAM recalaron o se les ordenó recalcar?

La vez anterior, se me advirtió que respecto de Cobra se le ordenó recalcar. Entonces, me parece interesante saber si a estas otras dos naves, que habrían estado relativamente cerca, se les habría ordenado recalcar y cuándo zarparon. Porque Cobra zarpó el sábado a una hora tardía.

Muchas gracias.

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

La señora **ACEVEDO** (doña María Candelaria).- Señor Presidente, quiero consultar al fiscal marítimo, que debe ver la parte técnica de lo que ocurrió: ¿El sumario administrativo que usted está realizando se anexa al fiscal que, en general, lleva el tema sobre el siniestro que ocurrió con el Bruma? Lo pregunto para saber si la información que ustedes van a entregar irá directamente al proceso que se lleva a cabo.

El señor **REY** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada Marlene Pérez.

La señora **PÉREZ** (doña Marlene).- Señor Presidente, quiero referirme a dos aspectos.

En primer lugar, me quedó una duda respecto de lo mencionado por el diputado Donoso, porque dijo que no era obligación llevar las balizas encendidas.

En segundo lugar, ¿ustedes mantuvieron contacto en todo minuto con las familias afectadas desde el primer momento? Me gustaría que pudieran precisarlo, ya que es relevante que los integrantes de la comisión lo tengan claro.

Muchas gracias.

El señor **REY** (Presidente).- También quiero precisar parte de la consulta que formulé en la sesión pasada. Obviamente, uno entiende que hay un juicio de por medio, por lo cual solo pueden referirse a materias que no impliquen o no vayan a entorpecer la investigación.

Más allá de eso, como señaló el diputado Donoso, desde el punto de vista teórico, con los elementos de seguridad que tenía el Bruma, que le permitían percibirse, que fueron aprobados treinta días antes por el organismo pertinente, cumpliendo todos los requerimientos y condiciones, un barco con similares características, con todos los elementos que debe tener para visualizar a otro barco u otros objetos que pueda haber en el mar, en las condiciones en que esto ocurrió, en teoría -sé que es difícil responderlo,

porque uno entiende el tema-, ¿se pudo haber visualizado? ¿Qué probabilidades había de que eso no ocurriera? ¿O en toda condición, siempre debió haber sido visualizado por ese y otros navíos similares, con los elementos con que contaba para visualizar?

Doña Claudia, ¿usted quiere hacer alguna consulta o referirse a la materia? Tiene la palabra.

La señora **URRUTIA**, doña Claudia (presidenta de la Asociación Gremial Bacaladera del Maule y de la Federación Nacional Bacaladera de Chile).- Señor Presidente, agradezco la posibilidad de estar nuevamente en la comisión.

En primer lugar, quiero recordar que también hice preguntas en la sesión pasada. Quiero preguntar quién estaba fiscalizando a las empresas proveedoras de servicios, como Cunlogan. En la comisión, el almirante señaló que el año pasado se registraron 900 fallas; entonces, ahí hay un elemento de fiscalización importante.

En la comisión también se preguntó quién estaba fiscalizando las cámaras a bordo del PAM Cobra, dado que trascendió que se había perdido un día de grabación de esta característica.

La circular N° 07307, en forma tácita, se refiere a la fiscalización y el control, dice: "El inspector de telecomunicaciones de la autoridad marítima, durante los respectivos reconocimientos e inspecciones intempestivas, establecidos en normativa vigente, verificará el cumplimiento de la presente normativa técnica y operativa del sistema de vigilancia y grabación". Esto significa que en cualquier momento se realizan, no solo para el chequeo de la revisión técnica anual.

Por ello, es importante saber qué tipo de fiscalización se está realizando a las embarcaciones, en este caso, considerando que, según la misma circular, las grabaciones deberían quedar almacenadas durante un año. Entonces, también me pregunto qué fiscalización se realiza a los proveedores de servicios y quién los autoriza.

Son elementos que quedaron más o menos... Porque me chocó cuando se señaló que en 2024 hubiésemos tenido ochenta desaparecidos.

Respondiendo a la pregunta, efectivamente, como se menciona en la cronología, los procesos de comunicación se realizaron a través del QTH, a partir de las 9:00 horas. La embarcación Lukas se comunica con nosotros a las 10:02 horas. Nosotros somos muy puntuales, porque tenemos el registro en el celular.

La embarcación Lucas inició de inmediato acciones de comunicación radial con las distintas embarcaciones que se encontraban en el sector y acudieron otras embarcaciones artesanales, como el Laureano V y el Cristóbal, que se encontraban dentro de la cuadra.

Posteriormente, nos comunicamos con Cunlogan para saber lo que estaba pasando, porque, lamentablemente, son frecuentes las caídas de sistema que tiene la empresa Cunlogan. A veces, se corta el servicio por no pago estando en altamar. Por ello, hay un correo bastante extenso de esta presidenta a dicha empresa, señalando las debilidades que presenta este sistema.

Además, una de las cosas que se vio en la comisión anterior fue cómo se

estaban autorizando equipos Argos con un desfase de cuatro horas, cuando la ley es clara en señalar que, después de dos horas sin transmisión, se salen a buscar las embarcaciones artesanales que no hayan transmitido.

Entonces, considerando el desfase de cuatro horas versus las dos horas que menciona la ley, entonces, ¿cómo se autorizó un equipo, con un desfase de cuatro horas, cuando la ley habla solo de dos?

Continuando con la cronología de los horarios, nosotros llegamos a la Capitanía de Puerto cerca de las 12:00 horas, a las 12:30, para ser más específicos. En ese momento se estaba realizando un procedimiento, ya que se había encontrado una persona fallecida en el río Maule. Estaban esperando la llegada del Instituto Médico Legal y de Carabineros para la constatación de la persona fallecida.

Efectivamente, nos abrieron la Capitanía de Puerto a las 14:05 horas. Fue entonces cuando Catalina entregó el teléfono al sargento de guardia, y le dice: "Comuníquese usted, porque Coronel me está llamando y nosotros no tenemos cobertura".

Como esto pretende que seamos proactivos y busca mejoras, es importante señalar las fases que existen en el manejo de emergencias en altamar. En todo medio acuático, hay tres fases que la Armada puede describir de mejor manera. Pero es importante señalar cuáles son las características que se deben cumplir entre una fase y otra, porque estas fases van a señalar los recursos de los que dispondrá la Armada, y, en particular Directemar, porque tenemos un área de Defensa y una de Directemar, bastante saturada, sin recursos, sin dotación y haciendo múltiples funciones, por lo que hay un deber del Estado aún pendiente.

Además, tenemos un convenio internacional, Solas, y también de manejo de emergencias, respecto de los cuales hay aspectos que deben ser revisados con mayor profundidad.

Dicho esto, en cuanto a la última posición conocida del Bruma, efectivamente la embarcación Recoleta iba navegando y, tal como lo mandata la ley y el convenio internacional Solas, había muchas embarcaciones en la cuadra, no solo las mencionadas. Sin embargo, no todas concurrieron al llamado de socorro, de búsqueda y salvamento.

Ese es un aspecto que también se debe revisar, es decir, cuáles son las facultades de la Armada, entre las que está que esta institución puede obligar, no como un deber moral, sino que obligar, a que estas embarcaciones concurran.

También había embarcaciones industriales en esa cuadra que no concurrieron. Entonces, el accionar de esas embarcaciones, ¿podría ser considerado como un acto de negligencia o una negación de auxilio, que están consignados dentro de la ley, un aspecto de esto? El negarse, ver el accidente y no hacer absolutamente nada, ¿es un aspecto que tenemos que revisar? Debe ser revisado dentro de la normativa.

