



SESIÓN N°7, ESPECIAL, 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 JUEVES 17 DE JULIO DE 2025. SE ABRE A LAS 11:13 HORAS.

SUMARIO.

La sesión tiene por objeto recibir los testimonios, exposiciones, información y antecedentes de las siguientes personas, en el contexto de los mandatos de estas comisiones fusionadas:

- El Alcalde de la I. Municipalidad de Constitución, señor Carlos Valenzuela.
- En representación del gobernador Pedro Pablo Álvarez-Salamanca, el señor Luis Verdejo, administrador regional del Gobierno Regional del Maule.
- El Delegado Regional Presidencial del Maule, señor Humberto Aqueveque.
- La Vocera de las siete Familias de los tripulantes de la embarcación Bruma; Presidenta de la Asociación Gremial Bacaladera del Maule, y Presidenta de la Federación Nacional Bacaladera de Chile, FENABACH, señora Claudia Urrutia.
- La Vocera de los Familiares de la Embarcación “Estrella del Sur”, señora Jacqueline Peña.
- El Consejero Nacional de la Pesca Artesanal, señor Eric Letelier.
- El Presidente del Sindicato de Trabajadores, Pescadores, Buzos, Mariscadores y Algueros de Pellines de la región del Maule, señor Patricio Retamal.
- La Asesora de la Alianza de Pesca del Maule, señora Gigliola Centonzio.

Resultados:

Se recibió la exposición de todos los invitados confirmados.

ASISTENCIA

Preside su titular el diputado señor Hugo Rey.

Asisten los integrantes de la Comisión, la diputada señora Consuelo Veloso y los diputados señores Roberto Celedón, Felipe Donoso, Jorge Guzmán, Benjamín Moreno, Jaime Naranjo, Hugo Rey y Alexis Sepúlveda.



Firmado electrónicamente

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

Código de verificación: B112E2CDEF1070E0

Asisten además las senadoras señoras Ximena Rincón y Paulina Vodanovic.

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

Concurren, el Alcalde de la I. Municipalidad de Constitución, señor Carlos Valenzuela; en representación del gobernador Pedro Pablo Álvarez-Salamanca, el señor Luis Verdejo, administrador regional del Gobierno Regional del Maule; el Delegado Regional Presidencial del Maule, señor Humberto Aqueveque; la Vocera de las siete Familias de los tripulantes de la embarcación Bruma; Presidenta de la Asociación Gremial Bacaladera del Maule, y Presidenta de la Federación Nacional Bacaladera de Chile, FENABACH, señora Claudia Urrutia; la Vocera de los Familiares de la Embarcación “Estrella del Sur”, señora Jacqueline Peña; el Consejero Nacional de la Pesca Artesanal, señor Eric Letelier; el Presidente del Sindicato de Trabajadores, Pescadores, Buzos, Mariscadores y Algueros de Pellines de la región del Maule, señor Patricio Retamal, y la Asesora de la Alianza de Pesca del Maule, señora Gigliola Centonzo.

CUENTA.

Se han recibido los siguientes documentos:

1.- Informe de la Biblioteca del Congreso Nacional, sobre “Protección internacional de personas y buques en caso de accidentes marítimos”.

Se puso a disposición de las y los señores diputados.

2.- Confirmaciones de asistencia a la sesión de hoy de los siguientes:

Diputados y Diputadas:

- Señor Roberto Celedón
- Señor Felipe Donoso
- Señor Benjamín Moreno
- Señor Jaime Naranjo
- Señora Consuelo Veloso

Invitados:

- El Alcalde de la I. Municipalidad de Constitución, señor Carlos Valenzuela.
- El Delegado Regional Presidencial del Maule, señor Humberto Aqueveque.
- La Vocera de las siete Familias de los tripulantes de la embarcación Bruma; Presidenta de la Asociación Gremial Bacaladera del Maule, y Presidenta de la Federación Nacional Bacaladera de Chile, FENABACH, señora Claudia Urrutia.
- La Vocera de los Familiares de la Embarcación “Estrella del Sur”, señora Jacqueline Peña.
- El Consejero Nacional de la Pesca Artesanal, señor Eric Letelier.
- El Presidente del Sindicato de Trabajadores, Pescadores, Buzos, Mariscadores y Algueros de Pellines de la región del Maule, señor Patricio Retamal.
- La Asesora de la Alianza de Pesca del Maule, señora Gigliola Centonzo.

Se tuvo presente las confirmaciones.

3.- Excusas del diputado señor Roberto Arroyo y de la diputada señora Joanna Pérez.

Se tuvo presente las excusas.

ACUERDOS.

La Comisión acordó lo siguiente:

1.- Oficiar a su Excelencia señor el Presidente de la República, don Gabriel Boric Font, reiterando que tenga a bien otorgarles pensiones de gracia a las familias de los 7 pescadores desaparecidos de la embarcación “La Bruma”, cuyo siniestro ocurrió con fecha 30 de marzo del año en curso. Asimismo, extenderle a aquellas personas, beneficios estatales en materia de salud y habitación.

2.- Oficiar al Fiscal Nacional del Ministerio Público, señor Ángel Valencia, para invitarlo a una próxima sesión, con fecha a determinar por el presidente de la Comisión.

3.- Oficiar al Fiscal Nacional del Ministerio Público, señor Ángel Valencia, remitiéndole la presentación y relato de vocera de los Familiares de la Embarcación “Estrella del Sur”, señora Jacqueline Peña, además de la intervención del alcalde de la I. Municipalidad de Constitución, señor Carlos Valenzuela, realizadas en la sesión especial de hoy, con el objeto de que tome conocimiento y eventualmente determine cursos de acción dentro del marco de la investigación correspondiente en derecho.

4.- Oficiar al Fiscal Nacional del Ministerio Público, señor Ángel Valencia, solicitando estime a bien la creación de canales expeditos de comunicación con los familiares de las víctimas, tanto de la embarcación “Estera del Sur” como de “La Bruma”, de modo que pudieran recibir información oportuna y mantenerse al tanto del avance de la investigación pertinente.

Asimismo, requerirle dentro del mismo oficio, que el Fiscal Nacional pudiera recibir personalmente a los familiares referidos

5.- Oficiar a la Ministra de Defensa, señora Adriana del Piano, con copia al Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, de la DIRECTEMAR, señor VA Roberto Zegers Leighton, solicitando tenga a bien gestionar con la Armada de Chile la apertura de espacios de recepción y comunicación directa con los familiares de las víctimas, tanto de la embarcación “Estera del Sur” como de “La Bruma”, permitiéndoles acceder a ayuda e información relevante que contribuya a su tranquilidad y confianza en el proceso.

6.- Oficiar al Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, de la DIRECTEMAR, señor VA Roberto Zegers Leighton, para que informe si se realizaron exámenes toxicológicos para los tripulantes del Cobra, a propósito del siniestro ocurrió con fecha 30 de marzo del año en curso, en virtud del Ordinario N°O-22/010 de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, el cual instruye fiscalizar el consumo y tenencia de bebidas alcohólicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas por parte del personal marítimo y portuario.

7.- Se prorrogó la sesión, primeramente por 30 minutos, y llegando al final de las intervenciones, en 20 minutos más.

ORDEN DEL DÍA.

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

Primeramente, el **presidente, diputado señor Hugo Rey**, dio una cordial bienvenida a todas las autoridades e invitados a esta sesión especial, y agradeció particularmente la asistencia de los familiares de los 7 tripulantes de la embarcación “La Bruma”.

Luego se recibió palabras de apertura de las y los parlamentarios siguientes parlamentarios, para luego dar inició a la orden del día:

El diputado señor Alexis Sepúlveda, comenzó su intervención agradeciendo a las y los integrantes de la comisión por haber acogido su solicitud de sesionar en la ciudad de Constitución. Señaló que, si bien originalmente se había acordado realizar la primera sesión en la región del Biobío, resultaba fundamental que la primera sesión fuera de Valparaíso se llevara a cabo en la región del Maule, específicamente en Constitución, dado que es el lugar de origen de las víctimas de la tragedia en cuestión.

Destacó la importancia de haber estado presentes junto a los familiares y representantes de la pesca artesanal, subrayando el impacto que esta tragedia ha tenido en toda la comunidad local. Valoró además la presencia de muchas más familias en esta sesión en comparación con las realizadas en Valparaíso, lo que, a su juicio, otorgó mayor sentido al trabajo de la comisión. Expresó un saludo fraterno y solidario a los familiares de los tripulantes

desaparecidos y a los miembros del mundo de la pesca artesanal.

Asimismo, recordó la reciente promulgación de la ley de fraccionamiento, calificándola como un avance respecto de la anterior "Ley Longueira", aunque reconoció que dejó sentimientos encontrados al interior del sector. Expresó preocupación por la posibilidad de que la jibia sea abierta como recurso altamente migratorio, lo que, advirtió, podría permitir el ingreso de flotas de otras regiones, como ocurrió anteriormente de forma ilegal. Frente a ello, hizo un llamado de alerta.

En cuanto al trabajo de la comisión, insistió en dos aspectos centrales. En primer lugar, recalcó la necesidad de que el Ministerio Público y el Poder Judicial avancen en las investigaciones y formalizaciones correspondientes, dado que ya han transcurrido semanas sin avances significativos, a pesar de que existen siete personas desaparecidas y antecedentes que, a su juicio, dan cuenta de responsabilidades claras por parte de la industria pesquera. En este contexto, criticó el trato desigual que han recibido los pescadores artesanales, comparando la rapidez de las acciones judiciales frente a las manifestaciones en la Ruta 5 Sur, con la lentitud mostrada ante una tragedia que involucra a una embarcación industrial.

En segundo lugar, planteó la urgencia de revisar y mejorar los tiempos de respuesta en casos de emergencia marítima, señalando que los protocolos actuales resultan excesivamente largos y podrían marcar la diferencia entre la vida y la muerte. Solicitó que este tema sea retomado en la próxima sesión en la región del Biobío y que se invite a representantes de la Armada para que presenten propuestas concretas sobre este punto. Criticó que, en el caso de la embarcación siniestrada, la Armada llegó al lugar incluso después que embarcaciones particulares, lo cual consideró inaceptable.

La senadora señora Paulina Vodanovic, intervino brevemente, señalando que el objetivo principal de la sesión era escuchar a las personas presentes. Felicitó al presidente de la comisión por el trabajo realizado y destacó su compromiso desde el primer momento con la tragedia, recordando que ambos estuvieron juntos en los primeros días, en la Gobernación Marítima de Concepción.

Manifestó su satisfacción por la realización de la sesión en Constitución, aunque advirtió que esta no era una tragedia exclusiva de la región del Maule, sino una tragedia de la pesca artesanal y, por ende, del país. Valoró la presencia de casi todos los parlamentarios del Maule, pero expresó, que también debieron haber asistido quienes no pertenecen a dicha región, para conocer de primera fuente la situación.

Felicitó además a todos quienes han participado en actos y actividades de memoria, especialmente a Claudio Urrutia por su dedicación, así como a los dirigentes presentes y a las autoridades locales. Enfatizó que ha sido la comunidad en su conjunto la que se ha movilizado para exigir justicia por la tragedia de la embarcación Bruma, y que es un compromiso que debe ser compartido por todos los actores involucrados.

Respecto del rol de la comisión investigadora, recalcó que su labor era muy relevante, pero subrayó que no reemplazaba a la justicia ordinaria, ya que la Cámara de Diputados no tiene competencia judicial. Aclaró que el objetivo de esta instancia es recabar antecedentes y ponerlos a disposición de los organismos correspondientes, evitando así generar falsas expectativas. Concluyó reiterando su reconocimiento al trabajo de la comisión, especialmente por la jornada de escucha que se realizaría ese día.

El diputado señor Felipe Donoso, comenzó agradeciendo el trabajo realizado por las familias, destacando especialmente su capacidad para comprender el propósito de la comisión en una situación de profundo dolor. Subrayó que la finalidad de esta instancia no era identificar culpables, sino contribuir a que hechos como el ocurrido no vuelvan a repetirse.

Planteó la necesidad de que la legislación se adecúe a los tiempos actuales, incorporando la obligatoriedad del uso de tecnologías disponibles en las embarcaciones. Enfatizó que no debería ser posible que las embarcaciones mayores apaguen sus dispositivos tecnológicos sin enfrentar sanciones severas. En este sentido, valoró de manera especial el aporte realizado por las familias, los dirigentes y la comunidad extendida de la

pesca artesanal, calificándolo como “muy poderoso”.

Resaltó la importancia de sesionar en Constitución, lo que permitió compartir con muchas personas que no habían podido asistir a las sesiones realizadas en Valparaíso. Agradeció a todas y todos los presentes, destacando el compromiso asumido por las familias, quienes, a pesar del profundo dolor que enfrentan, han sido capaces de transformarlo en un aporte positivo para el conjunto del sector pesquero artesanal.

Concluyó expresando su esperanza en que la comisión continúe trabajando en esa misma línea y reafirmó que el aporte realizado por las familias ha sido significativo no solo para la pesca artesanal, sino para el país en su conjunto.

El diputado señor Jorge Guzmán, intervino para saludar y agradecer la realización de la sesión en la ciudad de Constitución, destacando la importancia de que los parlamentarios pudieran ser testigos directos del profundo impacto que este hecho ha generado en la comunidad local, en toda la comuna de Constitución y en la región del Maule.

Recordó que esta era la séptima sesión de la Comisión Especial Investigadora, y valoró que en todas ellas hayan estado presentes las familias vinculadas a la pesca artesanal, en particular las de los siete pescadores que lamentablemente perdieron la vida en el trágico suceso. A propósito de ello, mencionó la intervención realizada en la primera sesión por Catalina Medel, hija y hermana de dos de los tripulantes fallecidos, quien, de forma sincera y conmovedora, expresó su anhelo de que hechos como este no vuelvan a ocurrir y que ninguna familia más sufra la pérdida de un ser querido en el mar.

Asimismo, destacó la presencia en la sesión de una representante de las familias de la embarcación Estrella del Sur, quienes también enfrentan una situación marcada por la falta de justicia y de verdad.

Subrayó que esta instancia debía servir para conocer la verdad, avanzar en justicia y, sobre todo, para construir una legislación sólida que brinde garantías efectivas de seguridad a quienes desarrollan su actividad económica en el mar. Enfatizó la urgencia de una "Ley Bruma" que permita prevenir nuevas tragedias, lamentando que continúen ocurriendo muertes sin que exista claridad ni sanciones, lo que perpetúa un escenario de impunidad.

El alcalde de la I. Municipalidad de Constitución, señor Carlos Valenzuela, intervino para agradecer la realización de la sesión en la comuna, destacando la importancia de que los diputados del país pudieran constatar en terreno el impacto profundo que la tragedia ha tenido en la comunidad local. Señaló que esta no era solo una situación dolorosa, sino una herida abierta para toda la ciudad, donde siete pescadores artesanales salieron a faenar como parte de su rutina diaria y, mientras dormían, encontraron la muerte sin que hasta el día de hoy se sepa nada más de ellos.

Expresó que la ciudad entera lloraba la desaparición de sus vecinos, y que tanto los familiares como los pescadores artesanales de la región estaban clamando justicia, entendida como igualdad ante la ley, sin privilegios. Cuestionó si realmente existe esa igualdad y si era posible seguir teniendo esperanza en que se haría justicia.

Agradeció especialmente al señor Celedón y a los parlamentarios presentes, reconociendo el valor de la instancia, pero enfatizando la necesidad de obtener resultados concretos. Criticó que la tragedia haya dejado de ser noticia en los medios de comunicación, pese a que las familias siguen sufriendo diariamente sin respuestas, sin poder siquiera enterrar a sus seres queridos.

Como autoridad comunal, declaró que representaba a una comunidad herida, próxima a cumplir cuatro meses sin saber del paradero de los siete pescadores, y reiteró su confianza en el trabajo de la comisión, así como su esperanza en que esto no quede en el olvido. En ese contexto, cuestionó directamente la falta de responsabilidad asumida por los involucrados, en particular por parte del dueño del pesquero Cobra, preguntándose por qué no asistieron a las víctimas y por qué dicha persona se habría suicidado, insinuando que podría haber tenido conocimiento de hechos relevantes para la investigación.

Finalmente, declaró que Constitución es una comuna resiliente, golpeada por desastres naturales, pero que nunca se rinde. Defendió con fuerza los derechos de los pescadores artesanales y señaló que seguirán alzando la voz mientras sea necesario para exigir justicia. Anunció, además, la futura construcción de un memorial en recuerdo de quienes han perdido la vida en el mar, y cerró su intervención pidiendo que Dios ilumine a las autoridades para que encuentren respuestas y que los responsables de esta tragedia, porque sí los hay, enfrenten las consecuencias.

El señor Luis Verdejo, administrador regional del Gobierno Regional del Maule, intervino en representación del gobernador Pedro Pablo Álvarez-Salamanca, transmitió un fraterno abrazo a todas las familias de los pescadores aún desaparecidos y lamentó que, actualmente, el gobierno regional no cuente con una glosa presupuestaria que le permita actuar directamente ante emergencias de este tipo.

Aprovechando la presencia de diputados y senadores, expresó que el Gobierno Regional ha tenido la voluntad de involucrarse activamente, pero la inexistencia de dicha glosa ha limitado su capacidad de respuesta. Por ello, transmitió el llamado del gobernador a que este año se discuta y vote la incorporación de una glosa que permita dotar de herramientas al gobierno regional para actuar ante este tipo de situaciones.

Asimismo, comunicó la disposición del gobernador, en conjunto con los consejeros regionales, para financiar inversiones orientadas a prevenir nuevos accidentes mediante la incorporación de tecnología. Finalizó agradeciendo la instancia y reiterando el compromiso del Gobierno Regional con las familias afectadas y con la seguridad en el mar.

La Vocera de los Familiares de la Embarcación “Estrella del Sur”, señora Jacqueline Peña, representante de las familias de los cinco tripulantes de la lancha Estrella del Sur, desaparecida el 19 de noviembre de 2024 en el litoral de la región de Los Ríos, expuso, con apoyo de una [presentación en power point](#), en calidad de pareja de uno de los pescadores, Camilo Molina, con quien compartía la vida y tenía dos hijas.

Relató que la embarcación zarpó con cinco tripulantes: Jairo Águila, Rubén Rodas, Jordi Miranda, Adolfo Díaz (capitán) y Camilo Molina. El último contacto que tuvo con Camilo fue a las 05:17 de la madrugada de ese mismo día, y desde entonces no volvió a recibir información. Narró que en los días posteriores se generó una gran incertidumbre, pues le resultaba extraño no tener noticias, considerando que su pareja siempre buscaba la forma de comunicarse. Sin embargo, intentó mantener la templanza para no preocupar a sus hijas.

Señaló que, al no concretarse el regreso de la lancha durante el fin de semana, la situación se tornó alarmante. Fue informada por su cuñada, el domingo por la tarde, de que la lancha estaba extraviada. En ese momento, optó por mantener la calma para no afectar emocionalmente a sus hijas.

Indicó que la Armada inició la búsqueda y, durante la primera semana, mantuvo contacto con las familias, reportando acciones de rastreo mediante llamadas y mensajes. Mencionó que el 28 de noviembre se realizó una reunión en dependencias de la Gobernación Marítima, donde se explicaron los sectores revisados y los medios utilizados. Además, pescadores artesanales de la zona colaboraron con las labores, lo cual fue profundamente valorado por las familias.

Agregó que comenzaron a recibir fotografías de objetos hallados en los bordes costeros, con el objetivo de reconocer pertenencias. Aunque no se logró identificar nada, esta ausencia de hallazgos le entregó una mínima esperanza de que los tripulantes pudieran estar con vida, a la deriva o varados, esperando ser rescatados.