El que llegó en primer lugar y vio la embarcación siniestrada fue la embarcación Lukas. A las 17:46 horas, mientras nosotros estábamos en la Capitanía de Puerto, recibimos la primera imagen de la embarcación partida. No fue una embarcación de la Armada; ellos solo nos enviaron una fotografía

aérea.

Al respecto, hay que verificar cuáles son los recursos de que se disponen para el manejo de las emergencias, en términos de velocidad, acceso y urgencia, que se combinan con las fases de emergencia entre una situación y otra.

Lamentablemente, en la primera sesión, Catalina dijo: "Quiero ser la última hija de un pescador desaparecido", y desde esa fecha hasta hoy, ya sumamos cuatro.

Es cierto, los accidentes son distintos, así como las formas y el manejo de cada una de las conductas. Hay personas con conductas temerarias frente a las marejadas, que me sobrecogen y me hacen pensar cómo me acerco al borde costero cuando hay una marejada, y en cualquier momento una ola puede llevar a esa persona a altamar. En ese caso, debe concurrir la Armada a salvar su vida. Sin embargo, la Armada tampoco tiene las facultades para decirle a una persona: "Usted no puede estar aquí", tampoco puede cursar una infracción, como lo puede hacer Carabineros en la carretera. Por lo tanto, también ese es un aspecto que se debe verificar y revisar.

En cuanto a las preguntas, es importante señalar que muchas veces se instalan cámaras o circuitos; se compran los dispositivos creyendo que se compra seguridad, sin saber que estos no están reconocidos ni autorizados.

Directemar debería tener un listado -tal vez ya lo tenga-, como lo hace la SEC, para verificar qué dispositivos están autorizados, cuál es su función, cómo deben inscribirse y otros aspectos que deben considerarse, nuevamente, desde el punto de vista de la seguridad.

Gracias.

El señor **REY** (Presidente).- Tiene la palabra el señor Roberto Zegers.

El señor **ZEGERS** (director general Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Directemar).- Señor Presidente, en términos generales, quiero recoger nuevamente la analogía, porque primero hay que entender que las emergencias en el mar -estamos hablando de un océano que es tres veces, al menos, el territorio nacional, y una zona de búsqueda 35 veces el territorio nacional- no se evidencian fácilmente si es que alguien no aprieta un botón de *distress*, esto es un botón de emergencia, por ejemplo, cuando algo cae al agua se activa de forma automática con la emergencia. Los sistemas son así, tanto las balsas como las radiobalizas, están automatizados especialmente para condiciones catastróficas como estas, colisiones, o cuando los tripulantes están impedidos de dar una emergencia.

Pero, como lo expliqué en la sesión anterior, hay varias naves, y naves menores, como esta lancha a motor, que tienen una cierta exigencia de seguridad, porque, además, no son muy grandes: de 14 metros, por lo tanto, no se pueden colocar muchos equipos. Si bien esta lancha tenía radares y era más del estándar -tenía más de la media-, si alguien no informa o no se avista una emergencia o una situación de peligro, no podemos saber que están en esa condición para desplegar todos los medios.

Siempre cuando hay una alerta o alguna llamada de incertidumbre de que alguien no es encontrado, la primera reacción es con una aeronave, porque es lo más rápido. Las emergencias siempre ocurren lejos y los buques son lentos

en llegar: tardan muchas horas, o a veces días, cuando ocurren muy distante a la costa. Por lo tanto, como primera reacción, el esfuerzo principal es llegar con una aeronave.

Nos hemos referido a las fases, efectivamente, hay fases de incertidumbre o de alerta de peligro, y estas se refieren a cuando hay una evidencia clara de alguna emergencia.

En este caso, el Posat, del que se ha hablado y que he explicado en tres ocasiones, es un sistema para recopilar la información pasada de la actividad pesquera, para hacer las denuncias ante los tribunales con el Sernapesca. Yo podría no ver el Posat y al día siguiente -como lo hace el Sernapesca, que lo ve en horario de trabajo- preguntar quién, el día anterior, durante seis horas, no estuvo emitiendo con el Posat para elevar los antecedentes a los tribunales y hacer la denuncia correspondiente.

Pero como la institución tiene una guardia 24/7 en Valparaíso, que ve todo el panorama nacional, tiene un sistema que va viendo el Posat e informa a los representantes de los armadores de las naves, al contacto en tierra, que no se ha conectado, que está desconectado, y tal como se señala, a veces es por problemas técnicos u otras por problemas de la misma embarcación, por problemas con la batería, de la conectividad, etcétera, y esos problemas, en más de 900 casos, tienen diferentes orígenes de falla.

Por lo tanto, el Posat -reitero- no es el mecanismo para que se alerte a la Armada ni a ninguna organización relacionada. Es solamente una actividad pesquera.

Después de eso, y durante toda la mañana, se insistió con el contacto en tierra. Hay una serie de evidencias de wasap mediante el cual intentamos, a través de diferentes comunicaciones, con el propósito de cerrar el ciclo de las seis horas, y las últimas informaciones fueron: "Ojo, si a esta hora la embarcación no se conecta, deberá volverse a puerto".

En ninguna comunicación hasta ese minuto se hablaba de una emergencia o de algún relato de alguna denuncia de emergencia. Solamente se refería a términos de volver al puerto base, porque no estaba emitiendo el correspondiente posicionador satelital netamente pesquero.

Una vez que pasó un cierto tiempo y se nos acercó la familia, y a la señora Claudia, se toma conocimiento de que ha pasado mucho tiempo. Además, no sabíamos que ellos tenían otra comunicación extra, aparte de llamarlos por celular.

Hay que pensar que, si bien este tipo de embarcaciones pesca cerca de la costa, no siempre está en contacto con un celular. Aquí supimos, *ex post*, que, además, al parecer, tenía Starlink, y con Starlink, por supuesto, se puede tener una comunicación mucho más directa con otros lugares. Pero independientemente de eso, hasta ese minuto, cuando llega la familia, inmediatamente, a las 14:05 horas, se habla con Talcahuano, que contacta a la zona naval y se gestiona el despegue de un avión, que era lo más rápido para llegar a la zona e identificar.

Eso es lo primero que se ve: la foto de la embarcación desde el avión, y a los pocos minutos aparece el resto de las fotos.

Ahora, en relación con la detección de una nave, tal como lo indiqué, es muy variable -no puedo aseverar un porcentaje-, es todo muy variable según las condiciones meteorológicas. Pero más que eso, como también lo dije, hay dos formas de detectar a un buque, a una nave, de día o de noche, da lo mismo el minuto: Una, visualmente, y para eso existen los vigías. En los puestos de mando hay un vigía que mira hacia adelante del buque o hacia el lugar donde va a caer o se va a mover el buque, y, otra, es un radar que lo va detectando de manera electrónica. Para eso, hay personal que tiene esas funciones.

Si no estoy mirando para afuera -estoy mirando para otro lado- y no estoy viendo el radar, especialmente de noche, es muy difícil detectar a una nave.

Si a eso agrego malas condiciones de mar, baja visibilidad, lluvia, etcétera, se va dificultando la visión, primero, y, luego, las condiciones del radar.

Eso es lo que puedo agregar sobre cuál es el escenario para detectar un buque.

La orden del PAM, de recalcar, se la dejo al almirante Ramírez.

Respondiendo a la relación entre los fiscales, el sumario, una vez que finaliza, incluso durante el sumario, el fiscal del Ministerio Público va solicitando al fiscal marítimo información de su investigación en paralelo, y cuando termina el sumario, esa investigación completa se la entrega al Ministerio Público para que pase a sus antecedentes.

En cuanto a la RLS, que era una pregunta de la diputada Marlene Pérez, qué era una radiobaliza, debo señalar que no todas las naves tienen la obligación de contar con una radiobaliza. Este tipo de nave no la tiene.

A futuro lo tenemos propuesto y así va a salir próximamente. Es un trámite que demora dos o tres años. Eso ya lo iniciamos hace tres años. Hoy día lo estamos finalizando y está en la CGR próximo para poder difundir la circular.

Pero la RLS es un sistema, una baliza, que cuando cae al mar con el contacto del agua salada se activa una emergencia al satélite. Y eso es lo que pensamos exigir.

En cuanto a las observaciones del Posat, reitero que es un sistema provisto por el Sernapesca para otros fines y no para emergencias.

El señor **REY** (Presidente).- Gracias.

Tiene la palabra el señor Arturo Oxley.

El señor **OXLEY** (jefe Segunda Zona Naval).- Señor Presidente, respecto a las naves Don Tito y Vichuquén, como les dije, hubo una serie de embarcaciones que fueron verificadas, las que tenían las derrotas más cercanas dentro del horario a la pérdida de posición de la lancha motor Bruma. Eran el Cobra, Don Tito y Vichuquén.

De esos, fueron al día siguiente, el día 31, verificados por un avión naval mientras se encontraban en zona de pesca. De esa revisión de estas embarcaciones encontradas en el área hubo una en particular que tenía algunos indicios en su casco, que fueron ampliamente difundidos en la prensa en días siguientes, a la que se le ordenó volver a puerto inmediatamente, que es el PAM Cobra.

Respecto de Don Tito y Vichuquén, recalaron igualmente de la zona de pesca

el día 31 de marzo, sin que se les haya dispuesto. No obstante, sí se les tomaron declaraciones a las tripulaciones de esas embarcaciones.

De la consulta sobre notificación de las naves, efectivamente, las que estaban más cercanas a la posición de la lancha motor Bruma, ese día 30, alrededor de las 15:00 horas, era el buque tanque Recoleta y la lancha motor Lucas. Esas eran las dos embarcaciones más cercanas.

Por lo tanto, la notificación fue a la motonave Recoleta, que además es un buque grande, con amplias capacidades para constituirse como coordinador; por lo tanto, él tomó el control en el mar, en complemento con el avión, en tanto se fueron sumando el resto de los medios.

Pero, efectivamente, el buque más cercano en el momento en que se realiza el avistamiento fue el buque tanque Recoleta.

El señor **REY** (Presidente).- Respecto de lo que expuso recién, que es una pregunta que había hecho en la sesión anterior -y lo conversábamos recién con el diputado Guzmán-, si están funcionando todos los elementos de captación, de emergencia, para que un barco identifique, en este caso, a otro navío, independientemente del tamaño, estamos hablando de una embarcación que no supera los 15 metros, ¿es posible detectar esa embarcación si están todos los elementos encendidos, si está todo funcionando, independientemente de las condiciones climáticas? ¿Qué posibilidades hay de no detectarlo?

O sea, si está todo funcionando, hablemos de que funcionan al ciento por ciento los elementos que tienen, en este caso, por ejemplo, el Cobra, la barcaza Bruma, si está todo funcionando, todo encendido, todo como corresponde, ¿es imposible que se detecten en las condiciones climáticas que había ese día, o eso es posible?

Tiene la palabra el diputado Felipe Donoso.

El señor **DONOSO**.- Señor Presidente, por su intermedio, no respondió si es obligación de estos barcos concurrir. Eso me interesa saber, porque al final el objetivo de esta comisión investigadora es conocer dónde tenemos las falencias legislativas, regulatorias. Por eso, son importantes estas dos preguntas.

Sobre el mismo punto, lo que entendí de la respuesta es que una nave mayor tiene radar, y si lo va mirando debiera saber. La duda es respecto de una nave menor, una de catorce metros, frente a otra de catorce metros, ¿también tiene elementos electrónicos que debieran alertar que se está acercando a un impacto con otra nave? Esa es la pregunta, porque tenemos que saber dónde tenemos las brechas.

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

El señor **GUZMÁN**.- Señor Presidente, solo para precisar. Durante la primera sesión Catalina dijo que la idea es que no exista otra familia que pierda a alguien querido en faenas pesqueras. Y bien lo dijo recién el diputado Donoso, en el sentido de que esta comisión investigadora no busca responsabilidades penales, sino que opciones de mejora, dónde encontrar espacios para mejorar.

Como dijo el vicealmirante, la gran mayoría de los accidentes en el mar ocurren por causa humana. Eso sucede en todo tipo de accidentes, donde siempre hay algún grado de negligencia humana.

Pero abstrayéndonos del caso particular, y tomando la pregunta que acaba de hacer el diputado Hugo Rey, hemos sabido que la Bruma contaba con medidas y herramientas tecnológicas, que cumplía con la normativa exigente en Chile y que, además, estaba fondeada. Por tanto, entiendo que la responsabilidad de la navegación es de quien va en tránsito. Si la embarcación Cobra, cumpliendo también con todos los instrumentos y requisitos que exige la ley, ¿debió haber visto o no a la embarcación Bruma en sus radares?

Insisto, quiero salirme del caso particular, pero puedo entender que la ley exige que si una embarcación va navegando en piloto automático, tiene que haber una persona observando, etcétera. Pero si hubiese estado esa persona observando, si los equipos hubiesen estado funcionando, ¿se debió haber prendido una alerta en la embarcación mayor que va navegando?

Esa es la pregunta puntual para tener claridad respecto de dónde tenemos que profundizar con mayores exigencias.

El señor **REY** (Presidente).- Quiero hacer una última consulta, porque después la idea es ofrecer la palabra al comandante en jefe de la Segunda Zona Naval, el señor Arturo Oxley.

Para complementar, si existiera un espacio para mejorar la normativa en materia de seguridad, usted habló recién de que el Posat está determinado exclusivamente para regular la actividad pesquera, pero no estaba normado en materia de seguridad. Por lo tanto, ahí queda un espacio, no sé si a través de resoluciones internas por parte de la Armada o del ministerio, o a través de la legislación vigente, para mejorar lo que existe, porque el hecho de que haya cuatro horas de desfase no es lo óptimo de acuerdo con lo que uno esperaría. ¿No sé si existen mejores elementos? ¿Si podemos avanzar justamente en eso?

Entonces, como señalábamos, esta comisión busca detectar las responsabilidades administrativas, pero también busca que esto no vuelva a ocurrir y que en cuanto podamos implementar estas nuevas normas, esto disminuya al máximo.

Por tanto, junto con lo que acaban de consultar mis colegas, quiero dejar espacio para que ustedes, a través de lo que nos puedan responder ahora o a través de algún oficio posterior, nos puedan señalar si ha quedado algo o que nos pudieran hacer recomendaciones de cómo poder mejorar la normativa.

Tiene la palabra el diputado Roberto Celedón.

El señor **CELEDÓN**.- Señor Presidente, quiero hacer dos consultas: ¿el fiscal marítimo interrogó al personal del Cobra? ¿Es normal -y perdón mi pregunta- que la presidenta de una asociación gremial, como la señora Claudia, vaya a la capitania y pregunte, en relación con este caso, sobre pescadores artesanales que eran miembros de su asociación gremial?

Por otra parte, hay otra asociación gremial, que se llama Sonapesca, de la cual es miembro la empresa Blumar, que es dueña del Cobra. ¿La gente de Sonapesca ha hecho consultas, ha intervenido, ha participado o ha colaborado con las autoridades marítimas en relación con este accidente que ha costado siete vidas?

Eso me gustaría conocer.

El señor **REY** (Presidente).- Tiene la palabra el director general de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Directemar, vicealmirante, señor Roberto Zegers.

El señor **ZEGERS** (director general de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Directemar).- Señor Presidente, por su intermedio, primero voy a contestar las preguntas técnicas de las naves y las detecciones, y la parte final se la dejaré al gobernador marítimo, porque es algo muy local, que desde Valparaíso no lo manejamos, que es la pregunta del diputado Celedón.