Manifestó que, con el pasar de los meses, la esperanza se fue desvaneciendo. A casi ocho meses de la desaparición, afirmó que la colaboración de la Armada se había diluido y las familias debieron buscar por sí mismas la manera de continuar la búsqueda, enfrentando abandono institucional. Señaló que la experiencia la quebrantó profundamente y que, durante fechas significativas como Navidad y Año Nuevo, las familias vivieron el dolor de la ausencia en medio de la incertidumbre. Comentó que sus hijas, al igual que los hijos e hijas de los otros tripulantes, mantenían la esperanza de que sus padres regresarán.

Indicó que debió asumir la totalidad de las responsabilidades del hogar, trabajando a doble turno para asegurar una vida digna a sus hijas, situación compartida por otras madres de los desaparecidos. Recalcó que no son madres solteras por elección, sino viudas de pescadores que desaparecieron trabajando para proveer a sus familias. Lamentó que deban esperar dos años para poder acceder a un seguro de vida y que, mientras tanto, las instituciones del Estado les hayan cerrado las puertas, incumpliendo promesas y ofreciendo solo gestos simbólicos.

Denunció que el caso no solo constituye una tragedia humana, sino también una grave omisión del Estado en su deber de protección y búsqueda. La embarcación desapareció sin dejar rastro, sin señales, sin cuerpos. Criticó que los primeros días, cruciales para la investigación, se perdieran debido a una reacción tardía por parte de la Armada, que activó el protocolo SAR con varios días de retraso, y de la Fiscalía, que no ordenó diligencias mínimas.

Afirmó que se dejó espacio a la especulación y desinformación, e incluso acusó que fue la propia Armada quien difundió rumores infundados sobre un posible vínculo del caso con el narcotráfico, lo que desvió el foco investigativo durante los primeros dos meses. Señaló que no se realizó un rastreo de navegación ni se identificaron las embarcaciones que circularon por la zona en las fechas críticas.

Sostuvo que una de las hipótesis más serias que manejan las familias, una posible colisión con una nave mayor no fue debidamente investigada. A diferencia del caso Bruma, donde se lograron recopilar evidencias, en este caso no se actuó a tiempo ni se desplegaron los recursos técnicos necesarios como robots submarinos, radares o equipos especializados, agregó.

Criticó además que la Fiscalía, tras desechar la hipótesis del narcotráfico, habría abierto una nueva línea investigativa centrada en fallas técnicas del navío, responsabilizando al dueño de la embarcación, quien es padre de uno de los tripulantes. Según la denunciante, esta línea buscaría cerrar el caso sin enfrentar la posibilidad de colisión, protegiendo con ello intereses industriales.

En su testimonio, acusó directamente un intento de encubrimiento institucional, y expresó que, hasta el día anterior a la audiencia, las familias no habían recibido ninguna respuesta formal de la Fiscalía. Recién entonces, tras saberse que comparecerían ante esta comisión, se les envió un correo, lo cual consideró como una respuesta forzada por la presión pública.

Finalmente, exigió:

- El cambio del fiscal a cargo por uno con experiencia en causas complejas;
- La intervención de la Fiscalía Nacional para revisar todas las omisiones en la investigación;
- Que se investigue el rol de la Armada en la difusión de versiones infundadas;
- Que se utilicen tecnologías adecuadas para realizar búsqueda en el punto exacto de desaparición, y
- Que se realicen todas las diligencias para identificar embarcaciones industriales que pudieran haber estado presentes en la zona.

Concluyó exigiendo verdad, justicia y un compromiso real del Estado. Recalcó que no se trata de limosnas ni de caridad, sino de derechos fundamentales que han sido vulnerados. Llamó a que nunca más una familia chilena tenga que enfrentar el abandono tras la desaparición de sus seres queridos en el mar.

El Consejero Nacional de la Pesca Artesanal, señor Eric Letelier, expresó, con gran emoción y desde el corazón, la profunda tristeza y dolor que había significado para él y para la comunidad del Maule la pérdida de los siete pescadores artesanales. Señaló que nunca antes habían sentido tan intensamente esta situación y destacó las dificultades históricas que enfrenta la pesca artesanal, particularmente la falta de respeto y seguridad en el mar. Relató experiencias personales y colectivas de amenazas en el mar, como la necesidad de cortar redes ante embarcaciones industriales que no maniobran para evitar los aparejos artesanales.

Manifestó que desde el primer momento se sostuvo la hipótesis de que un barco industrial, probablemente el Cobra, había atropellado a sus compañeros, y lamentó la falta de acción o reconocimiento temprano de esta realidad. Criticó duramente las declaraciones de la ministra en una sesión anterior, pues consideró que minimizaron el dolor de las familias y desvirtuaron la responsabilidad, y reiteró la necesidad de que existan culpables y responsables por esta tragedia.

Reconoció el trabajo realizado en la búsqueda, valorando el esfuerzo de la Armada, pero insistió en que los costos y responsabilidades no pueden recaer en las familias, sino en las empresas o actores que incumplieron la seguridad. Hizo un llamado a la comisión, parlamentarios y autoridades para que actúen con justicia y rapidez, evitando que pasen más de cien días sin culpables, pues la desaparición de siete pescadores no puede quedar impune ni sin respuestas. Concluyó enviando un abrazo a las familias y pescadores artesanales, y solicitó que se les brinde defensa y respaldo efectivo.

El Presidente del Sindicato de Trabajadores, Pescadores, Buzos, Mariscadores y Algueros de Pellines de la región del Maule, señor Patricio Retamal, presidente del Sindicato número uno de la Caleta de Pellines, quien es pescador desde niño, expuso, **con** apoyo de una [presentación en power point](#), sobre su conocimiento y experiencia en la pesca artesanal y las condiciones de navegación en la región. Destacó la sólida formación técnica y profesional de José Medel, patrón de la lancha Bruma, señalando que contaba con amplia experiencia en navegación, reglamentación, construcción naval y uso de instrumentos, y que su embarcación cumplía con todas las exigencias internacionales debido a la pesca de especies como bacalao y pez espada.

Explicó que en el Maule predominan embarcaciones menores de fibra con motor fuera de borda, salvo algunas lanchas mayores con cubierta. Los accidentes más comunes ocurren al cruzar barras por condiciones ambientales adversas, caídas al agua y colisiones entre botes. Mostró un caso reciente de accidente en la caleta Pellines, donde pese a condiciones climáticas favorables y embarcación equipada, hubo solo daños materiales gracias a la rápida reacción de los compañeros.

Destacó la creciente frecuencia de roces y accidentes entre embarcaciones artesanales y barcos industriales que operan con arrastre o cerco, además de la dificultad comunicacional con naves mercantes en piloto automático que hablan otros idiomas. Criticó la lentitud y falta de recursos en la reacción de la Capitanía de Puerto de Constitución, que muchas veces obliga a que los propios pescadores realicen maniobras de emergencia y búsqueda.

Detalló las exigencias mínimas de seguridad para embarcaciones menores de 12 metros, que incluyen chalecos salvavidas, pirotecnia, captador radar, luces de navegación, anclas y botiquín básico. Explicó que el alejamiento de la costa para seguir el recurso ha motivado la inversión en embarcaciones con mayor autonomía y equipamiento tecnológico adicional, como paneles solares, GPS, radio VHF, radar y AIS, aunque estos no son aún exigencias obligatorias sino medidas voluntarias para la seguridad.

Señaló un problema crítico en el uso inadecuado y sin registro del canal 16 de radio VHF/HF, que dificulta la comunicación en emergencias o avistamientos de situaciones anómalas, sumado a barreras de idioma con embarcaciones internacionales y a la falta de registro formal de estas comunicaciones por parte de la autoridad marítima. Propuso que DIRECTEMAR y las Capitanías de Puerto implementen sistemas que registren y auditen el uso del canal 16, similar a como Carabineros registra llamadas al 133, para mejorar la transparencia y eficacia en la gestión de emergencias.

Finalmente, realizó una reflexión sobre la necesidad de exigir respuestas y justicia para las siete familias afectadas, recordando que ya han pasado más de tres meses desde la tragedia y que la búsqueda de verdad y reparación debe ser un compromiso colectivo.

La asesora de la Alianza de Pesca del Maule, señora Gigliola Centonzo, expuso con apoyo de una [presentación en power point](#) que, a raíz de la desaparición de la embarcación Estrella del Sur en la región de Los Ríos, el 3 de diciembre se creó un grupo de

WhatsApp llamado "Plan de Rescate", integrado por sociedad civil, pesca artesanal, el Club Aeronáutico de Isla Mocha y, cuando corresponde, la Autoridad Marítima. Este grupo se activa únicamente cuando se pierde contacto con una embarcación artesanal, permitiendo coordinar de forma expedita las labores de búsqueda, como ocurrió con la lancha Bruma el 30 de marzo.

Informó que la comisión tiene dos mandatos principales: evaluar la actuación de servicios públicos y empresas privadas antes y después de la desaparición de la Bruma, y proponer modificaciones legales o reglamentarias para mejorar la fiscalización, prevención y atención de accidentes marítimos. Además, se debe determinar si existieron omisiones o negligencias que afectaron el deber del Estado en proteger la vida e integridad en el mar.

Relató la cronología de la emergencia con la Bruma, destacando que la primera comunicación de pérdida de contacto se recibió alrededor de la 1:30 p.m., tras una audiencia de control de detención de pescadores. Indicó que existieron dificultades para comunicarse con la Autoridad Marítima local, motivo por el cual se solicitó apoyo al gabinete ministerial para activar protocolos. A las 4:15 p.m. despegaron tanto una aeronave naval como una contratada por el Club Aeronáutico de Isla Mocha para sobrevolar la zona. A las 4:48 p.m. se visualizó la Bruma desde un mercante argentino y el avión de la Armada; posteriormente zarparon embarcaciones artesanales desde la isla Santa María para iniciar maniobras de rescate.

Criticó que la embarcación naval no contaba con buzos al zarpar inicialmente, lo que fue objeto de solicitud posterior. Se concluyó que la reacción de los pescadores y voluntarios fue rápida, mientras que la Armada demoró aproximadamente cuatro horas en llegar por la distancia.

Planteó varias propuestas para mejorar la seguridad y coordinación en emergencias marítimas, entre ellas: mejorar los protocolos de inicio de búsqueda cuando se pierde contacto con embarcaciones artesanales; asegurar que las caletas pesqueras con infraestructura portuaria cuenten con señal de comunicación adecuada; identificar la cantidad de alcaldías de mar para articular la coordinación con las caletas y la Autoridad Marítima, y establecer un protocolo de búsqueda coordinada para cuando la autoridad no esté presente físicamente.

Asimismo, informó que en la Comisión de Pesca y Acuicultura e Intereses Marítimos de la Cámara de Diputados se aprobó por unanimidad abrir el debate sobre el régimen sancionatorio para incluir indicaciones relacionadas con colisiones entre embarcaciones pesqueras y acuícolas que causen lesiones graves o muerte. Las propuestas incluyen la prohibición de faenas pesqueras para las embarcaciones involucradas hasta que se determinen responsabilidades, la pérdida de autorización para operar en caso de incumplimientos, y la inhabilitación perpetua cuando haya muerte comprobada por negligencia.

Argumentó que estas medidas buscan motivar a las embarcaciones industriales a prestar mayor atención a la navegación y evitar colisiones, ya que actualmente solo reaccionan cuando sufren pérdidas económicas, siendo esta la manera efectiva de proteger a los pescadores artesanales.

Finalmente, solicitó el apoyo de parlamentarios y parlamentarias para impulsar estas indicaciones, ya que el Ejecutivo se comprometió a presentar propuestas, pero aún no las ha ingresado formalmente.

El Delegado Regional Presidencial del Maule, señor Humberto Aqueveque, destacó la importancia de abordar una problemática de gran relevancia para la región del Maule. Esta situación generó profunda angustia en la comunidad local, especialmente entre dirigentes de la pesca artesanal y familias afectadas por la desaparición de siete tripulantes de la embarcación La Bruma.

Relató que, desde el mismo día domingo 30 de marzo, la Delegación Presidencial Regional del Maule tomó conocimiento del suceso, inicialmente mediante el contacto de la representante de Alianza Maule, señora Gigliola, seguido por el señor Eric y parlamentarios ,

con quienes se iniciaron las primeras coordinaciones alrededor de las 15:00 horas. Estableció comunicación inmediata con la Capitanía de Puerto del Maule y posteriormente con la de Talcahuano. Asimismo, solicitó a la jefatura de zona de Carabineros disponer del helicóptero recientemente entregado por el Gobierno Regional, para iniciar las labores de búsqueda aérea en la zona de fondeo.

Informó que, a las pocas horas, con el cruce de información entre los sindicatos de pescadores y los familiares, ya se evidenciaba que se trataba de un accidente posiblemente provocado por la colisión con una embarcación de mayor tamaño. Las gestiones se orientaron entonces no sólo a la búsqueda, sino también a la determinación de las circunstancias del siniestro, agregó.

Comunicó que, durante el mismo día 30 de marzo, se estableció contacto con el entonces Vicepresidente de la República, ministro Álvaro Elizalde, para informar sobre la situación y coordinar el despliegue del Gobierno. Producto de ello, se activaron recursos como un avión naval que logró registrar la última posición conocida de la embarcación. También se integraron al operativo el Servicio General del Talcahuano y el remolcador de alta mar Galvarino.

Informó que, al día siguiente, se monitorearon las labores del primer día de búsqueda, y se gestionó la entrega de una minuta formal al Vicepresidente de la República. Se recibió una solicitud desde la presidenta de CONAPACH, señora Zoila Bustamante, quien canalizó sus inquietudes al Ministerio del Interior. Esto dio paso a una coordinación directa con la señora Claudia, quien encabezaba el proceso de articulación regional. Asimismo, se sostuvo comunicación con la ministra de Defensa, señora Adriana del Piano, para coordinar las acciones del Gobierno ante la contingencia, extendiendo además la articulación con la Delegación Presidencial del Biobío y con el alcalde de Talcahuano.

Reconoció especialmente la colaboración del diputado Eduardo, quien apoyó las gestiones ante la Capitanía de Puerto de Talcahuano y permitió articular esfuerzos con el municipio local. Tras asistir a la despedida simbólica en altamar organizada por las familias, se agradecieron personalmente las gestiones del municipio de Talcahuano.

Agregó que, el día martes 1 de abril se mantuvo el monitoreo de las labores de búsqueda. La ministra del Interior coordinó con la Gobernación Marítima de Talcahuano el desplazamiento de una embarcación de mayor envergadura desde el extremo sur hasta Valparaíso para sumarse a las tareas. El miércoles 2 comenzaron los trabajos con vehículos operados remotamente (ROV) y otras herramientas tecnológicas.

Relató que, a partir de ese día, la Delegación Presidencial del Maule acompañó directamente a las familias en el monitoreo diario que se realizaba entre las 17:00 y 18:00 horas en la Capitanía de Puerto de Talcahuano, donde se entregaban los informes oficiales. Relató con especial énfasis el impacto emocional del hallazgo de la balsa completamente inactiva, interpretado por los familiares como una señal inequívoca del desenlace trágico del suceso.

Indicó que, el viernes 4 de abril continuaron las labores coordinadas por la Armada, la Seremi de Salud y otras instituciones. La Delegación se trasladó nuevamente a Constitución para acompañar a las familias. Ese día se activó el despliegue del equipo psicosocial de Senapred y la Seremi de Salud, con apoyo logístico del municipio, lo que permitió brindar contención emocional a los familiares y a la comunidad, añadió.

Manifestó que el sábado 5 se consideró un hito importante desde el punto de vista regional. En una reunión convocada por el gobernador regional con parlamentarios, consejeros regionales y el alcalde (conectado telemáticamente), se tomó el acuerdo de solicitar formalmente la creación de una Comisión Investigadora Especial. Esta tendría como objetivos determinar eventuales responsabilidades administrativas de organismos públicos, así como proponer reformas legales y administrativas que mejoren las condiciones de seguridad de los pescadores artesanales. Enfatizó que el Maule es una región eminentemente artesanal en materia pesquera, y que la irrupción de embarcaciones industriales representa un grave riesgo, como se evidenció en el caso de La Bruma.

Explicó que, aunque el Ejecutivo no puede formar parte de la Comisión Investigadora, sí asumió el compromiso de participar activamente en el proceso de reforma legal y protocolar, así como en el fortalecimiento de los mecanismos de búsqueda y acompañamiento a las familias.

Agregó que, finalizada dicha reunión, se tomó contacto con el subsecretario del Interior, señor Víctor Ramos, para acelerar la presentación de una causa penal donde el Estado pudiera hacerse parte, dada la magnitud del suceso. Posteriormente, la Delegación Presidencial del Maule mantuvo acompañamiento constante a las familias, tanto en Constitución como en Talcahuano, incluyendo la participación en la despedida en altamar organizada por la Armada. Informó también sobre los compromisos asumidos en memoria de los tripulantes, especialmente la creación de un sitio conmemorativo permanente en el Parque Fluvial de Constitución, a cargo del Serviu, en coordinación con el municipio y los dirigentes pesqueros.

Finalmente, valoró el trabajo unitario desplegado entre autoridades, dirigentes y parlamentarios durante toda la emergencia. Destacó que, ante el dolor y la tragedia, se logró unificar esfuerzos por sobre diferencias políticas, lo que permitió actuar de forma coordinada y con un objetivo común: brindar respuestas, apoyo y justicia a las familias y a la pesca artesanal del Maule.

Investigador de la Biblioteca del Congreso Nacional, señor Leonardo Arancibia, presentó un análisis exhaustivo de las normas internacionales y nacionales relativas a la seguridad en la navegación. El estudio se enfocó en identificar los marcos normativos vigentes, establecer una línea base y proponer lineamientos para futuras modificaciones legislativas.

Explicó que la Organización Marítima Internacional (OMI) es el organismo encargado de dictar normas y recomendaciones que luego son suscritas por los países mediante tratados internacionales. Una de las principales normas abordadas fue el Convenio SOLAS, nacido a raíz del naufragio del Titanic, el cual ha evolucionado para incluir requisitos en diseño, seguridad contra incendios, medios de salvamento, radiocomunicaciones, y gestión de seguridad a bordo.

Además, se revisó el Convenio de Torremolinos (1977), específico para embarcaciones pesqueras, suscrito por Chile pese a su rigurosidad. Este contempla disposiciones sobre estabilidad, maquinarias, instalaciones eléctricas y dispositivos de seguridad.

También abordó el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en el Mar (COLREG), que establece reglas de navegación, señales y luces para evitar colisiones. A esto se sumó el Convenio STCW, relativo a los estándares de formación, titulación y guardias de la gente de mar, y su equivalente para embarcaciones pesqueras, que regula competencias, certificaciones y formación específica en seguridad marítima.

Desde el ámbito de organismos internacionales, mencionó que la FAO, en su Código de Conducta para la Pesca Responsable (1995), recomendó a los Estados garantizar condiciones de trabajo seguras, capacitación continua y equipamiento mínimo de seguridad, especialmente en embarcaciones menores a 12 metros. La Organización Internacional del Trabajo (OIT), a su vez, elaboró el Convenio 188, que regula las condiciones laborales en el sector pesquero, incluyendo edad mínima, exámenes médicos, descanso, alojamiento y seguridad social.

En cuanto a la Unión Europea, destacó su labor de armonización normativa al adaptar estándares de la OMI y de la OIT (Convenio 188), asegurando así condiciones laborales y de seguridad homogéneas entre los países miembros. Se enfatizó el uso de tecnologías como radiobalizas, AIS, canales de radio de emergencia y sistemas de respaldo en comunicaciones.