En cuanto a la detección, efectivamente, si uno tiene todas las condiciones, equipamiento, una nave tiene que ser capaz de detectar a la otra. Está diseñado así. Pero también la normativa dice que cada capitán y patrón es el responsable de cumplir con esta normativa y estar atento a la navegación. Los responsables son los capitanes, y los capitanes tienen un grupo de tripulantes, cada uno con un puesto, y una guardia cuando navegan. Esos tripulantes tienen que cumplir tareas en naves mayores, en naves menores; en mayor o menor medida se organizan y cumplen tareas de vigilancia, dependiendo de la operación o de la navegación que estén realizando.

Evidentemente, un PAM (Pesquero de Alta Mar) -cualquiera, sin referirme a uno en particular-, con sus equipos puede detectar a una embarcación menor. Hay excepciones en que no se pueden detectar, las hay. No me voy a referir a si las condiciones en ese minuto eran aptas para que pudiera detectar a la embarcación o no, pero en mayor medida, casi siempre es posible.

Lo más relevante de todo esto es la atención del *team*, que va en el puente, para detectar visualmente o con radar todo lo que navegue alrededor. Esto es lo mismo que la atención en la conducción, en que uno va mirando para todos lados para no chocar con alguien y atento al avance de la conducción. Aquí pasa lo mismo, tengo sensores y un radar que mira más allá de lo que yo veo.

Ahora bien, espacios de mejora siempre hay, y tal como indiqué, hace más de dos años que venimos tramitando un decreto supremo, que se refiere a la modificación de un reglamento, que ya está en su tramitación final en la CGR, y próximo a salir de allí; se va a disponer el cambio de equipamiento mínimo de seguridad de todas las naves.

En lo particular, en las naves menores como Bruma va a tener que instalarse un AIS, que es un sistema de identificación automática, más una RLS, que es una baliza que al caer al mar genera una señal de emergencia satelital. Eso a fin de que, ante estas situaciones catastróficas en que uno no tenga la información o nadie haya escuchado o visto o no se haya podido alertar previamente, poder recibir información de emergencia respecto de la posición donde ocurrió.

Respecto de si el Bruma tenía alguna condición y cuál era, cabe señalar que en mayor o en menor medida, aunque esté fondeada -porque en este caso, la nave no estaba declarada como fondeada-, independientemente de que el Pair haya estado fondeado o navegando, "eso da lo mismo", la tripulación y su patrón siempre deben estar atentos a lo que pasa alrededor.

Insisto, aunque la nave esté fondeada en la bahía de un puerto, a poca

distancia del puerto, incluso esperando atracar, ese capitán y esa dotación tienen que estar atentos a lo que pasa alrededor, alertándose y estando listos para el caso de ser colisionados, o para acudir a alguna emergencia, para zarpar o para lo que sea; uno no puede dejar su embarcación.

Entonces, ante la pregunta de si estaba fondeado, igualmente debe estar atento a lo que pasa. El reglamento dice que los dos, independientemente de que estén navegando o no, tienen que responder a las condiciones de peligro.

En lo que respecta al fiscal marítimo, a la interrogación a las dotaciones del Cobra y al resto de las consultas del diputado, si le parece, señor Presidente, le voy a pedir al gobernador marítimo que dé respuesta.

El señor **REY** (Presidente).- Tiene la palabra el gobernador marítimo.

El señor **WALL** (gobernador marítimo de Talcahuano).- Señor Presidente, respecto de si el fiscal interrogó a la tripulación del Cobra, la respuesta es sí, la interrogó.

En cuanto a si es normal que, en este caso, la dirigente de los bacaladeros, señora Claudia Urrutia, o cualquier otro dirigente se acerque a la autoridad marítima, sí, es normal. Normalmente, tenemos contacto con los dirigentes de la pesca artesanal y de otros gremios marítimos también, llámense trabajadores portuarios y otros.

Respecto de si Sonapesca colaboró, entiendo que todos aquellos que deben colaborar con la investigación lo han hecho, de acuerdo al debido derecho. No he recibido ninguna queja de los fiscales ni del Ministerio Público marítimo en relación a que alguien no haya colaborado.

El señor **REY** (Presidente).- Muchas gracias.

Concluida esta primera parte de la sesión, vamos a escuchar al comandante en jefe de la Segunda Zona Naval y jefe de Defensa Nacional para las provincias de Arauco y Biobío, señor Arturo Oxley, para que exponga sobre lo que estamos investigando en esta comisión especial.

El señor **OXLEY** (jefe Segunda Zona Naval).- Señor Presidente, por su intermedio, saludo a los diputados y las diputadas presentes, a Claudia Urrutia y a los familiares de los tripulantes de la embarcación Bruma.

Primero, quiero agradecer la invitación a esta comisión investigadora para exponer, en mi calidad de comandante en jefe de la Segunda Zona Naval, que estuvo desde el primer día al mando de las unidades que participaron en todo lo relativo a la búsqueda de los siete tripulantes de la lancha pesquera Bruma, siniestrada el 30 de marzo.

En atención a que, hoy y en la sesión anterior, el vicealmirante Zegers se refirió a la parte técnica, como director general, voy a saltarme los detalles técnicos, en beneficio de poder avanzar en la presentación.

Me acompaña el gobernador marítimo, el comandante Sergio Wall, en su calidad de jefe del Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento Marítimo de Talcahuano.

Antes de comenzar esta presentación, quisiera nuevamente extender un saludo a las familias de los siete tripulantes de la lancha pesquera Bruma, a quienes tuve la oportunidad de conocer durante el difícil proceso de la búsqueda.

A nombre de las dotaciones de la Segunda Zona Naval, los recordamos con especial afecto y reconocemos su integridad y entereza en el difícil proceso

que les ha tocado enfrentar.

Por lo anteriormente expuesto, el título de esta exposición es: Acciones de Búsqueda y Salvamento de Lancha Motor Bruma, bajo la perspectiva del MRCC, sigla inglesa de Maritime Rescue Coordination Center o Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento Marítimo.

La presentación está dividida en cinco puntos, como se muestra en pantalla, iniciando con los antecedentes, donde vamos a mostrar la normativa, pero la voy a pasar muy rápido porque ya la vimos; vamos a hablar sobre las primeras acciones, las tareas de búsqueda, el término de las operaciones y un resumen de las actividades y del esfuerzo institucional.

Antes de iniciar el relato de los acontecimientos, cabe recordar nuevamente que el Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo de la Armada de Chile se organiza a partir de un decreto supremo, que es el N°1.190, que dispone que su misión consiste en organizar y efectuar la búsqueda de las naves, artefactos navales o de otros vehículos de transporte en el área marítima, de responsabilidad nacional, con el propósito de rescatar a su dotación y a los pasajeros que se hallen en peligro a consecuencia de un accidente en el mar.

Para lograr eso, el área marítima de responsabilidad se subdivide en cinco distritos de búsqueda y salvamento. Para el caso de la Segunda Zona Naval, el nuestro es el tercero, que aparece a la derecha en la diapositiva, donde el centro coordinador de búsqueda y salvamento está en la Gobernación Marítima del Talcahuano.

Como complemento, la directiva de búsqueda y salvamento de la Armada estipula que las comandancias en jefe de las zonas navales, en este caso yo, como comandante en jefe de la Segunda Zona Naval, asumirán la función de MRCC cuando participen medios navales y aéreos subordinados, distintos de los dependientes del gobernador marítimo. Ahí entra la acción del comandante en jefe. Es decir, desde el primer día, dada la coyuntura, participé y tomé el control de este caso SAR.

Respecto de las primeras acciones, puedo mencionar que el día domingo 30 de marzo la Gobernación Marítima, tras agotar los intentos de contacto con la embarcación -esto ya lo vimos-, sumado a la alerta de los familiares, que fue fundamental, junto con la evidencia acumulativa, activó una operación de búsqueda y salvamento conocida como SAR (Search and Rescue), alertando de inmediato al grupo aeronaval de la Segunda Zona Naval con el propósito de desplegar una aeronave hasta la última posición conocida.

En ese momento, la información que se tenía era que la lancha Bruma, de puerto y matrícula de Constitución, correspondía a un pesquero artesanal de casi 15 metros de eslora, cuyas características ya son conocidas por la comisión, así que no las voy a seguir detallando.

Con el propósito de orientar el esfuerzo, la búsqueda se enfocó en la última posición conocida registrada en el Posat, que localizaba a la Bruma al noreste, a 18 kilómetros o 9,6 millas náuticas de la isla Santa María, en una profundidad de aproximadamente 270 metros.

Las condiciones meteorológicas en el área, al momento de activar este caso, consideraban marejadas provenientes desde el sur, con un viento sur-suroeste,

con una intensidad de 10 a 20 nudos, entre 18,5 y 37 kilómetros por hora aproximadamente, y con un estado de mar a marejada, con una altura de ola entre 2 y 3 metros.

Es importante agregar que, previo al despliegue de los medios, recientemente había finalizado un aviso de mal tiempo, que estuvo vigente desde el 28 al 30 de ese mismo mes.

En la diapositiva podemos apreciar las distancias desde Talcahuano y Coronel, respectivamente.

Ese día, habiéndose activado la emergencia, desde Concepción despegó la aeronave tipo P-68, que aparece en la lámina, la cual cuenta con capacidad de vuelo a baja altura y un sistema de búsqueda optrónica, pudiendo además llevar observadores especializados en su interior y, esto es muy importante, puede desplegar una balsa salvavidas. Este avión, si llega al área, si ve gente en el agua, puede desplegar una balsa, lo cual está adosado a una de sus alas.

A las 16:06 horas, este avión corrobora el avistamiento de los restos del Bruma como parte del esfuerzo colaborativo en que se encontraba también participando, ya lo vimos, el buque tanque Recoleta y la lancha pesquera Lucas, reconociendo que se trataba de la proa de la embarcación en la cual se encontraba a 900 metros de su última posición conocida. Posteriormente, a las 16:20 horas, la lancha de servicio general (LSG) Talcahuano zarpa de emergencia desde la Base Naval Talcahuano para sumarse a la búsqueda. Previamente, la Gobernación Marítima de Talcahuano, a través de sus radioestaciones costeras, había generado una alerta a las embarcaciones para efectuar búsquedas en su tránsito e informar cualquier avistamiento. Entre estas embarcaciones se encontraba el buque tanque Recoleta el que, por sus capacidades y cercanía al área de la última posición conocida del Bruma, fue posteriormente desviado de su ruta para asumir como coordinador en el lugar del siniestro, hasta el arribo de las unidades de navales. Es importante saber que esto es una orden que da el MRCC. El MRCC lo compone en todas las unidades que están en el sector y que son colaborativas, en este caso, en una emergencia.

A las 19:18 horas zarpa el remolcador Galvarino. Esta es la unidad naval que gatilla que yo asuma, porque es la primera unidad naval que participa en esta actividad y que es dependiente de la Segunda Zona Naval, se demoró un poco más en zarpar, porque aprovecharon de embarcar implementos necesarios para una operación de buceo, en caso que fuese necesario.

Cabe destacar que ambos buques se mantuvieron desplegados durante toda la noche en compañía de algunos pesqueros que se presentaron a la escena, para apoyar la labor de búsqueda de los tripulantes del Bruma.

A continuación, vamos a relatar las principales actividades que pasaron los 18 días de búsqueda, destacando especialmente los esfuerzos institucionales para poner a disposición todas sus capacidades operativas que pudiesen aportar a encontrar a los pescadores desaparecidos. El área donde se produjo el naufragio se caracteriza principalmente por estar afectada por corrientes y vientos provenientes del sur, lo que provoca una deriva hacia el norte. Por tal motivo, se emplearon modelos de cálculo de derivas disponibles tanto en la Gobernación Marítima como en el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de

la Armada. En ambos casos, los modelos coincidían que iba una deriva hacia el noreste, pero, ¿qué estábamos buscando? En este caso, no se buscaba una lancha, ya que la evidencia indicaba que la sección de popa se había hundido.

Por lo tanto, lo que esperábamos encontrar era principalmente la balsa salvavidas o sobrevivientes equipados con sus respectivos chalecos salvavidas. La deriva de ambos dos se calcula en forma independiente y esos dos cálculos estaban disponibles al momento de iniciar las operaciones.

Durante el transcurso de la operación y con el paso del tiempo, el área de búsqueda evidentemente se fue expandiendo, lo que hizo necesario cubrir una zona marítima cada vez mayor, la cual, finalmente, superó los 14.000 kilómetros cuadrados que son equivalentes a la superficie de la Región Metropolitana, para tener una dimensión. Esta vasta extensión requirió evidentemente de un gran esfuerzo operacional tanto de medios aéreos como de superficie.

Cabe señalar que durante la búsqueda indicada precedentemente muchas veces se recibieron críticas por no disponer medios de cercanía a los restos de la prueba de la Bruma. Lo cierto es que las unidades centraban su operación a base de los cálculos de derivas, los cuales indicaban que los posibles sobrevivientes derivaban en dirección noreste. Es por esto que nuestros medios cada día estaban más alejados de la última posición conocida del Bruma, por lo que estos paulatinamente se fueron separando de dicha posición, con el objetivo principal, ya señalado, de encontrar a los tripulantes del Bruma con vida. A modo de resumen, a lo anteriormente expuesto, en la presente imagen se puede apreciar que los hallazgos encontrados durante la búsqueda, los que están en la parte derecha de la diapositiva, efectivamente se obtuvieron al noreste la última posición del Bruma.

También estos elementos fueron obtenidos por medios navales, así por una gran parte de ellos gracias al trabajo de los pescadores artesanales que se involucraron en esta faena, con el fin de encontrar a sus compañeros.

Habiendo obtenido, el domingo, los registros fotográficos se generó la hipótesis de que posiblemente el incidente se habría generado producto de una interacción con otras naves. Por tal motivo, durante la noche del día 30, la autoridad marítima investigó por el software Grafimar las embarcaciones cercanas, algo ya cubrió el Directemar, así que lo voy a pasar un poco más rápido, y se vio que la Cobra era la unidad que estaba más cercana. Y, en ese sentido, se le ordenó volver a puerto.

Durante la noche del domingo 30 de marzo, se dispuso el apoyo de una aeronave de exploración marítima P-3. Quiero destacar que estas aeronaves están hechas para detectar periscopios submarinos. O sea, son aeronaves de gran capacidad de la Armada, viene de Concón y arribó al área con las primeras luces del día. Esta aeronave cuenta con capacidades de radar, de búsqueda de superficie, tiene un sistema optrónico y personal de observadores calificados, lo cual aportó una mejora notable a las capacidades aéreas que teníamos en la escena propia de la zona y, además, porque era un espacio marítimo muy grande.

Con respecto a las unidades de superficie, bajo la dirección del Galvarino, se mantuvieron las actividades de búsqueda permitiendo recuperar algunos elementos pertenecientes al Bruma. En esta actividad también participaron,

obviamente, las embarcaciones pesqueras de las regiones del Maule y del Biobío.

Durante la madrugada del día 1 de abril se embarcó en el Puerto San Vicente, en el Galvarino, una partida de buzos de salvataje de la Armada, además de un equipo de operadores de vehículos submarinos operados remotamente, conocidos como ROV, que eran provenientes del Valparaíso y pertenecientes a lo que se llama el Comando de Rescate y Salvataje de la Armada. Con este personal se materializó la investigación de la estructura de proa del Bruma, pudiendo constatar que no se encontraba evidencia de dotación en su interior.