Posteriormente, realizó la bajada normativa al contexto chileno. Expuso los principales cuerpos legales, partiendo por la Ley de Navegación (Decreto 2222), que establece el marco general de regulación marítima. Le siguen decretos como el 473 (que promulga el

COLREG/RIPA), el 146 (sobre reconstrucción de naves), y otros reglamentos sobre equipamiento, arqueo, despacho y recepción de embarcaciones.

Explicó que en Chile coexisten normas de diferente jerarquía: leyes, decretos, resoluciones, ordinarios y circulares. La Autoridad Marítima (Directemar) y la Dirección del Trabajo son los principales organismos encargados de fiscalizar su cumplimiento. Entre las normas destacadas se encuentran:

- Reglamento de equipamiento de cubierta, que exige dispositivos como radar, GPS y ecosondas.
- Reglamento de radiocomunicaciones, que regula frecuencias, licencias y protocolos de emergencia.
- Reglamento sobre reconocimiento de naves, que permite emitir certificados de conformidad.
- Decreto 127, que regula la formación y titulación de la gente de mar, en línea con el STCW.
- SARC y SARC-P, que armonizan las certificaciones de seguridad en embarcaciones mayores y pesqueras.
- Circular SuperSol, que exige videocámaras para monitorear la conducción con piloto automático.
- Resolución de la Dirección del Trabajo, que establece límites de jornada y sistemas de registro.
- Circular Marítima Seminario 22, que autoriza fiscalizaciones por consumo de alcohol y drogas a bordo.

Asimismo, mencionó la Ley de Habitabilidad, que establece condiciones mínimas de descanso en las embarcaciones, aún en espera de su reglamento. Igualmente, se abordó la implementación del posicionador satelital, el cual, si bien ayuda en la fiscalización, no garantiza seguridad en tiempo real debido al retardo de los datos proporcionados por los proveedores.

Finalmente, destacó que la presentación se elaboró como documento de trabajo y línea base para conocer en detalle las normativas vigentes, identificando brechas, superposiciones y oportunidades de mejora. El objetivo fue entregar herramientas técnicas para avanzar en la modernización normativa del sector y reforzar los estándares de seguridad en la navegación pesquera.

Investigador de la Biblioteca del Congreso Nacional, señor Juan Pablo Cavada, informó que había analizado la concordancia entre lo dispuesto por el Convenio SUA, referido a la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, y la legislación penal chilena. Señaló que dicho convenio, aprobado por el Decreto Supremo N.º 793 de 1994, contaba con protocolos posteriores, el último de 2005, que Chile no ha ratificado, pero que serían igualmente vinculantes por normas de derecho internacional consuetudinario.

Explicó que el convenio estaba orientado al combate del terrorismo marítimo y obligaba a los Estados parte a tipificar penalmente determinadas conductas. Al comparar estas obligaciones con el Código Penal chileno, la Ley General de Pesca y Acuicultura, y la Ley 21.732 sobre conductas terroristas, concluyó que la legislación penal nacional era fragmentada y dispersa. Agregó que las figuras aplicables al caso estaban contenidas en normas generales del Código Penal y de la legislación pesquera, sin que existieran tipos penales específicos que abordaran situaciones como la que investigaba la Comisión.

La Vocera de las siete familias de los tripulantes de la embarcación “Bruma”; presidenta de la Asociación Gremial Bacaladera de Maule, y presidenta de la Federación Nacional Bacaladera de Chile, la señora Claudia Urrutia, con apoyo de una [presentación en power point](#), expuso una extensa reflexión sobre la complejidad normativa existente en materia de seguridad marítima y la fiscalización de las actividades pesqueras. Señaló que lo fundamental es determinar si se están cumpliendo efectivamente las normas y obligaciones que el Estado chileno ha suscrito, y destacó que ya se observaban algunos cambios positivos, como la actualización del boletín estadístico anual de DIRECTEMAR, subido al sitio web el 1 de julio de 2025, donde se comienza a diferenciar de forma más clara las emergencias marítimas.

Indicó que, a través de la revisión de páginas oficiales como las del SHOA, era posible acceder a información pública que permitía desmentir mitos respecto a las condiciones climáticas durante ciertos incidentes. Subrayó la gravedad de los hechos ocurridos con embarcaciones como Bruma y La Estrella del Sur, y sostuvo que, si bien el caso de Bruma tuvo una respuesta excepcionalmente rápida debido a la tecnología disponible, la articulación de los dirigentes y la coincidencia con ejercicios navales programados, esa no era la realidad general que enfrentan la mayoría de los pescadores desaparecidos en Chile.

Relató que, al comenzar su trabajo en esta materia, pensaban que solo se requerían pequeños ajustes, pero descubrieron que la situación era mucho más profunda y estructural, comparándola con “la punta de un iceberg”. En esa línea, hizo una crítica constructiva a la gestión de DIRECTEMAR, e instó a su actual director, el almirante Seger, a asumir las deficiencias del sistema y avanzar hacia una reingeniería de la institucionalidad marítima. Mencionó que países como Argentina, Costa Rica y Ecuador ya contaban con estructuras más modernas y eficientes para el control del tránsito marítimo, a pesar de tener menos litoral que Chile.

Se refirió a los extensos tiempos de respuesta en situaciones de emergencia marítima, señalando que en Chile hay casos donde se ha esperado hasta una semana para activar protocolos, mientras que en países desarrollados el estándar es de 15 minutos. Esto, afirmó, marcaba la diferencia entre la vida y la muerte. Reclamó por la falta de equipamiento, como el caso de una patrullera en la región del Maule que quedó en pana durante una misión, evidenciando la falta de recursos y mantenimiento.

Criticó la dispersión normativa y la confusión entre funciones de distintas entidades, DIRECTEMAR, Armada, Capitanía de Puerto, y subrayó que, aunque vestían uniforme similar, cumplían funciones totalmente diferentes. Lamentó la falta de fiscalización efectiva, la ausencia de registro de comunicaciones marítimas en canal 16, y la insuficiencia de dotaciones en DIRECTEMAR para enfrentar emergencias o ejercer fiscalización.

También abordó la debilidad del marco legal en la persecución de delitos marítimos. Recalcó que los fiscales no tienen formación suficiente en derecho marítimo y que los jueces de policía local muchas veces no comprenden la normativa aplicable. Asimismo, lamentó que los tripulantes del Cobra siguieran operando libremente, sin medidas cautelares, mientras que en otros países existen leyes que limitan el accionar de quienes están bajo investigación por incidentes graves.

Planteó, además, cuestionamientos sobre el rol de SERNAPESCA, su competencia para navegar, y la pertinencia de que esa entidad adquiera embarcaciones propias sin tener la capacidad institucional adecuada. Indicó que hay duplicidades legales y vacíos que deben ser resueltos mediante una revisión profunda de la Ley de Navegación, el Estatuto del Personal de la Armada, la Ley General de Pesca y Acuicultura y otros cuerpos normativos. Enfatizó que hay aspectos en que se requiere simplemente más sentido común.

Finalmente, recalcó que el tiempo de reacción ante emergencias es vital, y que hoy en día se pierde demasiado tiempo. Insistió en que hay carencias graves de personal, capacitación y equipamiento, y que se necesita una amplia reforma institucional. Cerró su intervención haciendo un llamado a la justicia para Bruma y para todas las familias que siguen esperando respuestas por la desaparición de sus seres queridos en el mar.

La diputada señorita Consuelo Veloso, manifestó su profundo reconocimiento a las familias que, con gran conmoción, no han abandonado la lucha por la justicia y la verdad. Detalló que, de las intervenciones escuchadas, le impactó particularmente lo señalado por don Erick, quien relató cómo las embarcaciones artesanales debían hacerse a un lado ante el paso de grandes naves pesqueras, lo que reflejaba una conducta habitual de la industria pesquera de gran escala. A juicio de la diputada, esta situación no era excepcional, sino parte de un patrón sistemático de abuso en el que, lamentablemente, “los grandes pasan por encima de los pequeños”.

Planteó que este problema estructural no solo afectaba al sector pesquero, sino también a trabajadores y agricultores, quienes sustentaban la economía cotidiana de forma más honesta que muchas grandes empresas. Lamentó que el Estado no hubiera sido capaz

de proteger a los suyos y sostuvo que la comisión debía aspirar a que situaciones como las vividas con la Bruma o la Estrella del Sur no volvieran a repetirse.

Destacó la importancia de que la empresa Cobra, presuntamente involucrada en el accidente, no hubiese seguido operando como si nada hubiese ocurrido, y afirmó que esta situación debía corregirse a través de modificaciones legales, como las que se contemplan en el proyecto de Ley Bruma y la reforma al Código Penal. También subrayó la necesidad de incluir mayores recursos en la Ley de Presupuesto para fortalecer a la policía marítima, sin lo cual podrían seguir lamentando más muertes de pescadores.

Agregó que el sistema de control de tránsito marítimo debía mejorarse, pues su actual inexistencia impedía un monitoreo adecuado. Finalmente, expresó que el país debía dejar de normalizar que los poderosos avancen mientras los pequeños retroceden, y llamó a robustecer al Estado para que pudiera cumplir su función de proteger al pueblo.

Cerró su intervención afirmando que la gran industria pesquera debía ser responsabilizada, en especial la empresa Cobra, e hizo un llamado a terminar con la impunidad. Indicó que esperaba que este fuera un punto de inflexión, un antes y un después, y aseguró que tanto ella como la comisión estarían disponibles hasta el final del trabajo legislativo, con el compromiso de que no se volviera a arrebatar a nadie más de los suyos sin justicia ni verdad.

El diputado señor Alexis Sepúlveda, expuso dos conclusiones relevantes derivadas de las intervenciones escuchadas durante la sesión. En primer lugar, expresó su abrazo y solidaridad con los familiares de los pescadores artesanales de la región del Biobío, especialmente con los de la embarcación Estrella del Sur, cuya situación ha sido enfrentada con un nivel de abandono aún mayor por parte de los actores públicos. Sostuvo que existe una evidente diferencia en la respuesta estatal ante emergencias marítimas, según se trate de embarcaciones institucionales o de la pesca artesanal. Indicó que, en caso de pérdida de comunicación con una nave de la Armada, la búsqueda sería inmediata, lo que contrasta con los retrasos y justificaciones burocráticas que enfrentan los pescadores artesanales, a quienes el Estado ha fallado. En ese sentido, llamó a la comisión a corregir esa deuda y mejorar los tiempos de respuesta, remarcando que en el mar cada minuto cuenta y puede significar la vida o la muerte.

Como segunda conclusión, advirtió la existencia de un trato desigual entre la pesca industrial y la pesca artesanal. Afirmó que esta diferencia no solo se manifiesta en la fiscalización oportuna, sino también en la forma en que actúa el sistema judicial. Recordó que, durante las manifestaciones contra la ley de fraccionamiento, pescadores artesanales fueron formalizados, perseguidos y detenidos de inmediato, mientras que, en el caso del naufragio de la Bruma, con siete personas desaparecidas, no se ha producido ninguna detención ni formalización. En su opinión, esto demuestra un desequilibrio evidente en la aplicación de la ley. Finalmente, reafirmó su compromiso con la causa, asegurando que no daría “ni un paso atrás”, y que el trabajo de la comisión debía proyectarse más allá de su periodo de funcionamiento, con el objetivo de alcanzar verdad y justicia para los tripulantes del Bruma y para todos los pescadores artesanales del país.

El diputado señor Roberto Celedón, complementó que su equipo jurídico había revisado 14 leyes del ámbito marítimo y constatado una notoria ausencia de legislación laboral específica para la pesca artesanal, a diferencia del sector industrial. Destacó que no se ha abordado debidamente el marco de protección laboral de estos trabajadores, como la aplicación de la Ley de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales en casos de siniestro con resultado de muerte, como los ocurridos con las embarcaciones Bruma y Estrella del Mar. Además, consideró necesario estudiar si otras ramas del derecho podrían dar mayor cobertura y protección a las familias afectadas.

En ese sentido, propuso que la comisión pueda generar propuestas legislativas para subsanar estos vacíos normativos, subrayando que se trata de trabajadores que laboran durante semanas en alta mar sin condiciones equitativas frente a la pesca industrial. Finalmente, sugirió que, con motivo de la próxima sesión en Concepción, una delegación de la comisión concorra a la Fiscalía Regional para consultar directamente sobre el estado de la investigación penal en el caso del Bruma, considerando que el silencio del Ministerio Público

resulta incomprensible frente a los antecedentes ya conocidos. Afirmó que la justicia no solo repara en términos legales, sino que también tiene un valor moral para las familias afectadas.

El diputado señor Jaime Naranjo, valoró especialmente las exposiciones realizadas por los familiares, organizaciones y la propia Biblioteca del Congreso Nacional, reconociendo que esta comisión, incluso sin proponérselo explícitamente, estaba marcando un punto de inflexión en la historia de la pesca artesanal. En ese sentido, hizo un llamado a los miembros de la comisión a asumir con plena conciencia la responsabilidad que habían adoptado, señalando que no se podía defraudar ni a los familiares de las víctimas ni a las futuras generaciones vinculadas al sector.

Subrayó que el informe que esta instancia elaborará será clave para definir cómo se recordará y legislará en torno a la pesca artesanal en el futuro, y expresó su esperanza de que los resultados no generen desilusión, sino avances concretos. Finalizó manifestando su confianza en que los integrantes de la comisión estarán a la altura del desafío y que podrán, eventualmente, “salir con la frente en alto”, orgullosos de lo que quedó plasmado en el informe y de lo que apruebe la Cámara de Diputados.

El diputado señor Jorge Guzmán, recordó que ya se habían realizado siete sesiones de la comisión especial investigadora y valoró lo señalado por el diputado Jaime Naranjo respecto a la responsabilidad que tenían como comisión: lograr que este hecho no quedara impune y que se alcanzara justicia. Enfatizó que la justicia no se limitaba a la determinación de responsabilidades penales o civiles, sino que también implicaba evitar que situaciones como la ocurrida se repitieran en el futuro.

Destacó que se habían perdido siete pescadores de la comuna de Constitución, personas muy queridas por su comunidad, y valoró lo dicho por el alcalde Carlos Valenzuela, quien afirmó que se habían metido con personas resilientes y con la comunidad equivocada, ya que ni las familias ni quienes seguían atentamente el trabajo de la comisión descansarían hasta que se lograra justicia.

Propuso la creación de una “Ley Bruma” que garantizara condiciones de seguridad en el mar y señaló que el trabajo de la comisión no debía limitarse a un informe final, sino también traducirse en una propuesta legislativa concreta. En ese sentido, comprometió su trabajo y el de la comisión para elaborar un informe contundente y una iniciativa legal que diera tranquilidad a quienes viven del mar, describiéndolos como personas sacrificadas, honestas y trabajadoras, que actualmente salen a trabajar con la incertidumbre de no saber si volverán a casa. Finalizó su intervención con un llamado a la verdad y justicia para La Bruma.

El diputado señor Felipe Donoso, valoró el trabajo realizado, destacando su relevancia para quienes conocen la vida y trabajo cotidiano de los pescadores. Señaló la importancia de lo presentado por la biblioteca y los gremios, enfatizando que no puede ser que exista un seguro de vida que no pueda pagarse mientras no se determine judicialmente la pérdida de vida. Destacó también la insuficiencia de los aparatos de localización, que pueden fallar y presentan tiempos de espera que dificultan una búsqueda inmediata, a pesar de que la tecnología actual permitiría responder en plazos mucho más cortos.

Manifestó que, más allá de discursos y emociones, la comisión debe trabajar con seriedad para asegurar mejores condiciones de seguridad para los pescadores, basándose en el dolor vivido y con el compromiso de mejorar la ley. Además, remarcó la necesidad de garantizar justicia para quienes murieron o desaparecieron por acciones de terceros, y que las personas responsables sean sancionadas, permitiendo así que sus familiares puedan recuperar la dignidad y la verdad.

La senadora señora Paulina Vodanovic, felicitó el trabajo de todas las diputadas y diputados que integran la comisión, incluidos quienes no pudieron asistir, reconociendo el compromiso institucional del Congreso Nacional para mejorar la legislación y avanzar en la esperada y necesaria Ley Bruma. Señaló que la tragedia de los siete tripulantes visibilizó una problemática que requiere la colaboración de todos para mejorar la seguridad y fiscalización marítima.

Destacó que algunos temas son de iniciativa exclusiva del Presidente de la República, por lo que será necesario coordinar con el gobierno para presentar un proyecto que aborde adecuadamente las materias planteadas. Subrayó la responsabilidad parlamentaria en asignar recursos suficientes, haciendo hincapié en que DIRECTEMAR depende de la Armada y que recortes presupuestarios afectan directamente la fiscalización marítima. Recordó que la mantención de buques es insuficiente, lo que afecta la operatividad, y que los pescadores artesanales, especialmente en la región del Maule, requieren una mayor inversión en fiscalización.

Asimismo, indicó que es imprescindible modificar el régimen sancionatorio para evitar que multas se transformen en parte del negocio ilegal de la pesca. Llamó a robustecer la legislación, responsabilidad tanto del Parlamento como del Ejecutivo. Finalmente, hizo un llamado al Presidente Boric para que considere la entrega de pensiones de gracia conforme a la Ley 18.056, dada la gravedad de la tragedia Bruma y Estrella del Sur, y destacó la importancia de avanzar en la tramitación de la Ley Larga de Pesca, la cual busca otorgar previsión y protección a los pescadores artesanales que hoy carecen de cobertura social.

Concluyó enfatizando el compromiso por una legislación robusta y justicia para Bruma.

El presidente diputado señor Hugo Rey, agradeció la presencia de las familias de los pescadores de la embarcación Bruma, así como del alcalde de Constitución, don Carlos Valenzuela, destacando las propuestas que éste presentó para mantener viva la memoria de lo ocurrido. Agradeció también al gobernador regional, representado por don Luis Berrejo, por la disposición manifestada para mejorar las condiciones de vida de las familias afectadas.

Extendió sus agradecimientos a las senadoras Vodanovic y Rincón, a los concejales Carlos Zúñiga y Franco Aravena, y a los representantes de la embarcación Estrella del Sur, particularmente a doña Jacqueline Peña. Reconoció la presencia de amigos, familiares y pescadores que se encontraban fuera del centro cultural de Constitución, así como el rol de los medios de comunicación locales que transmitieron la sesión.

En particular, saludó a doña Claudia Urrutia, doña Catarina Medel, y a don Patricio, Eric y Hans, quienes han representado a las familias y pescadores de manera constante durante todo el proceso. Refrendó el compromiso y el trabajo de la comisión investigadora y de sus diputadas y diputados integrantes, a lo largo de siete sesiones destinadas a esclarecer la verdad y avanzar hacia la justicia para los pescadores afectados.

Manifestó su fe y esperanza en los resultados de esta comisión, recordando las palabras de doña Catarina Medel en la primera sesión, quien expresó que su mayor anhelo era que una tragedia como la de la Bruma no volviera a repetirse. En esa línea, el diputado reafirmó la necesidad de mejorar las condiciones de seguridad y protección de los pescadores, así como de asegurar el respaldo del Estado a las familias que pierden a un ser querido en el mar.

Finalmente, enfatizó la importancia de dotar a las Fuerzas Armadas del equipamiento necesario para entregar una reacción oportuna frente a emergencias, insistiendo en que, tratándose de vidas humanas, no existen recursos que puedan considerarse suficientes. Con esas palabras, dio por finalizada la sesión, agradeciendo la presencia y participación de todas y todos los asistentes.