Asimismo, se logró determinar, por medio del ROV, que existía otra estructura que estaba conectada con línea de pesca a la proa a una profundidad de 35 metros, por lo que se decidió programar su recuperación para el día siguiente. Tanto las aeronaves propias, dependientes de la Segunda Zona Naval, como también el avión P-3 proveniente de Concón, continuaron con las tareas de búsqueda, sin resultados positivos. Durante la noche, el remolcador de la Armada Galvarino permaneció navegando en tareas de búsqueda.

El día miércoles 2 de abril, en esa mañana, arribaron al área seis fragatas y dos helicópteros pertenecientes a la Escuadra nacional que venían de Valparaíso como parte de su entrenamiento naval. Eso fue una coyuntura, estaban llegando ahí. Por tal motivo, se les solicitó que, mientras se encontraban navegando, colaboraran en la búsqueda de los posibles naufragios, lo anterior permitió recuperar restos de la estructura de la Bruma. Ellos cancelaron muchos ejercicios y entrenamientos para apoyarnos en este esfuerzo.

De forma paralela, se integró la búsqueda al remolcador de la Armada Janequeo. Asimismo, el Galvarino, por medio de buzos y globos de levante, pudo recuperar esta estructura que mencionamos anteriormente, que sale en la diapositiva en la parte derecha, que estaba a 35 metros de profundidad.

Como resumen de lo anteriormente señalado, se presentó un video que fue difundido en la tarde del miércoles 2 de abril.

-Se exhibe video que se presentó la tarde del miércoles 2 de abril.

El señor **REY** (Presidente).- Recabo el acuerdo de la comisión para prorrogar la sesión por quince minutos.

¿Habrá acuerdo?

Acordado.

Puede continuar con la exposición, comandante.

El señor **OXLEY** (jefe Segunda Zona Naval).- Este día, las condiciones de viento generaron un aumento significativo de la altura de la ola, lo cual no permitió el trabajo del equipo de buceo, por lo que todo el esfuerzo se centró a la búsqueda de superficie y aérea con medios antes señalados, donde, en conjunto con los pescadores, se logró el hallazgo de una serie de restos flotando en el área.

Por su parte, el remolcador Galvarino se dirigió a Puerto Coronel, donde efectuó la entrega de los restos de lo que había recuperado a 35 metros, siendo recepcionado por la autoridad marítima para su posterior entrega al Ministerio Público.

El jueves 3 de abril, la empresa Ultrasea se incorpora a labores de rebúsqueda bajo la supervisión directa del personal de la Armada de Chile.

Por medio del remolcador Galvarino y la lancha de servicio general Concepción, se efectuó el remolque de la proa de la Bruma hacia la Isla Santa María, con el propósito de contar con un lugar de menor oleaje que facilitara su izado a bordo y trasladado a puerto. Esto fue una tarea más o menos compleja, porque era pesada y está en el límite operacional de la grúa. También, se coordinó una visita de representantes de los familiares a bordo de la Janequeo, con el propósito de que pudieran constatar *in situ* las tareas que estábamos desarrollando. Pero, sin lugar a duda, un hecho trascendental que marcó esta operación, fue el hallazgo por parte de la lancha de servicio general Concepción, el día viernes 4 de abril, de la balsa del salvavidas del Bruma, la cual se encontraba sin activar y adosada a la parte de la estructura de la embarcación. Esto, lamentablemente, hizo que la esperanza razonable de vida a contar de ese instante se viera reducida severamente. Esta noticia fue uno de los momentos más sensibles para todos, especialmente para la familia, en atención a que ellos, concedores de la vida en el mar, entendieron que la probabilidad de recuperar a sus seres queridos con vida era muy baja. Fue un momento muy doloroso.

Este escenario motivó a generar una nueva orientación que daba cuenta de maximizar el esfuerzo de intentar encontrar restos del naufragio que permitieran en lo posible obtener cualquier evidencia de los tripulantes. Pese a lo anterior, se continuó con la búsqueda de superficies, pero principalmente con medios aéreos, ya que los buques se concentrarían para apoyo directo en el área del naufragio, como se explicó anteriormente.

Considerando que se contaba con un punto conocido donde se produjo el naufragio del Bruma, a contar de este día los esfuerzos se concentrarían en la exploración del fondo marino. Sin embargo, dado que el área presentaba profundidades que comenzaban en los 270 metros y se extendían hasta más de 1.000 en dirección a la fosa que hay ahí, resultaba indispensable contar con medios de exploración, que hasta ese momento no estaban disponibles. Estos medios fueron gestionados a medida que avanzaba la búsqueda, tales como la capacidad de mapeo del fondo marino, el uso de R.O.V. de alta profundidad, tecnología que no se encuentra disponible en nuestra institución, y, en caso de ser necesario, la capacidad de propulsivo profundo.

Gracias a las gestiones, desde Valparaíso llegó la lancha Pellure, del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA), la cual estaba equipada con un sonar de alta resolución, pero que solo podía permitir sondar hasta 300 metros. Sin embargo, por esto se necesitaba una unidad de mayor capacidad y, además, que fuese más resiliente al mar, porque esta embarcación es muy pequeña, por lo que con malas condiciones de mar se vería muy afectada.

Durante la mañana del sábado 5 de abril, el remolcador Galvarino recuperó la proa del Bruma, que el día anterior había sido remolcada a la isla Santa María, hito que permitiría proveer de importante evidencia para esclarecer las causas del naufragio. En las imágenes que se exponen se puede determinar la magnitud de los daños de la proa y la complejidad de la maniobra efectuada por el remolcador.

Con el propósito de lograr una mejor capacidad de mapeo del fondo marino,

en este día fue confirmada, previa gestión de este almirante -quien habla-, la futura participación del buque oceanográfico de la Armada, Cabo de Hornos, el cual en dicha fecha se encontraba en un mantenimiento mayor y a sus motores propulsores, previo a un desplazamiento que iba a hacer hacia el sur. Pese a ello, el Estado Mayor autorizó acelerar los trabajos para que pudiese estar el sábado 12 de abril en el área, toda vez que la idea era que llegara cuando las condiciones meteorológicas fueren buenas, porque, de lo contrario, el sondeo y la calidad de la data iban a ser poco efectivos para lo que se estaba necesitando, además de que iban a mapear sobre 300 metros, lo que hace que la resolución de la barimetría sea un poco gruesa.

Estas nuevas orientaciones al esfuerzo de la operación fueron comunicadas a los familiares, a quienes se les informó de la próxima llegada del Cabo de Hornos, como también la incorporación en el esfuerzo de búsqueda submarina de la empresa UnderDeep, que cuenta con la experiencia y la capacidad para trabajos R.O.V. y en zonas de profundidad de hasta 1.000 metros, lo que permitiría contar con la tecnología necesaria para cumplir con las demandantes tareas propuestas.

También, en esta oportunidad familiares y dirigentes bacaladeros pudieron embarcarse a bordo del Janequeo, con el objeto de iniciar los trabajos desarrollados por los buques desplegados.

Durante este día, se desarrollaron labores de búsqueda y de superficie, sin obtener resultados positivos.

El lunes 7 de abril, el remolcador de la Armada Galvarino efectuó el desembarco de la proa de la Bruma, siendo trasladada a dependencias de la Gobernación Marítima de Talcahuano para su posterior investigación.

Desde el martes 8 al jueves 10 de abril, el oleaje experimentado no permitió los trabajos de exploración con R.O.V., manteniéndose solo con labores de superficie, donde los buques de la escuadra nacional desempeñaron un importante rol, mientras que los remolcadores Galvarino y Janequeo retornaron al puerto con el propósito de efectuar el aspecto logístico y embarcar la carga necesaria para continuar con las labores de búsqueda a contar del sábado 12 de abril.