Habiéndose cumplido el objeto de la sesión, se levanta a las **14:30 horas**.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA ENCARGADA DE FISCALIZAR LOS ACTOS DE 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 7^a, celebrada en la ciudad de Constitución, en jueves 17 de julio de 2025, de 11:00 a 14:30 horas.

Preside el diputado Hugo Rey.

Asisten la diputada Consuelo Veloso y los diputados Roberto Celedón, Felipe Donoso, Jorge Guzmán, Benjamín Moreno, Jaime Naranjo y Alexis Sepúlveda.

También, las senadoras Ximena Rincón y Paulina Vodanovic.

Concurren, en calidad de invitados, el alcalde de la Municipalidad de Constitución, señor Carlos Valenzuela Gajardo; el delegado regional presidencial del Maule, señor Humberto Aqueveque Díaz; en representación del gobernador regional del Maule, el administrador regional, señor Luis Verdejo Vega; los funcionarios de la Biblioteca del Congreso Nacional, señor Leonardo Arancibia Jeraldo y Juan Pablo Cavada Herrera; la vocera de las siete familias de los tripulantes de la embarcación Bruma, presidenta de la Asociación Gremial Bacaladeros del Maule y presidenta de la Federación Nacional Bacaladera de Chile (Fenabach), señora Claudia Urrutia; la vocera de los familiares de la embarcación Estrella del Sur, señora Jacqueline Peña; el consejero nacional de la Pesca Artesanal, señor Eric Letelier Montecino; el presidente del Sindicato de Trabajadores, Pescadores, Buzos, Mariscadores y Algueros de Pellines, de la Región del Maule, señor Patricio Retamal Cáceres, y la asesora de la Alianza Pesca Maule, señora Gigliola Centonzio Rossel.

TEXTO DEL DEBATE

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

El señor **REY** (Presidente).- En el 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, señor Secretario.

El gobernador regional manifestó su voluntad de estar hoy con nosotros. No lo teníamos dentro de los registros oficiales. Sin embargo, a última hora nos comunicamos con él y nos dijo que enviaría a su representante, quien se encuentra presente. Posteriormente, le voy a ofrecer la palabra.

Agradecemos la voluntad y el apoyo de la gobernación, ya que la gente de Constitución lo necesita.

Ofrezco la palabra sobre la Cuenta.

Tiene la palabra el diputado Naranjo.

El señor **NARANJO**.- Señor Presidente, dado que no lo escuché en la Cuenta, quiero saber si llegó respuesta del Presidente de la República en relación con el oficio que mandamos unánimemente, en cuanto a la urgencia de que se les pueda conceder una pensión de gracia a los familiares.

Si no ha llegado respuesta, por la urgencia, enviaría nuevamente un oficio al Presidente de la República solicitando aquello.

El señor **REY** (Presidente).- Aún no ha llegado respuesta de lo consultado, diputado, por lo que vamos a insistir. Para aprovechar la coyuntura de la solicitud que hizo la comisión, vamos a agregar otra solicitud, con el acuerdo de la comisión, para enviarle al Presidente de la República.

Tiene la palabra el diputado Jorge Guzmán.

El señor **GUZMÁN**.- Señor Presidente, por su intermedio saludo a todos quienes están participando en la comisión y a la gente que nos acompaña.

En el punto N° 1 de la Cuenta hay un informe que solicitamos a la Biblioteca del Congreso Nacional, y que ya está a disposición de la comisión. En este sentido, le pido recabar el acuerdo para que en las próximas sesiones pueda incorporarse en la tabla que los asesores de la Biblioteca del Congreso Nacional puedan exponer respecto del informe.

Del mismo modo, solicito hacerle llegar el informe a quienes nos han acompañado permanentemente en la comisión, a doña Claudia Urrutia, en representación de las familias, para que también lo conozcan.

[...]

El señor **CELEDÓN**.- [...] era fundamental conocer su versión de los hechos, atendido el objeto de esta comisión, que es tratar de perfeccionar la legislación en materia de seguridad marítima

Entonces, los antecedentes existentes, en cuanto a qué nave fue la que colisionó y tiene responsabilidad en los hechos, son muy abundantes y contundentes. Por tanto, creo que es fundamental conocer la versión de esa parte.

No sé si estarán citados para la próxima sesión, señor Presidente.

El señor **REY** (Presidente).- Así es, diputado.

Por otra parte, sobre lo planteado por el diputado Guzmán, cabe hacer presente que hoy expone la Biblioteca del Congreso Nacional.

Tiene la palabra el diputado Alexis Sepúlveda.

El señor **SEPÚLVEDA**.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero agradecer a los colegas por haber acogido el planteamiento que realicé

para sesionar en Constitución.

Se había acordado sesionar primero en la Región del Biobío -lo que, por cierto, ocurrirá-, pero me parecía increíble que lo hiciéramos antes en una región que no es la de las víctimas propiamente tal. Como sabemos, de la Región del Maule, particularmente de Constitución; por lo tanto, era de toda lógica, a mi juicio, considerando que nos hemos reunido con los familiares y con representantes de la pesca artesanal, que la primera sesión en terreno se realizara en esta comuna.

Lamentablemente, no pudieron venir algunos colegas de otras regiones que integran la comisión, pero si lo hubieran hecho, habrían podido ver el impacto que esta tragedia ha causado en toda la comunidad. A pesar de esto último, agradezco sinceramente que la comisión haya tomado la decisión de sesionar acá.

Creo que hay una alta expectativa -lo cual era de esperarse- por parte de las familias, de la comunidad de la pesca artesanal y de la comunidad en su conjunto, ya que esto va más allá de una sola actividad. Nos impacta como región, y nos duele y hiere profundamente.

Por otra parte, quiero saludar a los familiares de las víctimas. Sé que muchas personas no han podido viajar, aunque nos han acompañado en todas las sesiones que se han realizado en Valparaíso. Aun así, en esta sesión en terreno muchas más personas han podido estar presentes, lo que le da aún más sentido al trabajo de esta comisión.

Un abrazo solidario, fraterno y lleno de fuerza a todos los familiares de los compañeros de la Bruma.

Asimismo, saludo a los compañeros de la pesca artesanal, con quienes compartimos una jornada importante hace algunos días, a propósito de la promulgación de la llamada "ley de Fraccionamiento"; una normativa compleja, que nos dejó con sentimientos encontrados. Hubiéramos querido lograr más, pero reconocemos que se dio un avance importante en comparación con la ley anterior: la corrupta "ley Longueira". Hoy, al menos, contamos con mayores porcentajes de cuota y tenemos acceso a otros recursos marinos.

Con todo, si bien la semana pasada pudo haber sido de alegría y satisfacción, esta semana nos preocupa, ya que vemos cómo se instala una amenaza en torno a la apertura de la pesca de la jibia, recurso altamente migratorio. Eso podría permitir que flotas de otras regiones accedan nuevamente a la Región del Maule, como ocurrió tiempo atrás, de forma ilegal e irregular, una situación que denunciarnos en su momento. Por lo tanto, quiero al menos dejar planteada una señal de alerta al respecto.

Por último, con respecto al trabajo de la comisión, considerando que estos minutos son sumamente importantes, que no hay ningún apuro y que

podemos estar acá hasta las dos o tres de la tarde para escuchar a los familiares con toda calma, quiero insistir en dos aspectos. Primero, más allá de nuestro trabajo, sigo insistiendo en la necesidad de que el Ministerio Público y la justicia avancen.

Nosotros tenemos un rol investigador limitado. Sin embargo, el Ministerio Público y la justicia deben avanzar en un hecho que involucra la desaparición de siete personas. De nuevo levanto la voz, como lo hice cuando esto recién sucedió, debido a que el trato que han recibido los pescadores artesanales o la familia de la pesca artesanal ha sido totalmente desigual. Sobre todo, cuando ocurrieron las manifestaciones en la Ruta 5 Sur, con daños a Carabineros y a vehículos policiales, lo que lamentamos y rechazamos.

Lamentablemente, tras esos hechos, la búsqueda, persecución, captura, detención y formalización de los compañeros de la pesca artesanal fue prácticamente inmediata. Incluso se desplegaron helicópteros y vehículos policiales tanto en Pelluhue como en Constitución. En cambio, en este caso, en el que tenemos a siete compañeros desaparecidos por la acción de la industria -por un barco industrial-, aún no ha pasado nada. Ni siquiera ha habido un avance en las formalizaciones. Por lo tanto, si analizamos ambos escenarios, podremos evidenciar lo dispar que ha sido la acción de la justicia en estos dos casos.

Por lo anterior, quiero insistir desde acá en la necesidad de que el Ministerio Público avance en las formalizaciones y detenciones en torno a un hecho que, en términos generales, está meridianamente claro, pues la responsabilidad del Cobra es ineludible.

En un segundo punto, que espero podamos reforzar en la sesión que tendremos en la Región del Biobío -y que, sin duda, se relaciona con un trabajo que esta comisión puede y debe abordar con especial atención, más allá de otras iniciativas legales que se han planteado-, quiero referirme a los tiempos de respuesta en las labores de rescate. Es fundamental que abordemos este punto no solo en relación con este caso específico, sino también, de manera general, en todos los casos que se produzcan en el mar.

Lo decía el experto que expuso la semana pasada: los tiempos de respuesta son fundamentales. No podemos permitirnos largos protocolos, que terminan convirtiéndose en horas críticas, en las que se juega la vida de nuestros pescadores artesanales, ya sea cuando sufren un accidente o cuando son atropellados por una embarcación mayor.

Necesitamos una respuesta mucho más rápida. Y ahí es donde debemos hincar el diente: revisar los protocolos y procedimientos, y reducir al mínimo los tiempos de respuesta ante la más mínima señal de alerta que pueda emitir una embarcación artesanal, ya sea en el mar o en altamar.

Esos son los puntos que quería plantear, señor Presidente.

Le pido que en la próxima sesión podamos retomar ese hilo, y espero que los representantes de la Armada puedan presentarnos una propuesta concreta en ese sentido, ya que la respuesta que entregaron la última vez fue extensa y dilatoria, y no quedó claro si efectivamente se actuó conforme a los protocolos. Lo que sí quedó claro es que la Armada llegó mucho después que las embarcaciones de particulares, y esa diferencia pudo haber marcado la línea entre la vida y la muerte de nuestros pescadores artesanales.

Muchas gracias.

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

Les solicito a los integrantes de la comisión que, en sus intervenciones iniciales, sean más concisos y breves. De lo contrario, estaremos ocupando muchos minutos restando tiempo valioso a nuestros invitados. Hago la misma solicitud a las autoridades presentes.

Tiene la palabra la senadora Paulina Vodanovic.

La señora **VODANOVIC**, doña Paulina (senadora de la República).- Señor Presidente, seré muy breve, porque el objetivo de esta sesión es escuchar a las personas que hoy nos acompañan.

Felicito el trabajo que ha realizado la comisión y, en especial, el compromiso que usted ha demostrado, desde el primer minuto frente a esta tragedia, lo que me consta, porque estuvimos juntos desde el primer día, tanto en Concepción como en la Gobernación Marítima.

El hecho de estar acá me alegra, pero también creo que este no es un tema que responda únicamente a una situación o tragedia específica ocurrida en El Maule, sino que afecta a la pesca artesanal en su conjunto. Es una tragedia del país, por lo que valoro profundamente que casi todos los parlamentarios de la región estén aquí presentes. Sin embargo, creo que quienes no vinieron, debieron haber estado acá, al igual que los parlamentarios que no representan a la región.

Lo digo respetuosamente, porque es importante conocer la situación de primera fuente, como lo hemos hecho todos los que hemos estado presentes en los actos y actividades que se han realizado en memoria de los pescadores. En ese sentido, felicito a la Asociación Gremial de Bacaladeros del Maule y a Claudia Urrutia por su trabajo y por la dedicación que han tenido, al igual que a otros dirigentes, como Patricio y Eric, y a otras autoridades, como el señor alcalde, a quien extiendo un cordial saludo.

Finalmente, ha sido la comunidad en su conjunto la que ha estado involucrada en exigir justicia para la Bruma, y ese es un compromiso que todos debemos asumir. Asimismo, respecto de esta comisión investigadora, debemos ser muy claros al señalar que, si bien la labor

que se está realizando aquí es muy importante, no reemplaza a la función de la justicia ordinaria, ya que a la Cámara de Diputados no le compete otra tarea que no sea la de recabar antecedentes y ponerlos a disposición de los órganos correspondientes. Lo digo para que no creemos falsas expectativas.

Con todo, esta comisión es muy importante, y felicito el trabajo que han realizado, especialmente el que llevarán a cabo hoy al escuchar a las personas y a los dirigentes que expondrán.

Presidente, muchas gracias por darnos esta oportunidad de sesionar junto con la comunidad de Constitución.

El señor **REY** (Presidente).- Gracias a usted, senadora Vodanovic.

Aprovecho de recordar que estamos en transmisión directa por el canal de televisión de la Cámara de Diputados y también por los medios locales que se encuentran acá.

Además, agradecemos la ayuda y el apoyo de la Municipalidad de Constitución, en especial a Claudia Urrutia, quien está a cargo de la logística de esta actividad y que ha hecho un trabajo formidable, fundamentalmente, ayudando a organizar la presencia de los familiares de los pescadores, quienes también han sido víctimas, de ahí el motivo de esta comisión especial investigadora.

Tiene la palabra el diputado Felipe Donoso.

El señor **DONOSO**.- Señor Presidente, más o menos en su mismo tono, quiero partir agradeciendo el trabajo de las familias, ya que en esta situación especialmente dolorosa han comprendido perfectamente la función de esta comisión, que es buscar que estos hechos no vuelvan a ocurrir.

Si bien aquí no seremos capaces de encontrar a los culpables, sí podemos avanzar en que la legislación se actualice, que los elementos tecnológicos disponibles sean obligatorios y también que ya no sea posible apagar los artefactos que portan las embarcaciones mayores, sin que aquello no conlleve una sanción severa.

En ese sentido, creo que ha sido muy poderoso el aporte de las familias y de los dirigentes, así como también de la familia extendida de la pesca artesanal. Por eso, es muy importante que hoy estemos aquí, ya que así podemos compartir con quienes no han podido ir a Valparaíso, y como en este momento hay muchos más asistentes que en las sesiones anteriores, quiero darles las gracias a todos, porque es impresionante cómo han asumido una labor que, quizás, no les corresponde como familiares, ya que el dolor es muy poderoso; sin embargo, han tenido la capacidad de conducir ese sentimiento hacia algo positivo para toda la pesca.

Con ese compromiso, espero que podamos seguir trabajando y que esta

comisión realmente sea un aporte, tal como ustedes lo han sido para Chile.

Muchas gracias.

El señor **REY** (Presidente).- Muchas gracias por sus palabras, diputado Donoso.

Tiene la palabra el diputado Jorge Guzmán.

El señor **GUZMÁN**.- Muchas gracias, Presidente.

Quiero aprovechar esta instancia para saludar y agradecer que estemos sesionando en Constitución, ya que es muy importante que los diputados de Chile sean testigos de cómo este hecho ha conmovido a esta comuna y a toda la Región del Maule.

Esta es la sesión séptima de esta comisión especial investigadora, en la cual siempre ha estado presente la familia de la pesca artesanal, en especial, las familias de los siete pescadores que lamentablemente perdieron la vida en este trágico suceso, porque no sé si puedo catalogarlo como accidente.

Quiero recordar la primera intervención que tuvimos en la comisión, la de Catalina Medel, hija de uno de los tripulantes y hermana de otro, quien nos dijo de forma muy dura, pero también muy sincera, que esperan que esto no vuelva a ocurrir y que nunca más haya una familia que pierda a un ser querido en el mar.

Asimismo, hoy nos acompaña una representante de las familias de la embarcación Estrella del Sur, cuyos tripulantes también perdieron la vida y sus familiares tampoco han obtenido justicia ni verdad.

Presidente, creo que esta es una instancia muy importante para conocer la verdad, avanzar en justicia y, sobre todo, para construir una legislación robusta, una ley Bruma que garantice la seguridad de quienes desarrollan la actividad económica en el mar. No puede ser que sigamos perdiendo vidas y que, además, no tengamos verdad, sino impunidad.

Agradezco la instancia y quedo muy dispuesto a participar y apoyar en todo lo que se necesite.

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

Vamos a comenzar las intervenciones ofreciendo la palabra al dueño de casa, el alcalde de Constitución, don Carlos Valenzuela.

Puede hacer uso de la palabra, señor alcalde.

El señor **VALENZUELA** (alcalde de la Municipalidad de Constitución).- Muchas gracias, Presidente.

Usted, don Jorge, don Felipe, don Alexis y muchas personas más que están acá, como la senadora, saben que vivimos en una región que tiene una autopista conocida como carretera de la muerte. Todos lo sabemos. Yo perdí a mi hermano en esa carretera y todos tenemos conciencia de que ese tipo de tragedias pueden ocurrir en cualquier viaje entre Talca

y Constitución, o viceversa.

No obstante, aquí hablamos de siete de nuestros pescadores, que salieron a sus faenas diarias de pesca en un mundo ya dominado por las grandes industrias, donde todo es adverso para los pescadores artesanales, y que mientras dormían se encontraron con la muerte y no supimos nada más de ellos.

Hoy llora una comuna, mientras los familiares esperanzados, y aun asimilando la tragedia, tratan de creer en alguien. Afuera, gran cantidad de pescadores artesanales de nuestra región claman por justicia; es decir, que todos somos iguales y que hay equidad sin privilegios. Eso significa la palabra justicia, que somos todos iguales. Sin embargo, ¿es verdad que todos somos iguales? ¿Es verdad que tenemos la esperanza de obtener justicia?

Como alcalde, agradezco al diputado Celedón, acá presente. Recuerdo con mucho cariño a su señora esposa. También les doy las gracias a todos ustedes, porque quiero confiar y creer, por eso, como comuna, valoramos mucho esta instancia.

No obstante, queremos resultados y que esto no desaparezca de la televisión. Lo digo, aprovechando que están los medios de comunicación presentes. Ya dejó de ser noticia la pérdida de siete de nuestros pescadores, tal como se olvidaron de que hay familias que lloran todos los días porque no saben nada de sus familiares a quienes se los tragó el mar.

Eso es lo que nos duele y lo que quiero transmitir como alcalde, como el representante de la comunidad que confió en mí para dirigir los destinos de esta comuna. Estamos heridos, porque vamos a cumplir cuatro meses sin saber de siete de los nuestros, pero confiamos en todos y cada uno de ustedes para que esto no termine así.

Además, quiero transmitir que ese señor que me llamó por teléfono o me escribió al wasap para decirme que quería comunicarse conmigo, y que era ni más ni menos que el dueño del Cobra, debe dar la cara y decirnos: "Nos equivocamos, cometimos un error. La verdad es que sabíamos y no los asistimos". ¿Por qué no los asistieron? ¿Por qué no los ayudaron? ¡Eso queremos saber!

Por lo mismo, estoy usando palabras muy fuertes. Me dijeron que me controlara, pero me cuesta, Presidente, porque siete de los nuestros nunca más aparecieron y ni siquiera podemos decir que fueron asesinados, porque, como no los encontramos, están en calidad de desaparecidos.

En consideración al tiempo que tengo para exponer ante ustedes, solo quiero recordarle a cada uno lo que significa justicia: igualdad, equidad. Queremos demostrarle a la sociedad que podemos creer, sin embargo, ¿en quién vamos a creer, si la noticia del día es que el señor

del Servicio de Impuestos Internos no pagaba las contribuciones? ¡En quién vamos a creer!

Por eso, como comuna de Constitución, como la perla del Maule, la misma que tiene terremotos e incendios, y que si tuviera un volcán ya habría hecho erupción, queremos justicia por nuestros pescadores.

¡Córtenla con lo del fraccionamiento! Al final, son los chiquillos de la pesca artesanal quienes tienen el derecho a capturar jibia y todo lo que existe acá, para tener una situación económica como la que ellos se merecen, porque se sacan la porquería, por no decir otra palabra, todos los días, al salir a pescar.

Constitución, comuna de pescadores; Constitución, comuna forestal; Constitución, comuna turística; Constitución, gente resiliente. Nos negamos a irnos de esta comuna, pase lo que pase. ¡Somos muchos!

Entonces, hoy, junto con agradecer todo lo que están haciendo, senadores y diputados, quiero decirles que albergamos la esperanza, la esperanza de esta gente, la esperanza de los pescadores, la esperanza de que habrá justicia. Y, para eso, alzaremos la voz mientras sea necesario, porque necesitamos que los culpables, los responsables, los que atacaron...

¿Por qué se suicidó el señor del Cobra? ¿Qué sabía? ¿Lo callaron? ¿Se suicidó? ¿Qué pasó? Ya no es noticia, ya no sale en la prensa nacional. ¿Por qué?

Quiero decir muchas cosas más, señor Presidente, estimados diputados, pero dejaré mi intervención hasta aquí, por respeto a esta comisión.

Me preguntaron si tenía una exposición. No, no la tengo. Solo tengo el sentimiento de una comuna que hoy llora y seguirá llorando por siempre. Por eso, haremos un memorial para recordar a todos los que se han ido, en el mar.

Quiero dar las gracias y pedir que se haga justicia. Que Dios los ilumine para que puedan encontrar respuestas a esta tragedia, y que los culpables, porque sé que los hay, paguen.

He dicho.

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

Tiene la palabra el administrador regional, señor Luis Verdejo.

El señor **VERDEJO** (administrador regional).- Señor Presidente, estoy representando al gobernador, señor Pedro Pablo Álvarez-Salamanca.

Envío un fraterno abrazo a todos los familiares de los pescadores que aún se encuentran perdidos y quiero decirles que, lamentablemente, el gobierno regional -aprovechando que hoy están presentes diputados y senadores- no cuenta con una glosa para actuar ante emergencias. El gobierno regional ha tenido todas las ganas de actuar, pero esa glosa hoy no está.

A nombre del gobernador, esperamos que tengan la voluntad de votar esa glosa este año, para que podamos contar con las herramientas posibles para actuar cuando se necesite.

El gobernador me ha encargado transmitir a todos los familiares, y también al alcalde, que si se necesita algún tipo de inversión para mitigar estos accidentes -como inversiones en tecnología- el gobierno regional, junto con sus consejeros y con el gobernador, están dispuestos a hacer ese tipo de inversiones.

Muchas gracias, Presidente.

El señor **REY** (Presidente).- Muchas gracias, don Luis.

Es una muy buena noticia la que nos trae, es una de las inquietudes que teníamos como comisión, y que compartía la representante de los pescadores, señora Claudia Urrutia, junto con Catalina cuando conversamos este tema en Valparaíso. Sería fundamental que todas las regiones tuvieran el mismo compromiso. Es lo que esperamos y lo que buscamos.

Tiene la palabra la señora Claudia Urrutia.

La señora **URRUTIA**, doña Claudia (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).- Señor Presidente, por su intermedio, agradezco a los diputados y senadoras presentes, y a las autoridades; a las familias de la Bruma y de la Estrella del Sur, pescadores artesanales con los que estamos conectados, porque estamos hablando de vidas. Nada más importante que la vida en el mar.

Tengo una presentación, pero primero me referiré a un tema contingente. Hemos estado trabajando arduamente en revisar normas, profundizando el funcionamiento de la Directemar, la institución encargada de velar por la seguridad en el mar.

Por lo tanto, si fuera posible, me gustaría hacer la presentación al final.

Quise expresar estas palabras de agradecimiento, porque es muy importante que nuestros diputados, diputadas, senadores y senadoras sesionen en los territorios, ya que permite dar cuenta del sentimiento, como dijo el alcalde, pero también de las realidades distintas que tenemos a lo largo y ancho de todo Chile.

De la misma manera, hay que empezar a mirar permanentemente hacia el mar, porque los más de 4.000 kilómetros de costa es más que tierra y debemos empezar a sacarle provecho a esa característica.

Gracias.

El señor **REY** (Presidente).- Muchas gracias, estimada Claudia.

Tiene la palabra la vocera representante de las familias de la

embarcación Estrellas del Sur, señora Jacqueline Peña.

La señora **PEÑA**, doña Jacqueline (vocera representante de las familias de la embarcación Estrella del Sur).- Señor Presidente, buenas tardes, soy Jacqueline Peña, pareja de uno de los cinco tripulantes de la Estrella del Sur que desapareció con cinco tripulantes a bordo: Jairo Águila, Rubén Rodas, Jordi Miranda, Adolfo Díaz, su capitán, y Camilo Molina, mi compañero de vida y padre de mis dos hijas.

Zarparon la madrugada del 19 de noviembre de 2024. El último mensaje que recibí de Camilo fue ese día a las 05:17 horas. Desde entonces, no supe más de él.

Hubo mucha incertidumbre durante esa semana. Nos causaba extrañeza que no se reportara, porque él siempre buscaba la manera de hablarme, aunque fuera por otro celular. La templanza es algo que me caracteriza, por lo que intenté no preocuparme tanto. Se supone que debían llegar durante el fin de semana, pero no fue así.

El domingo, la situación ya era alarmante. Saliendo de mi trabajo, a eso de las siete de la tarde, recibí un mensaje de una cuñada diciéndome que la lancha estaba extraviada. Intenté mantener la calma y no demostrar mucha preocupación para no afectar a las niñas que me estaban esperando en casa.

A la vista de todos, la Armada comenzó con la búsqueda. Durante la primera semana, el personal se mantuvo en contacto directo con las familias. Nos llamaban, nos mensajaban para reportar las acciones de búsqueda.

Exactamente el 28 de noviembre tuvimos la primera reunión con ellos en las dependencias de la Gobernación Marítima. Nos mostraron los mapas para explicarnos los espacios que recorrían y los medios utilizados para la búsqueda. Vimos que buscaron durante semanas, y siempre creímos en lo que nos decían.

También salieron los pescadores artesanales de la zona, por supuesto, de quienes estamos eternamente agradecidos. Desde ese día, comenzaron a llegar fotos para reconocer prendas y posibles pertenencias encontradas por los bordes costeros. Nos enviaron varias imágenes. Mientras deslizaba las imágenes sin reconocer ninguna, casi me quería morir. Esa es la verdad. Era horrible siquiera pensar en encontrar algo de él. Pero no fue así. En ese momento, eso fue un alivio. Que nada les perteneciera a ellos nos daba la esperanza de encontrarlos vivos, quizás a la deriva o varados, esperando ser rescatados, pero sanos y salvos. Me refiero a nosotros, pero ese fue el sentir de todas las familias.

Mantuvimos esa esperanza por largo tiempo. Hoy han pasado casi cuatro meses, y toda la colaboración inicial de la Armada desapareció. Hemos tenido que inventar formas de mantenernos en pie para evitar que la

Armada y la fiscalía entierren esta búsqueda.

De mí les puedo contar que soy una mujer fuerte, pero enfrentarme a esta situación me ha quebrantado. Imagino que todas y todos los presentes pudieron disfrutar de la cena navideña con sus seres amados y de un caluroso abrazo para recibir el Año Nuevo. A nosotros, las familias de los tripulantes de la Estrella del Sur, nos tocó cenar incertidumbre y abrazarnos de dolor.

La mayor de mis hijas cumplió años en diciembre, la menor en junio. Hasta el momento mantuvieron la esperanza de que su padre llegara para regalonearlas, cumplir sus caprichos, porque ellas eran sus princesas. Él se esforzaba, se esmeraba trabajando para suplir sus necesidades. Me tocó reemplazar la ausencia de él con fotografías y videos. De la noche a la mañana me convertí en madre soltera. ¡Vaya que es difícil! Es algo que no se puede dimensionar hasta que se vive.

Durante días, que se transformaron en meses, las hijas e hijos de Camilo, Jordy, Jairo y Rubén se siguen preguntando: ¿Cuándo volverá el papá? ¿Dónde está? ¿Lo siguen buscando?

La hija de Adolfo nació hace un mes. Él no la alcanzó a conocer. Ni siquiera supo que iba a ser papá.

No soy capaz de matar la ilusión de mis hijas. Ellas aún creen que él algún día tocará la puerta y que seguramente lo verán más delgado. Pero, en fin, la esperanza es ver a su papá.

Para salir adelante me ha tocado trabajar en doble turno, trabajar por dos, porque debo mantener el hogar, llenar la despensa y cubrir los gastos básicos para asegurar la buena calidad de vida de mis hijas. Por supuesto, las demás madres de los otros pescadores también. Por eso vengo aquí a representarlas. Porque una madre, obviamente, también quiere ver a sus hijos bien presentados y sin precariedades.

Las mujeres viudas de pescadores no somos madres solteras por elección o porque se cruzó en nuestras vidas un irresponsable al que hay que demandar para obligar a pagar una pensión. No, los padres de nuestros hijos son hombres que desaparecieron tratando de asegurar el pan en nuestras mesas y una vida digna para nosotros. Hoy estamos desamparadas y no tenemos a quién acudir. Es más, nos toca pasar por una humillante espera de dos años para recién poder cobrar un seguro de vida miserable; de frente, rogar al Estado y a sus instituciones que no nos cierren las puertas en la cara, que no nos engañen con limosnas y promesas que nunca cumplirán.

Proteger la vida también es asegurar la subsistencia y el bienestar. Aquello debería ser un derecho para nuestros hijos. Hoy empatizo con todas las madres viudas que luchan día a día por sacar adelante a sus hijos y familias. Todas tenemos una realidad distinta, con distintas

necesidades que suplir. Quizás algunas tienen niños con capacidades diferentes que con mayor razón necesitan de la presencia de mamá en casa y aún más con esta situación, en que se necesita la contención que solo mamá sabe dar cuando papá no está.

Comparezco hoy en nombre de la familia de los cinco tripulantes de la lancha Estrella del Sur, desaparecida el 19 de noviembre de 2024, en el litoral de la Región de Los Ríos. A casi cuatro meses de los hechos, lo que enfrentamos no es solo una tragedia humana es también el reflejo de las fallas más graves del Estado chileno en su deber de proteger, buscar y dar respuestas.

Desde el primer momento, este caso ha sido un enigma. La embarcación desapareció sin dejar rastros, sin restos, sin señales, sin cuerpos. Simplemente se desvaneció. Pero lo que agrava la situación no es solo el misterio en sí, sino la negligencia institucional que lo ha rodeado. Los primeros días, cruciales para cualquier operación de búsqueda, se perdieron. La reacción fue tardía, errática y sin estrategia. La Armada activó los protocolos SAR cuando ya habían pasado varios días. La fiscalía no ordenó las diligencias mínimas y eso abrió espacio para lo más peligroso: la especulación y la desinformación.

Una de nuestras hipótesis más serias, con base en antecedentes reales, como el caso Bruma, es que la Estrella del Sur pudo haber sido colisionada por una embarcación mayor. Pero, a diferencia de la Bruma, en que al menos se logró actuar y encontrar evidencias materiales en el momento preciso, en este caso, no se llegó a tiempo. No se realizó el rastreo de los *tracks* de navegación. No se identificaron los barcos presentes en la zona durante la fecha crítica, es decir, no se hizo lo mínimo indispensable. Y como si no fuera suficiente, se sembró el rumor de que el caso estaba vinculado a tráfico de drogas.

¿Quién difundió ese rumor? Fue la propia Armada de Chile. Con ello lograron desviar el foco de investigación. La fiscalía perdió los dos primeros meses indagando una hipótesis que no tenía sustento y lo hizo en exclusividad, en vez de haber abierto líneas paralelas para poder explicar la desaparición.

Ese desvío de tiempo y recursos fue mortal para las posibilidades de encontrar algo. No lo decimos desde la suposición, lo decimos porque lo vivimos. Fueron las semanas más horribles de nuestras vidas. Ver cómo nos cerraban las puertas, cómo no escuchaban nuestras solicitudes, cómo ninguna institución fue capaz de determinar ni siquiera el punto exacto de desaparición de la embarcación para aplicar búsquedas submarinas.

Pedimos que se utilizaran robots, equipos especializados y radares de fondo. No se hizo. La búsqueda se centró hacia el norte por una suposición informal de unos pescadores de la zona, sin ningún sustento

técnico. Todos los recursos del Estado fueron volcados a una zona que no tiene relación con el último punto de contacto de la lancha. Eso está en la carpeta investigativa. Y lo más grave, hasta el día de hoy, es que no existe constancia de que se hayan realizado gestiones para identificar qué otras embarcaciones mayores cruzaron por el área y si hubo posibilidad de colisión.

Esto no es azar ni [...], esto es encubrimiento. Sospechamos, como ocurrió en el caso Bruma, que lo que se ha priorizado aquí no es la vida humana ni la búsqueda de la verdad, sino proteger a la industria pesquera, a sus flotas y sus intereses. Lo que se ha cuidado es el silencio.

No tenemos pruebas directas, pero sí múltiples indicios que apuntan a una misma dirección. Se ha evitado intencionalmente una investigación seria sobre una posible colisión con naves industriales. ¿Por qué? Porque eso afectaría intereses económicos demasiado grandes. Es más fácil decir que traficaban droga que asumir que se permitió, por omisión o por complicidad, que una embarcación fuera tragada en alta mar sin dejar huella.

Hasta hace apenas un día no habíamos recibido ninguna respuesta formal por parte de la fiscalía. Anteayer, mágicamente, nos llegó un correo. ¿Coincidencia? No lo creo. Nos llegó justo cuando sabían que íbamos a exponer en esta comisión. Lo valoramos, pero no basta. Lo que queremos es un cambio de fiscal y que se designe a alguien competente, con experiencia real en causas complejas y que esté dispuesto a trabajar con seriedad y a escuchar a las familias.

También exigimos la intervención directa de Fiscalía Nacional, no solo para tomar conocimiento del caso, sino para que revisen en detalle todo lo que no se ha hecho, todo lo que se omitió, lo que se desvió y todo lo que se ha permitido encubrir durante estos ocho meses.

No queremos más excusas ni gestos simbólicos; queremos verdad, justicia y compromiso real con nuestras familias.

Además, queremos manifestar una nueva preocupación. Después de haber perdido un tiempo valiosísimo investigando una tesis infundada de tráfico de drogas, la fiscalía ahora abrió una nueva línea investigativa que apunta a un supuesto hundimiento por fallas técnicas. Esta línea incluye como foco de investigación al dueño de la embarcación, quien es nada menos que el padre de uno de los tripulantes.

Nuestra hipótesis es clara. La fiscalía está intentando responsabilizar a esta persona para cerrar el caso rápidamente, sin tener que enfrentar la verdadera posibilidad de una colisión con una nave industrial. Posibilidad que afectaría directamente los intereses de la industria pesquera y a quienes la protegen.

Lo decimos con firmeza. No vamos a permitir que se traslade la culpa hacia las víctimas ni a sus familias. Por eso, venimos hoy a exigir con claridad que se priorice la búsqueda con medios tecnológicos reales en el punto exacto de la desaparición; que se investigue, no que se simule investigar, qué embarcaciones cruzaron por esa zona en las fechas de interés; que se indague el rol de la Armada en el desvío de la investigación hacia el supuesto narcotráfico; que se fiscalice la actuación de quienes dirigieron la búsqueda de manera negligente y que el Estado asuma su deber, que no permita que nuestras familias sigan buscando solas.

Lo que pedimos no es caridad ni gestos, sino justicia. Pedimos que el dolor no sea invisibilizado por los intereses de otros. Pedimos que nunca más una familia chilena tenga que vivir lo que nosotros hemos vivido: la desaparición de un ser querido y la desaparición del Estado.

Muchas gracias.

-Aplausos.

El señor **REY** (Presidente).- Jacqueline, gracias por su testimonio, que da cuenta, directa o indirectamente, de lo mismo que estamos viendo en esta comisión especial investigadora. Parte de los inconvenientes o lentitud del sistema es justamente lo que les ha pasado a ustedes, a los familiares de las víctimas de los pescadores de la Estrella del Sur. Es una situación que nos afecta profundamente. Lamentamos esta situación, lo que está pasando personalmente a todos los demás familiares. Si podemos colaborar en algo, lo vamos a hacer. Si podemos solicitar información, lo vamos a hacer.

Vamos a consultar al señor Secretario, quien es abogado, si hay posibilidad de que nosotros, como comisión, pese a que está abocada a un mandato específico, cual es investigar la acción de los estamentos estatales respecto del caso Bruma, podemos solicitar información sobre esta temática, que se vincula o tiene similitud con dicho caso, porque, en definitiva, podría corresponder a hechos similares. En ese sentido, podríamos solicitar los *tracks* de navegación, si los tienen; información a la Directemar sobre la investigación que han hecho en forma interna; los protocolos, la información de la investigación que puedan tener, todo lo cual nos pueda dar luces para, de una manera u otra, apoyar y ayudar. Si no fuera así, lo podemos hacer en una próxima sesión o, de todas maneras, en nuestra calidad de diputados.

Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor **HALABÍ** (Secretario).- Señor Presidente, ¿vamos a consultar al Ministerio Público?

El señor **REY** (Presidente).- A la Directemar.

El señor **HALABÍ** (Secretario).- Podríamos consultarles a ellos, porque

son entidades gubernamentales, respecto de si se ha iniciado investigación o de si son parte de este procedimiento. De manera que podemos oficiar a esa institución.

El señor **REY** (Presidente).- Ofrezco la palabra para complementar el oficio.

Tiene la palabra el diputado Jorge Guzmán.

El señor **GUZMÁN**.- Señor Presidente, además de solidarizar, hay una petición concreta de hacer una solicitud a la fiscalía. Sé que no podemos solicitar información directamente a la fiscalía, pero sí remitirla. No sé si podemos oficiar en el tenor de lo que nos ha planteado quien expuso.

El señor **HALABÍ** (Secretario).- Señor diputado, ¿en qué términos sería? Porque si la fiscalía está investigando, no corresponde hacerlo. La facultad de la comisión es fiscalizar los actos del gobierno y la Fiscalía Nacional del Ministerio Público es un ente autónomo.

El señor **GUZMÁN**.- Podríamos pedir que se oficie a la Fiscalía Nacional en el tenor de lo que ha planteado quien expuso recientemente, para efectos de que tome conocimiento de la situación y la petición concreta que ha hecho a esta comisión.

El señor **HALABÍ** (Secretario).- O sea, para saber si está investigando.

El señor **GUZMÁN**.- Pero, quieren la intervención directa de la Fiscalía Nacional.

El señor **HALABÍ** (Secretario).- Precise bien la solicitud, señor diputado.

El señor **GUZMÁN**.- Señor Presidente, por su intermedio, en el tenor de lo que ha planteado Jacqueline Peña, solicito que se oficie a la Fiscalía Nacional para que se reúna con los familiares de la Estrella del Sur, a fin de que puedan tener una conversación con ellos respecto de lo que les ha planteado esta comisión.

El señor **REY** (Presidente).- Ello lo complementaría con el problema que ha ocurrido y que en algunas ocasiones han manifestado los familiares de la embarcación Bruma, en el sentido de que haya una comunicación, una entrega de información más directa y espacios de diálogo con las familias.

Vamos a precisar esa solicitud en ese sentido.

Tiene la palabra el diputado Roberto Celedón.