En este día, la empresa UnderDeep efectuó el embarque de todo su material en el Galvarino. Cabe destacar que dicha empresa, proveniente de Puerto Montt, puso a disposición sus recursos de manera desinteresada por el tiempo que se estimare conveniente, lo cual permitió contar con medios que a nivel institucional no estaban disponibles.

Asimismo, ese día nuestra ministra de Defensa Nacional, señora Adriana Delpiano, se desplazó a Talcahuano para entrevistarse con los familiares y recibir un reporte de las acciones desarrolladas y las previstas en el futuro.

Desde el sábado 12 al domingo 13 de abril, en particular en la madrugada del sábado 12, llegó al área el Cabo de Hornos, el cual realizó una tarea de mapeo por 48 horas ininterrumpidas, logrando abarcar casi 342 kilómetros cuadrados, que equivalen a cien millas náuticas cuadradas.

Gracias al trabajo realizado por el Cabo de Hornos, se lograron determinar dos puntos de interés muy cercanos a la última posición de la Bruma. Dichos

contactos fueron explorados en su totalidad por ambas empresas de R.O.V., sin lograr hallazgos tanto el sábado como el domingo.

El lunes, a pesar de no haberse encontrado ninguna evidencia respecto de los puntos de interés obtenidos por el Cabo de Hornos, las unidades navales y la empresa UnderDeep continuaron efectuando exploraciones con el R.O.V., trabajando casi de manera ininterrumpida durante el lunes 14 y el martes 15 de abril, abarcando aproximadamente un área de cien hectáreas. Lo anterior logró encontrar hallazgos de parte de la estructura de la Bruma.

Como podemos ver en la diapositiva, el nivel de fragmentación y de dispersión iniciado dio a entender que el daño sufrido por la Bruma era considerable, siendo muy difícil hallar evidencia de su tripulación. Lo anterior explica por qué el Cabo de Hornos no logró detectar restos, porque la altura en la que estaban respecto del fondo marino era de menos de 15 centímetros. O sea, estábamos buscando una estructura y no el nivel de fragmentación que ustedes pueden ver en la diapositiva.

En ese sentido, se decidió continuar con los trabajos hasta el miércoles 16 de abril, cuando se realizaría un responso fúnebre para dar por finalizada la presente operación, todo lo anterior, obviamente, en coordinación con los familiares de los desaparecidos de la Bruma.

A continuación, expongo el siguiente video, en que se entrega el resumen general del caso SAR y, además, se comunica el futuro término de la operación.

(El señor Oxley complementa su exposición mediante la reproducción de un registro audiovisual)

Término de las operaciones.

Con el propósito de dar por finalizada la operación y, a la vez, entregar consuelo a los familiares que llevaban más de dos semanas con una profunda incertidumbre, con fecha 16 de abril, la Comandancia en Jefe de la II Zona Naval invitó a bordo del remolcador Janequeo a las familias de los siete tripulantes, realizando un oficio ecuménico en compañía de algunas embarcaciones pesqueras que participaron en la búsqueda, además de un dispositivo especial de seguridad con apoyo de unidades marítimas.

Resumen de las operaciones.

Las siguientes diapositivas dan cuenta del esfuerzo institucional, permitiendo evidenciar cómo se fue configurando esta operación mediante el aumento considerable de medios, tanto institucionales como de la empresa privada, logrando consolidar una operación a gran escala y con hitos bastante inéditos, como la búsqueda submarina oceánica sobre los 300 metros de profundidad.

Durante los primeros cinco días, se logró gestionar la asignación de buques y aeronaves, además de las partidas de buceo y R.O.V., logrando materializar una importante capacidad de medios de búsqueda.

Es así como para el 4 de abril los esfuerzos de búsqueda permitieron concretar el hallazgo de la balsa salvavidas sin activar, obligando a orientar los esfuerzos principalmente a la búsqueda submarina, sin dejar de lado en ningún momento la búsqueda de superficie. Para esa fecha ya estaban a disposición tres aeronaves y alrededor de nueve buques de distinto tipo, los

que continuaron, con distinto énfasis y orientaciones, las labores durante estos 18 días.

Finalmente, se exponen en pantalla los medios desplegados en las últimas semanas, los cuales se abocaron principalmente en la búsqueda submarina por medio de los R.O.V., destacándose la llegada del Cabo de Hornos para las tareas de mapeo de la fase final de operación.

Estas láminas permiten dimensionar el esfuerzo institucional, de la empresa privada y también de los pescadores artesanales. Es una operación mayor y de largo aliento que pocas veces se desarrolla, dejando claro el compromiso y la determinación de la Armada para dar con la ubicación de los siete tripulantes de la Bruma.

Con respecto a las principales cifras e hitos, es necesario mencionar el siguiente resumen:

El presente caso tuvo una duración de dieciocho días de operaciones ininterrumpidas, es decir, no hubo un día en que no existiera un medio desplegado cumpliendo tareas de búsqueda, a pesar de las condiciones de viento y mar.

Las aeronaves que estuvieron presentes desde el Escuadrón de Exploración Aeromarítima y los helicópteros del Escuadrón de Helicópteros de Ataque HA-1, ambos provenientes de Concón, y las aeronaves dependientes de la Segunda Zona Naval sumaron 67 horas de vuelo. En total, los medios de superficie institucionales que participaron en esta operación fueron 14 unidades, entre fragatas, remolcadores, buques científicos y unidades marítimas. Lo anterior implicó un esfuerzo institucional considerable para un evento de este tipo.

El esfuerzo realizado, tanto por la lancha de salvataje Pelure como por el AGS Cabo de Hornos, permitió mapear 342 kilómetros cuadrados.

También es relevante destacar la experiencia efectuada en la tarea de búsqueda con exploración submarina a más de 300 metros de profundidad, lo cual da cuenta de que la institución debe contar con dicha capacidad.

Finalmente, como fue relatado durante la exposición, se trató de una operación de gran envergadura, con medios institucionales, el apoyo de naves civiles y de la empresa privada. Además, cabe destacar el valioso aporte de los pescadores artesanales, los cuales participaron activamente desde el primer momento en esta tragedia. Sin ellos, no se hubiera encontrado una cantidad considerable de evidencia que, esperamos, sirva para lograr esclarecer las causas de este naufragio.

Antes de finalizar, quiero dar cuenta de una pregunta, si me lo permite, señor Presidente.

Desde el primer momento establecimos contacto con las familias. Toda la información clave, antes de ser entregada a la prensa, fue comunicada a ellos y todas las decisiones fueron tomadas con ellos. Una de las cosas más fuertes fue que, junto con el comandante Díaz, quien lamentablemente no me pudo acompañar, porque estamos con un caso de servicio de búsqueda y salvamento marítimo (SAR) vigente, por lo que me acompaña el gobernador marítimo, les dijimos las cosas, aunque fueran dolorosas, y trabajamos dando la cara en todo momento y siendo supertransparentes respecto de nuestras capacidades y

limitaciones, como la capacidad del ROV submarino, materia en que tuvimos que recurrir a la empresa privada.

Señor Presidente, es cuanto puedo informar y doy término a mi presentación.

El señor **REY** (Presidente).- Muchas gracias.

Vamos a hacer una ronda de consultas bastante rápida. En primer lugar, voy a preguntar a doña Claudia Urrutia.

De acuerdo con la experiencia, porque probablemente la Armada no lo va a transmitir así, tan directamente, ¿qué cosas o elementos faltan a nivel de recursos o de personal? ¿Qué más puede hacer el Estado respecto de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Directemar) o de los organismos que hoy se encuentran disponibles para salir a una emergencia de este tipo? Esa es la primera consulta.

Por ejemplo, en el caso de los vehículos operados remotamente (ROV), la tecnología que tiene hoy día el mundo privado está por sobre la tecnología que tiene la Armada. Probablemente, van a hacer el esfuerzo y lo van a comprar ahora, pero hay otros elementos que a lo mejor se requieren, como recursos en personal, ¿o consideran que tienen la capacidad suficiente para llevar el control de la cantidad de naves y, en general, para velar por la seguridad, obviamente, de todos los barcos o naves que se encuentran en nuestro territorio marítimo?

Por último, ¿el Convenio de Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Solas) se aplica a las embarcaciones pesqueras?

Tiene la palabra el diputado Jorge Guzmán.

El señor **GUZMÁN**.- Señor Presidente, en relación con la primera intervención, ¿se le puede autorizar zarpe a una embarcación que no está cumpliendo con la normativa respecto de tener activas las cámaras que regulan el sistema de piloto automático? Sobre todo, considerando que esa embarcación no estaría cumpliendo con la ley Supersol. Si se le puede autorizar el zarpe sabiendo que, eventualmente, en dicha embarcación no está funcionando correctamente la caja naranja o las grabaciones.

El señor **REY** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada Marlene Pérez.

La señora **PÉREZ** (doña Marlene).- Señor Presidente, justamente hice la pregunta, porque tenía antecedentes de que se había estado en contacto con la familia, pero creo que es fundamental hacer una autocrítica y entender las limitaciones que tiene la Armada, por ejemplo, en relación con el robot submarino.

Las primeras horas son fundamentales y, a veces, se tiene que esperar tiempo, que es crucial, porque no están las condiciones o porque no se cuenta con el robot submarino. Pido analizar ese aspecto en la comisión y dejar los antecedentes de la necesidad que existe de tener esa tecnología, y que no la tenga la empresa privada, sino que también la podamos tener, como Estado, para poder actuar en el momento indicado, que, para mí, son las primeras horas, como lo que está ocurriendo hoy, que no puedo dejar de mencionar, en San Pedro de La Paz.

No puedo dejar de decir tampoco que me duele el alma que estemos reunidos

por una situación particular, cuando en la comuna que represento, que es San Pedro de La Paz, hay familias que, lamentablemente, tienen tres pescadores desaparecidos. Escuché lo que mencionaba y, en verdad, duele mucho ver a las familias tremendamente afectadas.

Eso es todo, Presidente.

El señor **REY** (Presidente).- ¿Habría acuerdo para extender la sesión por cinco minutos?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Roberto Celedón.

El señor **CELEDÓN**.- Señor Presidente, valoro la exposición y la expresión de solidaridad tan vital y permanente con los familiares.

Si bien es un área que no domino para nada, por esta situación he conocido a los familiares y a la dirigente, que me parece una muy admirable. Lamento la ausencia de la contraparte, pero, como ciudadano, me siento gratificado de escuchar la responsabilidad que tiene la Armada en relación con todo lo que pasa en el mar y, en especial, con el cuidado de las vidas humanas.

No obstante, por las exposiciones, me hace mucho sentido una cosa igualmente dolorosa, extremadamente dolorosa, que ocurrió a vista y paciencia de todo Chile: ¿cómo se suicida un vigía? A mi juicio, no ha habido correspondencia de la sociedad entera en relación con el acto y con los hechos que le preceden, porque eso de ir a declarar, preparar a la gente para que declare de una determinada manera, como abogado, me parece muy repudiable.

(Un diputado habla fuera de micrófono)

[...]

Me voy a limitar, no voy a hacer preguntas. Pero sí quiero dejar constancia de lo expresado.

El señor **REY** (Presidente).- Contraalmirante, en los cuatro minutos que quedan, agradeceré dar respuesta a lo que acabo de consultar.

El señor **ZEGERS** (director general de la Dirección del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Directemar).- Señor Presidente, tengo tres respuestas. Las dos primeras las dará la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (Dirsomar), porque son técnicas, y yo me voy a referir a los recursos y capacidades.

El señor **REY** (Presidente).- Tiene la palabra el contraalmirante litoral (LT) Sigfrido Ramírez Braun.

El señor **RAMÍREZ**, don Sigfrido (director de Seguridad y de Operaciones Marítimas de la Armada).- Señor Presidente, respecto de la aplicabilidad del convenio Solas, este no se aplica a naves pesqueras. En general, está orientado a buques de tráfico internacional, de carga y de pasaje. No obstante, hay normas internacionales que se aplican específicamente a pesqueros, que nuestro país tiene ratificadas. Con eso me refiero al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, de 1977, que fue ratificado en nuestro país, y a todos los reglamentos y circulares que, a nivel nacional, bajan de esta normativa internacional.

Torremolinos se aplica para buques pesqueros de más de 24 metros, pero hay una serie de normativas que sí se aplican a todas las naves. Me refiero, por

ejemplo, el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes. Este se aplica a todas las naves: mercantes, pasajes, especiales y pesqueras.

Asimismo, a nivel nacional hay una serie de reglamentos, como el Reglamento para la construcción, reparación y conservación de las naves mercantes y especiales mayores, aplicables a naves pesqueras; el Reglamento para el equipamiento de los cargos de cubierta de las naves y artefactos navales nacionales; el Reglamento general de radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo, que es aplicable al equipo de comunicaciones; el Reglamento sobre reconocimiento de naves y artefactos navales, y una serie de circulares, que sería largo de enumerar. Sin embargo, en general, lo que se aplica a los pesqueros es el Convenio Internacional de Torremolinos y la normativa nacional, ya sean reglamentos o circulares, que vienen a establecer los equipamientos y los requisitos de seguridad para cada uno de los segmentos de nave.

Respecto del zarpe o a la eventual posibilidad de zarpe de naves con cámaras inoperativas -referidas a las cámaras Supersol-, en caso de que se encuentren inoperativas, no deberían zarpar porque, obviamente, están contraviniendo la normativa y, en este caso, la autoridad marítima tiene las atribuciones, en caso de vulneración a la seguridad o a la normativa, para no otorga el zarpe.

El señor **REY** (Presidente).- Gracias.

Tiene la palabra el señor Roberto Zegers.

El señor **ZEGERS** (director general de la Dirección del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Directemar).- Por último, señor Presidente, evidentemente, tener todas las capacidades puestas en este tremendo océano que nos baña es supercomplejo para acudir con todos los medios que uno necesita.

Actualmente, la Armada, a través de la Directemar, tiene un plan de desarrollo de capacidades marítimas para responder a emergencias y a la fiscalización que nos mandata la ley. Sin duda, en un mediano plazo y cuando este plan se ejecute tendremos mayores capacidades, pero, aun así, las condiciones del mar, especialmente de esa zona hacia el sur, son más difícil para llegar.

Dentro de nuestros planes está contemplado adquirir lanchas para todo tipo de tiempo y nos permitan llegar dentro de las peores condiciones del mar.

Por lo tanto, la Marina tiene una mirada de mediano plazo para renovar y tener capacidades SAR con mayores *performances*.

Por otro lado, los ROV son vistos de dos formas: para la utilización, principalmente, en el ámbito científico y, en algunas ocasiones, para salvataje o búsqueda de personas, pero aquí estamos hablando de la búsqueda de personas después de un incidente o accidente. La Armada, si bien los recursos que tiene son limitados, es decir, son para algunas acciones, efectivamente, los tenemos considerados dentro de nuestra planificación, por lo que esperamos contar con ellos a futuro para tener mayores capacidades.

El señor **REY** (Presidente).- Muchas gracias.

Lamentablemente, se nos acabó el tiempo de la sesión. Cualquier duda que

haya quedado pendiente, se las haremos llegar para que nos puedan responder por escrito.

Gracias, nuevamente, a todos por su concurrencia y colaboración.

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

-Se levantó la sesión a las 21:24 horas.

CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,

Redactor

Jefe Taquígrafos de Comisiones.

ÁLVARO HALABI DIUANA

Secretario Abogado de la Comisión