El señor **CELEDÓN**.- Señor Presidente, a partir de la experiencia del caso Bruma, pedimos, como diputados, antes de que se constituyese esta comisión, oficiar al Sernapesca y a la Directemar. Las respuestas fueron bastante serias a las preguntas que se les formularon y, sin duda, abrieron un buen camino para el trabajo de esta comisión, que no tiene relación con el esclarecimiento de un delito o con ser jueces. Pero,

cuando el origen es un delito, no podemos desprendernos de esa realidad. Por lo tanto, tiene toda nuestra colaboración. Si no podemos ampliar el objeto de esta comisión, como diputados, de manera individual o colectiva, podemos hacer las consultas a la autoridad para que se nos informe respecto de todos los antecedentes que tenga sobre el caso de nuestros invitados. Además de expresarles nuestra absoluta solidaridad. Cuenten con todos nosotros.

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

El señor **NARANJO**.- Señor Presidente, no sé si dentro de nuestros invitados está contemplado el fiscal nacional. Si no lo estuviese, solicitaría que fuera invitado, porque estamos frente a situaciones muy parecidas. Nos encantaría saber cuáles son las líneas de investigación, porque hay muchas coincidencias.

Podríamos invitar al fiscal nacional para que exponga ante la comisión.

El señor **REY** (Presidente).- Sí, por supuesto. Se le puede invitar, pero no citar.

¿Habría acuerdo de la comisión para invitar al fiscal nacional?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Felipe Donoso.

El señor **DONOSO**.- Señor Presidente, ya que estaba la duda de Secretaría respecto de qué podemos hacer con la fiscalía, lo que sí podemos hacer es enviar una copia de la presentación que se ha hecho y del relato, cosa que el fiscal nacional no pueda desentenderse de esta situación. Creo que la presentación es suficientemente poderosa en sí misma para que el fiscal comprenda la situación. Eso lo podemos hacer sin entrometernos en otro Poder del Estado, simplemente entregando la información relevante, para que él analice los cursos de acción dentro de la investigación. Como se dijo, evidentemente esto es muy similar quizás a lo que pasó con la Bruma. La diferencia es que, lamentablemente, en ese caso no se revisaron los otros *tracks* de las naves y encontraron a una que pasó por ahí mismo. Sin embargo, si la Bruma no hubiese tenido los elementos suficientes para determinar su ubicación en ese minuto, lo más probable es que tendríamos el mismo relato, y en eso podemos contribuir. Desgraciadamente, lo único que explica el actuar de la embarcación Cobra es que creyeron que nunca los íbamos a pillar.

El señor **REY** (Presidente).- Tiene la palabra la senadora Paulina Vodanovic.

La señora **VODANOVIC**, doña Paulina (senadora de la República).- Señor Presidente, no sé si ustedes han recabado información de la Directemar

anteriormente, como, por ejemplo, si han enviado los protocolos, porque eso podría ser complementario a este oficio.

Lo otro que me permito sugerir, como exsubsecretaria para las Fuerzas Armadas, es que se remita el oficio al Ministerio de Defensa Nacional, ya que, dado que la comisión fiscaliza actos de gobierno, la Directemar es un organismo técnico que depende de la Armada, pero el superior civil es el Ministerio de Defensa Nacional y su ministra.

Gracias, Presidente.

El señor **REY** (Presidente).- La ministra ya expuso en la comisión.

Por lo tanto, vamos a complementar el oficio, mediante el cual, como bien señaló el diputado Donoso, enviaremos el relato de la vocera de los familiares de la embarcación Estrella del Sur, señora Jacqueline Peña. Además, vamos a agregar al oficio la necesidad de que haya canales expeditos de comunicación con los familiares para que les puedan entregar información y así mantenerse al día respecto de lo que se está investigando. Una de las cosas más importantes es la transparencia respecto de cómo va el proceso y que ustedes estén informados sobre cómo se va desarrollando.

Asimismo, vamos a solicitar que abran espacio para que los pueda recibir el fiscal nacional, dentro del mismo oficio, y vamos a complementar el oficio al Ministerio de Defensa Nacional para que pueda transmitirle a la Armada de Chile que tenga las puertas abiertas y los canales de recepción, de reunión, de comunicación con ustedes para que puedan tener el *feedback*, que es tremendamente relevante para la tranquilidad de ustedes.

¿Les parece?

Ofrezco la palabra por si hay algo más que agregar.

Tiene la palabra el diputado Roberto Celedón.

El señor **CELEDÓN**.- Señor Presidente, brevemente.

La profundidad de la intervención de la señora Jacqueline Peña se complementa mucho con lo que expuso el alcalde, el derecho a la igualdad entre todos los chilenos. No puede haber discriminación, porque los pobres tienen derecho a la justicia igual que cualquier persona. No es aceptable esto. Ella da cuenta de situaciones que son graves, como la distorsión del objeto de los cinco pescadores y al final terminan como "delincuentes" y no hay justicia.

Y el "hundimiento técnico" que señala como último oficio la fiscalía es para cerrar todo y tratar de responsabilizar a un inocente. ¡Eso no puede ser!

El señor **REY** (Presidente).- Estimados colegas diputados, vamos a complementar el envío de lo que acabo de solicitar anteriormente, a raíz de lo que nos señaló el diputado Celedón, que podíamos sacar

algunos extractos que tienen relación justamente con esta solicitud al fiscal nacional con la solicitud de justicia que hizo el alcalde de la comuna para poder incorporarla también como conocimiento del fiscal nacional.

Nosotros ya acordamos que vamos a oficiar al fiscal nacional.

El señor **HALABÍ** (Secretario).- Señor Presidente, para que haya claridad en la comisión, para precisar los acuerdos, se oficiaría al fiscal nacional para invitarlo a una próxima sesión que usted determine.

Después, para enviarle la intervención de la señora Jacqueline Peña, más su presentación y la intervención del alcalde, y solicitarle que se abran los canales para que los puedan recibir.

Y, también a la ministra de Defensa Nacional, con copia a la Directemar, para que también se creen los canales y las instancias de ayuda.

En principio, esos serían los acuerdos.

El señor **REY** (Presidente).- De ayuda y vinculación, y de entrega de información a la familia.

El señor **HALABÍ** (Secretario).- Y entrega de información.

El señor **REY** (Presidente).- ¿Habría acuerdo respecto de ese oficio?

Acordado.

Agradecemos la presentación que nos ha hecho la vocera de los familiares de la embarcación Estrella del Sur, señora Jacqueline Peña.

Tiene la palabra el consejero nacional de la Pesca Artesanal, señor Eric Letelier.

El señor **LETELIER** (consejero nacional de la Pesca Artesanal).- Señor Presidente, por su intermedio saludo a los diputados, a los senadores y a los familiares de las víctimas que están presentes.

Creo que hoy es difícil para nosotros exponer. Por mi parte, no traigo una presentación. Nuestra asesora trae una presentación, mi compañero también, pero yo quiero hablar desde el corazón. Ojalá se entienda lo que quiero expresar, porque, en verdad, para mí, ha sido muy doloroso lo que ha pasado y escuchar a la compañera acá, colega, amiga. Se entiende el dolor que pasamos como maulinos.

Personalmente, perder a estos siete compañeros, amigos y colegas ha sido muy fuerte; en verdad, nos ha dolido mucho. Creo que por algo está la pesca artesanal hoy en la Plaza de Armas, por situaciones que venimos pasando desde hace años. Nunca lo habíamos sentido tan fuerte, siempre se ha dicho que la embarcación se perdió, que no llegaron, que echaron mucha carga a las embarcaciones. Aquí, gracias a Dios, ha quedado la muestra de lo que les ha pasado a los pescadores artesanales desde siempre.

Para nosotros, es doloroso ir a las comisiones; hemos estado en todas

las comisiones acompañando, porque necesitamos que se haga justicia. Hemos escuchado defender lo indefendible.

En lo personal, me ha tocado salir arrancando, tener que cortar nuestra red, porque el barco venía hacia nosotros, y así les sucede montones de veces a los pescadores artesanales, tienen que cortar su aparejo, porque viene el barco y no vira; no vira, no le interesa. Nosotros somos los que tenemos que salir.

Creo que lo que les pasó a nuestros compañeros, a lo mejor fue un descuido del que estaba de guardia. Supongamos que a lo mejor se pegó alguna pestañada y el Cobra pasó por arriba. Lo dijimos desde el día uno, que un barco los había atropellado; lo dijimos. El día lunes supimos que había sido el Cobra, no con certeza, pero me llamaron desde Arica diciéndome que había sido el Cobra.

Por eso, escuchar a la ministra en la comisión anterior, cuando expuso, da rabia. Creo que hay que tomar lecciones. Llevamos más de cien días con esta angustia y tiene que haber culpables, porque a los chiquillos no les pasó solos, no les pasó porque ellos quisieron hundirse hacia abajo.

La ministra dijo cosas muy fuertes que repetir las es doloroso. Dijo que tuvieron un gasto tremendo por buscar a nuestros compañeros. Se le agradece a la Armada, por supuesto. Se hizo una muy buena labor, hay que reconocerlo, porque, en verdad, eso no se había visto nunca para la pesca artesanal, pero somos tan chilenos, personas, como los de Juan Fernández, como los accidentes que han pasado y se busca por mar y tierra.

Ahora se hizo la pega como tiene que hacerse siempre, y ojalá que nunca más se haga, porque, en verdad, que no queremos seguir muriendo así. Y si alguna empresa comete este mismo error, que les cobre a ellos; la ministra tiene que cobrarles a ellos los costos, no a las familias, ni decirlo ni nombrarlo. En verdad, las autoridades y ustedes tienen que sacar la voz por nosotros, porque confiamos en ustedes.

Las familias sufren. ¡Cómo no sentir dolor con lo que ella decía!, que tiene que trabajar el doble. ¡Qué culpa tienen esos niños de quedar solos por estos criminales! Me van a disculpar la palabra, pero estos criminales de la Región del Biobío, que son la industria pesquera, que no hacen nada, van a exponer y dicen que no ven. Si no ven, que no salgan. Si no tienen los equipos necesarios para navegar y dar seguridad a todos, no tienen que navegar.

Busquen la fórmula, donde estén las condiciones para que naveguen y no den la excusa de que no vieron, que no lo sintieron y que no escucharon. Eso se escuchó, y se ve. Lo que pasa es que no tienen la conciencia de mirar un radar, solo les interesa ver el ecosonda, ver el

sonar y ver la pesca. Y ese es el problema que tiene la industria. La industria les exige toneladas y no seguridad ni tener empatía con los pescadores artesanales cuando están en el mar.

Por mi parte, quiero pedirles a todos, a los miembros de esta comisión, a los senadores y a los diputados, que hagan justicia, que nos ayuden a hacer justicia, porque no puede ser que tengamos 107, 108, 110 días y no haya ni un culpable. No cabe en ninguna cabeza. Tenemos siete pescadores desaparecidos. Como decía el diputado Alexis Sepúlveda, cuando nosotros cometemos errores, ahí está la policía, encima de nosotros, pero no queremos seguir cometiendo errores, por eso, hay que actuar más rápido y no sacar a nuestra gente a la calle, pues no la sacamos porque queremos o porque nos gusta, sino porque es la única manera de que nos escuchen.

Quiero mandarles un abrazo muy grande a todas las familias que están sufriendo y a todos nuestros pescadores artesanales que están acá y que están afuera, queremos defenderlos y que nos defiendan.

Muchas gracias.

-Aplausos.

El señor **REY**.- Muchas gracias, don Eric.

Tiene la palabra el presidente del Sindicato de Trabajadores, Pescadores, Buzos, Mariscadores y Algueros de Pellines, de la Región del Maule, señor Patricio Retamal.

El señor **RETAMAL** (presidente Sindicato de Trabajadores, Pescadores, Buzos, Mariscadores y Algueros de Pellines, de la Región del Maule).- Señor Presidente, buenos días a los parlamentarios que nos acompañan de la Región del Maule, a las familias de los pescadores de la lancha Bruma y a todos los pescadores que hoy nos acompañan acá en Constitución y en la plaza.

Mi nombre es Patricio Retamal, presidente del sindicato N° 1 de caleta de Pellines. Soy pescador desde niño, conocí a José Medel y compartimos la formación técnico-profesional, técnico pesquero. Él se dedicó a las embarcaciones con cubierta o lanchas. En mi caso, botes con motor fuera de borda. Por ende, él tenía una excelente formación y práctica en navegación, reglamentación y uso adecuado de instrumentos. Su lancha Bruma cumplía con todas las exigencias y mucho más. Estaba en proceso de construcción de una embarcación nueva, no porque la Bruma fuese vieja o insegura, sino con el ánimo de entregar una mejor herramienta de trabajo a su hijo y su tripulación, con mayor autonomía, capacidad de desplazamiento, acomodación de los espacios con estándar internacional, dado que se dedicaba a la pesca de bacalao y pez espada, que exige normas internacionales, por lo que José Luis tenía más de 35 años de patrón de naves artesanales, recorriendo Chile, de Arica a Isla

Guafo.

Cabe señalar que no solo José Luis tenía competencias de patrón, sino que también otros dos tripulantes: su hijo y Julio Gallardo, cosa que es común para generar descansos adecuados y, en el caso, estar siempre en permanente vigilancia de las condiciones de navegación. Esta formación técnica incluía navegación, construcción naval, conservación de recursos marinos, buceo, comunicación y equipos, entre otras materias.

Realidad de accidentes en el Maule. La mayor cantidad de embarcaciones en el Maule son botes de fibra con motor fuera de borda, a excepción de las lanchas del río Maule, mayores de 12 metros, con cubierta. Los accidentes más frecuentes se producen al cruzar una barra, por las condiciones medioambientales. Otros son caídas al agua y colisiones entre botes. Veremos aquí un accidente que tuvimos en caleta Pellines hace un tiempo.

(El señor Patricio Retamal, exhibe un video)

Podemos ver que las condiciones son buenas, tenemos calma y pequeñas olas y aun así los accidentes siempre ocurren. Es importante la reacción inmediata frente a los accidentes. Los minutos cuentan y hacen la diferencia al momento de llegar al accidente.

En este accidente no tuvimos pérdidas de vidas humanas. Gracias a la reacción rápida de los compañeros solo daños materiales. Ustedes pueden ver el mar calmo y olas chiquititas. El bote va con toda su seguridad, pero siempre están expuestos a cualquier accidente.

Es importante la reacción. Gracias a Dios no tuvimos daños ni pérdida de vidas humanas. Igual son considerables los daños materiales, pero es importantísimo saber que no hubo daños de vida. Últimamente, es más frecuente el roce con barcos de pesca industrial que se dedican al jurel, la sardina, el camarón y la merluza común, usando arrastre y cerco. En los barcos mercantes en piloto automático no hay comunicación, tenemos barrera de lenguaje, también con embarcaciones de otra región.

Cada vez que se produce un accidente se llama a la Capitanía de Puerto de Constitución, pero su reacción es lenta. No tiene, muchas veces, disponibilidad inmediata de la patrullera, porque faltan personal y recursos. La condición de la barra del río Maule imposibilita su reacción. La asignación de recursos de otro lugar es mucho más lenta, por lo cual se arriesgan los propios compañeros pescadores a realizar las maniobras de emergencia, búsqueda y salvamento.

Las exigencias de la Armada para los botes menores de 12 metros son: chaleco salvavidas, salvavidas circular, pirotecnia, captador de radar, estructura metálica de 30 por 40 centímetros con perforaciones, lo que es suficiente para que embarcaciones de mayor dimensión nos vean con el

radar. Entre mayor es la embarcación, en dimensiones, mayor es la responsabilidad y exigencias. Luces de navegación: verde, roja, blanca y luz de tope blanca. Dispositivos de fondeo, como anclas y cordeles; botiquín básico y otros.

Con el alejamiento de los recursos: reineta, jibia, congrio, etcétera, hace años nos hemos visto en la obligación de distanciarnos de la costa y seguir al pescado, por lo que se ha invertido en adquirir embarcaciones con mayor autonomía, en fibra de vidrio, motores marinos con mayor potencia, se están instalando sistemas autónomos de energía, panel solar; GPS, radio VHF, radar, baliza AIS, entre otros equipos de seguridad y pesca. Casi todas las embarcaciones ya cuentan con un puente. Cabe señalar que estas no son exigencias, sino elementos para brindar seguridad a los pescadores.

En cuanto a problemas, tenemos el uso inadecuado del canal 16 de la señal radial, ya sea banda VHF o HF, cuando se produce un accidente, cuando observamos algo extraño; por ejemplo, palos flotando, material de pesca a la deriva, algún mamífero muerto y otras condiciones, se hace un llamado radial a quien escuche, pero la problemática es que no hay registro de esta comunicación. No necesariamente se escucha.

Como se hace un mal uso del canal 16 por desconocimiento de las bandas radiales, como cambio de canal a canal de trabajo, se satura la comunicación y se disminuye el volumen, por lo que no siempre se escucha y mucho menos queda el registro de tal comunicación. Así, cuando uno ha visto una embarcación mayor, un barco industrial, realizando acciones inadecuadas, como navegar a exceso de velocidad, se informa a la Armada por el canal 16, lo que no queda registrado en ninguna parte.

Otro ejemplo es cuando una embarcación pasa por encima de materiales de pesca, calado, no tiene cómo informar o nadie responde; incluso, un barco mercante que transita por la región en piloto automático debe salir arrancando, incumpliendo las normas de navegación internacional, porque si no sale, lo atropellan, y no hay forma de que responda el canal 16, porque hay barreras de lenguaje, hablan otro idioma y no hay registro del QTH.

Respecto de mejoras para evitar accidentes: obligación de la Directemar y capitanías de puerto de contar con un sistema que deje registrado el uso del canal 16. Así como en Carabineros, la central 133 deja registro de llamadas acontecidas, de la misma forma la autoridad marítima debería dejar registro de toda la comunicación realizada de buena forma en el canal 16, que es de uso exclusivo para este fin.

Para terminar, me gustaría hacer una pequeña reflexión. ¿Qué hemos hecho en estos más de tres meses por estas siete familias que buscan verdad y justicia?

Entre todos debemos exigir respuestas hoy.

Gracias.

El señor **REY** (Presidente).- Muchas gracias por su exposición, don Patricio.

Tiene la palabra la asesora de la Alianza de Pesca del Maule, señora Gigliola Centonzio.

La señora **CENTONZIO**, doña Gigliola (asesora de la Alianza de Pesca del Maule).- Señor Presidente, por su intermedio, en primer lugar, saludo a todos y a todas; agradezco la instancia y que exista esta comisión, agradezco al alcalde de Constitución y a la Asociación Gremial Bacaladera del Maule (Bamaule A.G.), por todo el esfuerzo que hicieron para que esta comisión especial investigadora sesionara acá, y saludo también a las familias de la embarcaciones Bruma y Estrella del Sur.

Tal como se ha dicho, creo que esta es una de las exposiciones más difíciles que nos toca hacer y presentar, pero es necesario. La comisión especial investigadora sobre la Bruma fue solicitada mediante los oficios N^{os} 69 y 71, los cuales tienen su objeto sobre seguridad marítima pesquera, enfocados principalmente en la colisión de la embarcación Bruma.

Somos la Alianza de Pesca del Maule. También me acompañan quienes ya expusieron, Eric Letelier y Patricio Retamal.

Les cuento que, en el exterior, la Alianza de Pesca del Maule está constituida por organizaciones de la pesca artesanal presentes en Caleta Duao, Maguillines, Los Pellines, Loanco, Pelluhue y Curanipe. Sin embargo, como esto toca a toda la Región del Maule, el martes en la noche sostuvimos una reunión transversal, a la cual fueron convocadas las distintas organizaciones de la pesca artesanal, que también nos acompañan. Además, a la paralización de faenas pesqueras que hoy hizo la Región del Maule se sumaron Caleta Boyeruca, Caleta Llico, La Pesca y Río Maule. Hoy, todo el Maule está concentrado en esto.

¡Justicia para la Bruma y sus siete tripulantes! Lo han escuchado y lo van a seguir escuchando hasta que se establezca la verdad. Necesitamos justicia. No podemos dejar de mencionar, por supuesto, a la Estrella del Sur, que también me tocó colaborar en las labores de búsqueda. Este es un dolor para la Bruma, para la Estrella del Sur, para todos sus familiares y para toda la cultura de la pesca artesanal a nivel nacional, porque esto se repite una y otra vez.

Tal como ustedes han dicho, esta comisión no va a establecer una justicia penal, pero sí queremos decir con fuerza que necesitamos mejorar la normativa. Tal como se ha expuesto, hay protocolos de la autoridad marítima, que vamos a poner a la vista, que se pueden y deben mejorar, y eso es solo voluntad política de las autoridades que la

dirigen.

A modo de introducción, nos vamos a referir a esto con base en información oficial de la autoridad marítima y a la experiencia que vivimos quienes contribuimos a las labores de búsqueda de la Bruma y sus siete tripulantes. Dada la conmoción que generó la desaparición de la Bruma, muchos y muchas nos activamos. Hubo muchas líneas de acción en la búsqueda.

Es importante mencionar que debido a la desaparición de la embarcación Estrella del Sur en la Región de Los Ríos, el 3 de diciembre se creó un grupo de wasap llamado Plan de Rescate, para coordinar de mejor forma nuestras labores como sociedad civil, como pesca artesanal, como club aeronáutico de Isla Mocha, que también participa ahí; asimismo, cuando es necesario ingresa la autoridad marítima, donde nosotros estamos tratando de canalizar y llevar de buena manera estas labores de búsqueda. Este grupo está vigente y solo se activa cuando se pierde contacto con una embarcación artesanal. Esa es la parte que más nos duele. Nosotros debemos estar al pie del cañón y cuando falta comunicación, ahí se activa el grupo, como ocurrió con la Bruma el domingo 30 de marzo del presente año.

Para conocimiento de todos, esta comisión tiene dos mandatos respecto de los oficios N^{os} 69 y 71, que están a disposición en la página web; lo pongo en conocimiento para que las personas que estén más interesadas en profundizar en esta materia los puedan revisar.

En particular, rescatamos lo que se persigue con esta comisión, marcamos con rojo donde creemos que podemos aportar. Lo primero es evaluar la actuación de los servicios públicos involucrados antes y después de la desaparición de la lancha Bruma, así como también de las empresas privadas presumiblemente involucradas en los hechos.

Asimismo, y que es muy importante, proponer si corresponden las modificaciones legales o reglamentarias para mejorar el sistema de fiscalización, prevención de accidentes y atención a víctimas, que es una de las partes más importantes. En el punto anterior, determinar si hubo omisiones, negligencias o faltas a los protocolos que afecten el deber del Estado de proteger la vida e integridad de las personas del mar y contribuir a mejorarlos.

El mismo domingo 30 de marzo, durante la tarde, sale un comunicado de prensa de la autoridad marítima que da cuenta de la última posición que reportó la embarcación Bruma a las 02:00 horas, tal como fue expuesto en esta comisión por la autoridad marítima, las dos veces que expuso, y que se encontraba aproximadamente a nueve millas de navegación. En resumen, lo importante: 02:00 horas, nueve millas de navegación de distancia de la Isla Santa María.

A las 16:53 horas del mismo día, la aeronave -naval, me imagino- que ellos están citando, se observó el hallazgo de los restos de la lancha Bruma, la cual se encontraba siniestrada y con graves daños estructurales, sin indicios de salvavidas ni de sobrevivientes en las inmediaciones.

Es importante tener presente que siempre se tuvo conocimiento de las últimas coordenadas emitidas por la Bruma, las cuales indicaban que se encontraba a menos de 10 millas náuticas de la costa de la Isla Santa María. Dependiendo de las condiciones climáticas, ese trayecto representa aproximadamente una hora de navegación. Menciono esto para que se tenga en consideración. Desde las 02:00 am hasta las 16:53 transcurrieron casi 15 horas antes de que se lograra llegar al punto donde se registró la última coordenada de la Bruma.

También es importante considerar que el domingo 30 de marzo, parte fundamental de las dirigencias de la Región del Maule y de la comunidad estaba muy concentrada, porque ese día por la mañana se realizaba la audiencia de control de detención de los pescadores que participaron en la manifestación del 26 de marzo, en la ruta, en el marco del proyecto de ley de fraccionamiento. Como ustedes saben, aún hay pescadores que permanecen detenidos. La audiencia terminó a la una y media de la tarde, y nosotros participamos vía Zoom. Recién cuando terminó, recibí la primera llamada.

¿Por qué es importante ese dato? Porque la autocrítica no debe venir solo desde la autoridad marítima, sino también desde nosotros. Aunque no seamos directamente responsables, debemos reflexionar sobre cómo mejorar nuestra capacidad de reacción ante este tipo de situaciones.

Como indicaba, con posterioridad a la una y media de la tarde, recibimos la primera llamada. Primero nos llamó Renato para informarnos sobre la pérdida de contacto con la Bruma. En ese momento había mucha conmoción. Me comuniqué con Claudia y con Eric para solicitar las coordenadas. Inicialmente, se pensaba que la Bruma estaba fondeada en la Isla Santa María. Intentamos comunicarnos con la autoridad marítima, pero cuesta mucho establecer contacto con la autoridad marítima local.

En relación con lo que se mencionó sobre la igualdad ante la ley, quiero destacar que quienes llevamos muchos años trabajando en el Congreso tenemos acceso a ustedes, a sus asesores y también a las autoridades de gobierno. En ese momento, llamamos al gabinete de la ministra para avisar que no lográbamos comunicarnos con la autoridad marítima y solicitar su ayuda para activar los protocolos. Sin embargo, no podemos dejar de preguntarnos: ¿qué ocurre con los pescadores y sus familias que no tienen el mismo nivel de acceso que

tenemos nosotros?

Ese es un punto en el que debe trabajar la comisión, y también nosotros como intervinientes, para garantizar igualdad de condiciones en el acceso a la información y en la capacidad de respuesta de los servicios ante este tipo de emergencias.

A las 2:20 horas, a pesar de que contamos con un grupo de rescate, debido al nerviosismo, en lugar de escribir en el chat correspondiente, envié el mensaje al grupo de pesca TOTAS, preguntando si había alguien en la Isla Santa María. Necesitábamos confirmar si la Bruma estaba fondeada allí.

A las 2:39 horas, menos de 20 minutos después de enviar el primer SOS a los pescadores de la isla, empezamos a conversar. Rápidamente, algunos de ellos tomaron una camioneta para verificar si la Bruma se encontraba en Puerto Norte o en Puerto Sur. Confirmaron que no estaba en ninguno de los dos puntos. Fue entonces cuando don Pedro, de la lancha Lucas, avisó que la línea que debía levantar la Bruma esa mañana no se había levantado. Comunicamos esta información a la autoría marítima.

En ese momento, pasamos de una fase de incertidumbre a una de alerta, y los protocolos de búsqueda comenzaron a activarse rápidamente.

La asociación gremial se trasladó al Maule, mientras los familiares y autoridades seguían realizando gestiones. Había mucha presión, motivada por la preocupación y la necesidad de activar las labores de búsqueda, con la esperanza de que los tripulantes estuvieran a salvo.

En la presentación se incluye la cronología de los hechos, para que la revisen. A las 15:13 horas nos comunicamos con la autoridad marítima y entregamos la información de la ausencia de la Bruma en los fondeos. A las 4 de la tarde despegó el avión y a las 16:15 horas la aeronave que nosotros contratamos.

Reitero nuestro agradecimiento al Club Aéreo Náutico Isla Mocha, especialmente al piloto Eduardo Cresta, quien, cada vez que tenemos una emergencia, sin importar lo que esté haciendo, toma su vehículo, se va al aeródromo y sale a sobrevolar. Ya lo había hecho anteriormente en el caso de la embarcación Estrella del Sur.

Si observamos nuestros tiempos de respuesta, desde que supimos de la situación a las 13:30 horas hasta las 16:15, en menos de tres horas, hicimos lo que debería haber hecho la autoridad marítima.

Luego, a las 16:23 horas empezamos a trabajar a través del grupo de wasap. Gracias a la cercanía de las últimas coordenadas de la Bruma y a la disponibilidad de internet y tecnología, pudimos comunicarnos en tiempo real con las embarcaciones. Se hizo una llamada grupal que duró cuatro horas, durante la cual seguimos en vivo todo lo que estaba ocurriendo. Fue entonces cuando el mercante argentino visualizó a la

Bruma. Don Pedro, al ver cruzar esta embarcación, insistió en comunicarse con ellos hasta que finalmente respondieron, confirmando que habían visto a la Bruma. A las 16:48 horas, el avión de la Armada también fue visualizado en la zona de fondeo.

A las 17:45 zarparon las primeras embarcaciones desde la Isla Santa María, porque una vez identificada la ubicación de la Bruma, era urgente que una embarcación llegara al lugar, entendiéndose que la nave de la Armada tardaría aproximadamente cuatro horas en llegar debido a la lejanía. Entre todas y todos los involucrados realizamos las gestiones, y logramos que a las 18:30 horas llegaran las primeras embarcaciones artesanales a la zona de fondeo. Por supuesto, se intentaron realizar las primeras maniobras con suavidad. Como bien dijeron los compañeros, no hace falta ser experto para darse cuenta de que hubo una colisión y que, en verdad, la Bruma fue arrasada; duele decirlo. Inmediatamente, se intentó verificar la presencia de la balsa de emergencia y esclarecer lo que ocurrió, pero se decidió no continuar con más maniobras, manteniendo los cuidados pertinentes hasta que llegara la autoridad marítima.

En ese momento, necesitábamos buzos. Nos comunicamos con la Armada, pero la embarcación naval ya había zarpado. Dentro del desconocimiento y también por la desesperación, pregunté por qué habían salido sin buzos, y si era posible que un helicóptero los trasladara para acercarlos a la embarcación naval. Si bien no fue posible, fue parte de las peticiones que surgieron en ese momento. Como dije, a las 16:50 horas zarpó la patrullera.

Respecto de las conclusiones, desde que nos enteramos de la falta de comunicación con la Bruma a las 13:30, aproximadamente una hora después logramos descartar que estuviera en la zona de fondeo. Las embarcaciones artesanales de la Isla Santa María tardaron una hora en llegar al punto de fondeo de la Bruma. Siempre estaremos agradecidos con ellas. En menos de cuatro horas llegó la embarcación de la Armada, lo que se entiende dada la distancia.

Como propuesta, es fundamental mejorar los protocolos de inicio de búsqueda cuando se pierde contacto con una embarcación artesanal. Uno no puede evitar preguntarse: ¿por qué tuvimos que ser nosotros los encargados de realizar los fondeos? Se entiende que sí, pero ¿qué pasa si los familiares no tienen contacto con personas cercanas a la zona donde se perdió el rastro de la embarcación? No podemos asumir que las familias deben hacerse cargo de las gestiones, así como tampoco es responsabilidad exclusiva de la autoridad marítima, debe ser de manera coordinada. ¿Qué habría pasado si no hubiésemos tenido contacto con los isleños? ¿Cuánto tiempo más se podría haber adelantado o

retrasado la búsqueda? Tenemos la certeza de que, con la información disponible, podríamos haber llegado muchísimo antes al lugar. Quizá, en este caso, el resultado no habría cambiado debido al daño estructural que presentaba la Bruma, pero sí tenemos la posibilidad y la oportunidad de cambiar el futuro.

Por eso, insisto, es fundamental mejorar los protocolos de inicio de búsqueda ante situaciones similares. Dios quiera que no se repitan, pero sabemos que las probabilidades existen, es parte de la realidad, y debemos hacernos cargo para mejorar esta situación.

En nuestro país, desde la Región de Arica y Parinacota hasta la Región de Magallanes, incluidas las islas oceánicas, existen 467 caletas pesqueras artesanales declaradas. Las caletas pesqueras artesanales son un punto de información y de coordinación para dar inicio a las búsquedas, entendiendo que no todas las caletas tienen infraestructura portuaria; quizá, no todas las caletas cuentan con embarcaciones, porque también hay caletas bentónicas, caletas de orilleros, caletas de alquerías y alqueríos. Pero es importante tener un mandato por parte del Estado, porque, como tiene un costo asociado, tiene que ser una iniciativa exclusiva del Ejecutivo; por lo tanto, se puede solicitar al Presidente de la República una identificación, porque esto lo deben tener las caletas que tienen infraestructura portuaria y embarcaciones. De lo contrario, si no tienen señal, hay que disponer de una para las comunicaciones.

En segundo lugar, identificar cuántas alcaldías de mar tenemos a lo largo de las costas de nuestro país, porque es importante la coordinación en la caleta pesquera, en la alcaldía de mar y, por supuesto, en la autoridad marítima. Además, crear un protocolo de búsqueda coordinada con las caletas pesqueras cuando la autoridad marítima no esté presente físicamente. La presente propuesta no requiere un cambio legislativo; por eso hablamos de voluntades que se manifiesten.

Tenemos otra propuesta y otros antecedentes que deben mejorarse. Y en esta línea, tratamos de abordar algo que no se ha tocado en profundidad, pero sí lo mencionaron acá los muchachos y que, obviamente, hemos impulsado como Alianza Pesca Maule.

En la Comisión de Pesca, Acuicultura e Intereses Marítimos, de la Cámara de Diputados, se está votando el proyecto de ley que crea una nueva Ley General de Pesca y Acuicultura, correspondiente al boletín N° 16.500-21.

El 21 de abril, la Alianza Pesca Maule expone en dicha comisión, solicitamos, a causa de los hechos ocurridos con la embarcación "Bruma", la unanimidad para abrir el debate en el Título X, sobre Gestión de

Cumplimiento y Régimen Sancionatorio.

También, abrir el debate; se aprobó por la unanimidad, y el objetivo es que se ingresen indicaciones.

¿Qué dice el Título X? Gestión de Cumplimiento y Régimen Sancionatorio. En el primer párrafo están las infracciones. Desde el artículo 277 al 280, tenemos las prohibiciones generales, las infracciones menos graves, graves, gravísimas, y en el párrafo dos se encuentran las medidas provisionales y sanciones. Es ahí donde nosotros creemos que se puede hacer un cambio en la normativa por cuanto hemos visto que hay voluntad de todos los parlamentarios y parlamentarias que hoy nos acompañan.

¿Cuál es la propuesta concreta? Solicitamos el ingreso de indicaciones en el siguiente tenor: "Prohibición de realizar faenas de pesca y acuicultura en embarcaciones involucradas en alguna colisión entre embarcaciones pesqueras o de acuicultura, con resultado de lesiones graves o muertes, hasta que se determinen las responsabilidades del caso".

No es posible que cuando existe una colisión entre embarcaciones las familias y todos estemos con el alma en un hilo viendo si la fiscalía o el tribunal competente seguirán o no manteniendo incautada la embarcación. Creemos que la embarcación que colisiona con otra no puede realizar embarcaciones de faenas pesqueras y de acuicultura. ¿Por qué lo hacemos extensivo a la acuicultura? Porque sabemos que las empresas industriales tienen pesca, acuicultura y plantas de proceso; es decir, tienen todo. Por lo tanto, tampoco queremos que tomen su embarcación de pesca y se la lleven a la acuicultura o viceversa.

Segunda propuesta: pérdida de la autorización para realizar actividad pesquera o de acuicultura de la nave o embarcación involucrada de manera perpetua, cuando el resultado sea la muerte de alguna persona y se determine responsabilidad por faltas a la normativa vigente.

Esto lo explicó muy bien Eric. En el mar, las embarcaciones menores, si están fondeadas, son las que tienen que cortar las sogas para así evitar una colisión.

Nosotros, como pesca artesanal, nos preguntamos qué hace que una embarcación pesquera industrial gire el timón. ¿Qué es lo que le duele? El bolsillo. Y esto duele decirlo; duele muchísimo, pero esa es la realidad que vivimos.

Acá dijeron tantas veces, ¿por qué se fundió la embarcación "Bruma" en una zona donde hay harto tránsito? O sea, es como cuando una mujer va caminando con un celular, se lo roban y la responsabilizan porque andaba con falda. Es decir, están responsabilizando a la embarcación "Bruma". ¿Por favor! Es decir, ¿la embarcación industrial no tiene la

tecnología? Y si sabe que es una zona de tránsito y que existe la mínima posibilidad de que haya una embarcación artesanal fondeada, debe colocar mayor atención a sus vigías y tecnología.

Lamentablemente, la única forma que nosotros sentimos que esa embarcación va a girar -cualquiera sea- es cuando le duele el bolsillo. Por eso, por su intermedio, Presidente -y perdón por la falta de protocolo- solicitamos que, ojalá, puedan ingresar indicaciones en este tenor.

Sí, tenemos que decir que el Ejecutivo, a través del subsecretario de Pesca, estuvo presente en esa comisión y se comprometió a presentar propuestas; sin embargo, aún no las ha ingresado. Entonces, creemos que necesita el empujoncito de algún diputado, diputada, senador o senadora para que esto se concrete.

Y los efectos posibles que esperamos son, primero, propiciar la colaboración en la investigación para resolver las responsabilidades de manera expedita, porque ninguna embarcación va a querer estar sin trabajar, porque eso afecta no solamente a la empresa, también afecta a los trabajadores y trabajadoras. Además, va a propiciar que las naves pesqueras y de acuicultura coloquen mayor atención en sus rutas de navegación para así evitar colisionar con otra embarcación.

Resguardar las vidas de la gente de mar es primordial. Cuando hay una colisión en el mar todo se afecta; toda la gente se afecta: los involucrados, las familias, la comunidad y el país.

Como lo mencioné, el subsecretario está comprometido; por lo tanto, creemos que es necesaria la participación de parlamentarios y parlamentarias.

Finalmente, agradecemos a la pesca artesanal de la isla Santa María, al Club Aeronáutico Isla Mocha, a don Eduardo Cresta, a la pesca artesanal del Biobío, a la pesca artesanal de Cobquecura, quienes llevaron a pescadores del Maule al punto de la "Bruma", a toda la cultura y la pesca artesanal, a nivel país, que ayudaron en la búsqueda y con aportes monetarios para esta labor, como alojamiento y traslado, entre otros.

También agradecemos al dirigente de Talcahuano, al señor Jorquera, quien en los dos naufragios y como son jureleros tienen unos programas muy avanzados que hacen la simulación del naufragio de la embarcación, por donde podríamos decir que van a la deriva, y hacen los *tracks* de navegación; a la autoridad marítima y a las otras entidades del Estado que han estado presentes; a los medios de prensa que han sido fundamentales para mantener a la ciudadanía informada y para que esto no se olvide, porque no se puede olvidar hasta que haya justicia; a las diputadas, diputados, a las senadoras y senadores por vuestra

preocupación y ocupación, para que la verdad prevalezca y exista justicia para la embarcación "Bruma y sus siete tripulantes; a todo el pueblo de Constitución y a la Región del Maule por demostrar nuevamente que somos un solo corazón; a las organizaciones de la pesca artesanal, las juntas de vecinos, a la señora Jacqueline Torres, a los clubes deportivos, a las organizaciones culturales, establecimientos educacionales, Bomberos, Cruz Roja, empresarios y a mucho más que tuvimos que lidiar esos días. Y también los agradecimientos son para la autoridad marítima. Que esta necesidad de autocrítica no la tomen a mal. Estamos muy agradecidos con la autoridad marítima, pero creemos que es necesario mejorar los protocolos de acción.

Muchas gracias.

El señor **REY** (Presidente).- Muchas gracias, señora Gigliola, por la presentación.

Ofrezco la palabra al delegado regional presidencial, señor Humberto Aqueveque.

Muchas gracias por aceptar la invitación, estimado delegado.

El señor **AQUEVEQUE** (delegado regional presidencial del Maule).- Señor Presidente, saludo, por su intermedio, a cada uno de los parlamentarios que hoy han concurrido, en el ejercicio del artículo 52 de la Constitución Política de la República, a esta Comisión Especial Investigadora, en una problemática tan relevante para la Región del Maule y que nos abocó, durante bastante tiempo, a una dificultad y angustia que nos tocó vivir con dirigentes de la pesca y con las familias, en atención a la búsqueda de estos siete tripulantes y, con posterioridad, la determinación de la imposibilidad de encontrarlos con vida, directamente a apoyar los procesos desde el punto de vista judicial, para encontrar algún atisbo de verdad en el desarrollo de las circunstancias que terminaron con este fatal desenlace.

En ese sentido, como delegación presidencial regional, nos tocó el día uno, el mismo domingo 30 de marzo, imponernos sobre esta situación. Primero, ante la llamada de Gigliola Centonzio, en representación de Alianza Pesca Maule, fue la primera persona que se comunicó directamente con la delegación.

Posteriormente, Eric Letelier y dos parlamentarios, la senadora Paulina Vodanovic y el diputado Alexis Sepúlveda, a quienes aprovecho de saludar, alrededor de las 15:00 horas, empezamos con estas comunicaciones y consultas, lo que nos abocó, primero, a tomar contacto con la Capitanía de Puerto del Maule y, luego, con la Capitanía de Puerto de Talcahuano.

Una de las primeras gestiones ese mismo día, en comunicación con la jefa de zona de Carabineros de la Región del Maule, fue solicitar que

se dispusiera de forma inmediata el helicóptero que había sido entregado hace pocos días por el Gobierno Regional, para que iniciara un proceso de búsqueda alrededor de la zona de fondeo -a esa altura ni siquiera se determinaba si estábamos en presencia de un accidente o posiblemente la embarcación estuviese en otro lugar- y en un perímetro determinado de la embarcación.

A pocas horas, en comunicación con los distintos sindicatos de pescadores y, reitero, principalmente con Gigliola Centonzo y Eric Letelier, ya era patente el hecho de que había ocurrido un accidente en el cruce de los *tracks* de la embarcación Bruma con alguna otra de mayor tamaño. Eso empezó a abocar la búsqueda en un proceso más asociado a la determinación de las circunstancias en las que se había producido este hecho.

Durante las siguientes horas del día 30 de marzo, tomamos contacto con quien entonces estaba en calidad de vicepresidente de la República, el ministro del Interior, señor Álvaro Elizalde, para que tomase conocimiento de la situación. Además de que esto ya estaba en medios nacionales, era importante también, como gobierno, señalar el despliegue que se estaba desarrollando, iniciando la comunicación de riesgo respecto del proceso de búsqueda. Eso ocurrió durante las primeras horas, lo que también posibilitó que un avión naval detectara en las cercanías el registro de la última posición. Estamos hablando de que el trabajo con el Servicio General de Talcahuano, así como con el remolcador de alta mar Galvarino se inició durante el primer día de esta emergencia.

Durante el día siguiente, señor Presidente, distinguidas parlamentarias y parlamentarios, nos tocó realizar un monitoreo de las labores de búsqueda de la embarcación durante el primer día.

A solicitud del vicepresidente de la República, señor Álvaro Elizalde, se entregó una minuta formal respecto de las situaciones que se estaban desarrollando, como también recibimos, a través del Ministerio del Interior, la solicitud de la entonces presidenta de la Confederación Nacional de Pescadores Artesanales de Chile (Conapach), señora Zoila Bustamante, quien se comunicó directamente con el Ministerio del Interior.

Al día lunes, ello nos hace realizar las gestiones con la señora Claudia y empezar a conversar directamente con ella, quien estaba encabezando este proceso en la Región del Maule.

Luego, se hace la coordinación con la ministra de Defensa Nacional, señora Adriana Delpiano, para articular la acción del gobierno frente a la contingencia. Asimismo, se desarrollaron coordinaciones con la Delegación Presidencial Regional del Biobío y con el alcalde de

Talcahuano.

Señor Presidente, distinguidos integrantes de la Comisión Especial Investigadora, desde este espacio, quiero reconocer el trabajo que se desarrolló en esa coordinación, principalmente con nuestro colega Eduardo, a quien le pedimos prontamente también que se acercara a la Capitanía de Puerto de Talcahuano. Con el municipio también pudimos generar una coordinación con el alcalde. De hecho, cuando fuimos -y agradecemos la invitación de las familias y de las asociaciones, a la despedida en alta mar que se desarrolló para los tripulantes, una vez terminada la jornada también nos dirigimos al municipio de Talcahuano para agradecer las gestiones que había desarrollado ese municipio en coordinación, dadas las circunstancias de la distancia territorial que teníamos con ellos.

El día martes, el tercer día de gestión, se mantuvieron las condiciones de monitoreo de las labores de búsqueda con la ministra del Interior, quien coordinó, junto con la Gobernación Marítima de Talcahuano, que una embarcación mayor de la Armada transitara desde el extremo sur hasta Valparaíso, para sumarse a la búsqueda durante los siguientes días.

A partir del día miércoles 2, cuando se inician los trabajos de los Vehículos Operados Remotamente (ROV) y de otros instrumentos tecnológicos que complementaron las tareas de búsqueda, como delegación, nos trasladamos para acompañar, prácticamente día por medio o a veces hasta días seguidos, a las familias en el proceso de cierre del monitoreo, que se desarrollaba entre las 5 y 6 de la tarde todos los días en la Capitanía de Puerto de Talcahuano, donde recibíamos el informe del proceso de búsqueda diario que se entregaba a las familias. Por cierto, en una instancia bien difícil nos tocó ver cómo día a día nos encontrábamos con que la respuesta era no solo no encontrar a los tripulantes, sino también encontrar restos que hacían presumir que el trágico accidente era todavía mayor de lo que esperábamos.

En lo personal, recuerdo bien que el día más complejo fue cuando se encontró la balsa completamente inactiva. Allí, uno de los hermanos de los tripulantes nos señaló que esa era una señal inequívoca de las circunstancias que se habían desarrollado. Esa fue una tarde muy compleja desde el punto de vista de la angustia, del dolor y del sentimiento que manifestaban las familias en ese lugar. Así que no puedo olvidar ese momento.

Siguiendo con el trabajo, el día viernes 4 de abril también se mantuvieron las labores de búsqueda, coordinadas por la Armada, instituciones públicas y particulares. Como delegados, nos trasladamos nuevamente a la ciudad de Constitución, donde estuvimos desde muy

temprano. De hecho, almorzamos con las familias, a la espera de la situación que se desarrollaba en la tarde y de ver el informe de ese día, con la esperanza, reitero, de generar un despliegue que pudiese llegar con una respuesta favorable a las familias, lo que, como todos los días, lamentablemente, ese viernes tampoco sucedió.

El día viernes también se activó, a través del Servicio Nacional de Prevención y Respuesta ante Desastres (Senapred), el despliegue del Sistema de Manejo y Apoyo Psicosocial (Smaps), de la Secretaría Regional Ministerial (Seremi) de Salud, algo muy relevante, para la contención emocional tanto de los familiares como de la comunidad maucha. Al respecto, quiero agradecer al municipio, al señor alcalde, quien nos facilitó los toldos para que los equipos de la Seremi de Salud de contención psicosocial y psicoemocional pudiesen realizar un trabajo con las personas que estaban todos los días, día tras día, acompañando a los familiares que estaban en la Capitanía de Puerto de Constitución.

También, cabe señalar que el día viernes se mantuvo el trabajo con un segundo ROV de búsqueda de fondos en el sector cercano al siniestro, sin encontrar, lamentablemente, nada durante ese día.

El sábado 5 -quiero anotar este punto como en las gestiones de los primeros días- fue un día bien relevante desde el punto de vista regional. Lo pongo sobre la mesa, porque fuimos citados, a través del gobernador regional, a una reunión con parlamentarias y parlamentarios en dependencias del gobierno regional -se encuentra presente el administrador don Luis, y quiero enviar un saludo a nuestro gobernador regional-. En esa oportunidad, se definieron varias situaciones, pero, sobre todo, se dio cuenta de cómo en la región nos uníamos bajo un objetivo, cual era obtener todos los acuerdos necesarios para avanzar en el proceso de búsqueda y sumar también desde el punto de vista judicial, si fuese necesario, al Estado, en el entendido de que todavía estábamos en un proceso asociado a una investigación que era llevada a cabo por el Ministerio Público. En ese acuerdo se tomó la decisión, por parte de las parlamentarias y los parlamentarios, vía consejeros regionales -en esa instancia el alcalde también estaba conectado telemáticamente-, de que se iniciara, a solicitud de las parlamentarias y los parlamentarios de la Región del Maule, una comisión especial investigadora que se abocara no solo al proceso de determinación de la responsabilidad de los distintos órganos de la administración del Estado, sino que también sentara las bases, como se ha dicho en este espacio, de reformas legales y administrativas que mejoren las condiciones de seguridad para nuestras y nuestros pescadores artesanales, en el entendido de que esta región es esencialmente pesca artesanal, y estas condiciones que señalaba Gigliola Centonzio hace

unos instantes, en las distintas caletas del país, se ven establecidas como criterios inequívocos y únicos que se pueden desarrollar en esta región.

Acá, nosotros tenemos pescadores y pescadoras artesanales que se dedican solo al trabajo extractivo, y cuando, lamentablemente, por distintas circunstancias hay invasión de la zona por naves industriales, por decirlo así, embarcaciones de industria, lo que puede producirse precisamente es lo que sucedió en el caso de la Bruma, y es por eso que también nos sumamos de manera importante, entendiendo que el gobierno, representado por quien habla, Presidente, no se puede hacer parte de la comisión investigadora.

En la discusión del planteamiento del acuerdo que se tomó ese día, entendíamos que queremos hacernos parte del proceso de discusión y deliberación respecto de la modificación desde el punto de vista de seguridad, desde el punto de vista legislativo como también de protocolos que puedan determinar acciones más rápidas en proceso de búsqueda o acciones más rápidas también en el proceso de acompañamiento a las familias, que, sabemos, es algo que todavía está en ciernes.

En esa misma reunión, terminada, tomamos contacto con el subsecretario del Interior, señor Víctor Ramos, para acelerar el proceso de la presentación de una causa penal, en que el Estado se hiciera parte de ese proceso por atención de estos lamentables hechos que todos conocemos.

Según ese criterio es que nosotros, como gobierno, a través del Ministerio de Seguridad Pública, nos sumamos desde el punto de vista de la persecución penal en ese proceso.

Con posterioridad a esos hechos, que eran los que yo quería mencionar de manera pormenorizada, también nosotros seguimos con el acompañamiento, en conversación directa con los dirigentes, también con algunos familiares con los que estuvimos en Constitución durante varios días.

Por cierto, nos trasladamos a Talcahuano a acompañar en la despedida que se desarrolló en altamar y donde la Armada nos permitió generar ese espacio y, con posterioridad, también hemos asumido algunos compromisos asociados al recuerdo de estos tripulantes en la región, que están basados principalmente en un trabajo que se va a desarrollar en el Parque Fluvial de Constitución, parque que depende principalmente del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, a través de Serviu, y que el municipio, en conjunto con los dirigentes, nos han solicitado un espacio donde se pueda establecer una especie de sitio de memoria permanente para la embarcación Bruma que nos permita recordar como región a estos siete tripulantes, pero que, sobre todo, sea un ícono que nos permita

recordar como país que no podemos seguir permitiendo que situaciones como esta se puedan desarrollar.

En ese sentido, finalmente, quedando a disposición de los diputados, también debo reconocer que, como maulino, me ha parecido que todo el trabajo que se ha desarrollado, en atención al desarrollo de esta comisión y de otros espacios, da cuenta de cierta unidad que es relevante y que en materia a veces política no necesariamente es algo que prima todos los días, pero que, en atención a la dificultad, al dolor y a la preocupación que tuvimos durante ese proceso, pensando principalmente en las familias y en los pescadores artesanales, aquí se logró conjugar un espacio de unidad que nos permitió trabajar en conjunto, donde se desarrollaron varias tareas.

Parlamentarios y parlamentarias día a día me preguntaban al cerrar la jornada cómo iban estas condiciones de búsqueda y cuál era la situación que se estaba desarrollando, y yo creo que eso es algo que, como hito, debe ser relevado, porque efectivamente en esos días no hubo ninguno de nosotros que se pusiera una camiseta distinta a la camiseta del Maule y de la pesca artesanal.

Quiero cerrar esta primera parte de la intervención señalando mi reconocimiento por esos hechos.

Gracias.

El señor **REY** (Presidente).- A continuación, vamos a darle la palabra al representante de la Biblioteca del Congreso Nacional, don Leonardo Arancibia, y al abogado que lo acompaña, don Juan Pablo Cavada.

El señor **ARANCIBIA** (funcionario de la Biblioteca del Congreso Nacional).- Señor Presidente, por su intermedio saludo a quienes integran la comisión, las diputadas, los diputados, así como a la senadora y a las familias presentes, y a quienes nos siguen en esta sesión.

La solicitud que recibimos de la comisión investigadora era hacer un análisis de las normas internacionales y nacionales que tienen que ver con seguridad en la navegación.

Por lo tanto, nosotros hicimos un análisis que da cuenta de las principales normas. Hicimos experiencia comparada y aquí analizamos la Unión Europea, porque refleja la experiencia de 27 países, pero sobre todo de tres o cuatro países que tienen flotas que son mayores y menores, como es el caso de España, Dinamarca y Portugal, y después hicimos la bajada a las normas nacionales, básicamente porque, desde una mirada de las responsabilidades, la Organización Marítima Internacional es la encargada de dictar las normas y recomendaciones que se transforman en acuerdos y tratados, que después los países al asumirlos los transforman por armonización institucional en sus leyes.

La primera norma que ha salido en esta comisión, pese a que no tiene relación con la actividad pesquera, sí es inspiradora de muchas normas. Me refiero al Convenio Solas, que es el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

La historia lo muestra que sucedió a partir de la tragedia del Titanic, y se ha ido modernizando en el tiempo, generando normas que van complementando la seguridad, en función de cómo la tecnología ha ido cambiando.

Estas normas de Solas, en la práctica y en el tiempo han tenido varios elementos clave: elementos asociados a la construcción de las embarcaciones, hacia los sistemas de seguridad ante los incendios, medios de salvamiento, radiocomunicaciones, seguridad de la navegación, transporte de carga, gestión de seguridad.

Cada uno con más o menos elementos asociados a la seguridad, desde elementos tecnológicos para recibir información, para interpretar mapas, para comunicarse, como también elementos para entregar información, para detectar incendios, para establecer formas de incrementar la seguridad en la navegación.

Sin embargo, la OMI también se preocupó de las embarcaciones pesqueras. Por eso, en 1977 desarrolló el Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros. Al respecto, no muchos países, por lo estricta que es esta norma, han suscrito este tratado.

Chile sí lo suscribió, y sus elementos principales -entrando en materia- fueron enfocados en la construcción y estabilidad de este tipo de maquinarias especiales: ¿cuáles son las instalaciones eléctricas? ¿Cuáles son las maquinarias particulares para embarcaciones pesqueras? ¿Cuáles son los elementos relevantes para la protección contra incendios, dispositivos de salvamento y de radiocomunicación?

En el mar también existen protocolos y la OMI estableció esos protocolos, y dentro de estos estableció el convenio sobre Reglamento Internacional para la Prevención de Abordajes, que es el reglamento de abordajes, también conocido como Colreg.

Aquí estableció, entre otras, reglas de rumbo y gobierno. Por ejemplo, si yo soy un patrón y me encuentro con una embarcación, el convenio dice exactamente qué es lo que tengo que hacer. Si yo la veo y la embarcación me ve, ambas embarcaciones tienen que girar hacia estribor. ¿Para qué? Para evitar el choque. Pero también estableció luces y demarcaciones, señales acústicas, la conducta de los buques en principios de buena marinería y las responsabilidades; básicamente, que es la obligación de cada buque de tomar todas las medidas para evitar un abordaje.

Había otros elementos. En la navegación existen competencias, que son conocimientos, habilidades y actitudes, y al respecto existe un convenio, que es el Convenio STCW, por sus siglas en inglés, que corresponden a los estándares de formación, titulación y guardia de la gente de mar.

En la práctica, este convenio muestra dos cosas: uno, la validación de los conocimientos, y otro, el reconocimiento de la experiencia, entonces, en términos de formación, están los requisitos mínimos de formación y la experiencia para tener los títulos de competencia, las guardias, cómo se deben organizar las guardias de la navegación, cuál es la aptitud física que debe tener la gente de mar, cuál es la familiarización a bordo y la formación continua, o sea, cuál es la exigencia para mantener estas competencias actualizadas, pero no solo eso, también, al igual que con Convenio de Torremolinos, existe un convenio internacional sobre normas de formación y titulación, pero para los buques pesqueros, y aquí, la Organización Marítima Internacional (OMI) hace la bajada en particular, en función de los requisitos de competencia, certificación, formación en seguridad y radiocomunicaciones específicas para la actividad.

Esas son las normas básicas y generales que establece la OMI. Todos estos elementos están explicados, naturalmente, en detalle en el documento que es extenso, pero lo que busca al dar este marco es destacar que existe toda una serie de recomendaciones y tratados de los que Chile forma parte, que dan cuenta de estos elementos y estas preocupaciones.

Pero no solo la Organización Marítima Internacional ha establecido pautas y recomendaciones. La FAO, desde el Código de Conducta para la Pesca Responsable del 95, estableció que, pese a que no es un código obligatorio, sí establece recomendaciones, para que los Estados se hagan cargo de que la pesca sea segura y eficiente, que las condiciones de trabajo sean seguras y saludables para el personal que ejerce la actividad. Subraya la importancia de la capacitación permanente e insta a los Estados a adoptar y aplicar normas de seguridad marítima en el sector. La FAO tuvo una especial preocupación, además, por las embarcaciones menores de 12 metros de eslora e hizo un documento en que establece recomendaciones, desde la constructibilidad, o sea, normas de estabilidad y recomendaciones de construcción, sobre cuáles son los equipos de seguridad mínimos, en términos de seguridad, chalecos salvavidas, extintores; cuál es la capacitación básica que este tipo de embarcaciones, las embarcaciones menores de 12 metros, deben tener, y la planificación de la travesía en función del conocimiento de condiciones meteorológicas y otras condiciones.

Aparte de la FAO, la Organización Internacional del Trabajo (OIT)

elaboró un documento en el año 2003 en que identificaba que el trabajo de la pesca es de alto riesgo y que las principales causas de accidente se dan por cansancio y fatiga, y en función de eso, establecieron el convenio 188 sobre normas. Dentro de ese convenio, se estableció como los principales elementos las edades mínimas para el trabajo en el sector, la necesidad de tener exámenes médicos periódicos, los contratos de trabajo, horas de descanso de la tripulación, espacios adecuados para alojamiento y alimentación, salud y seguridad en el trabajo y medidas de seguridad social.

Ahora bien, todas esas son las normas, las recomendaciones, los tratados. Al analizar la experiencia internacional y ver la directiva de la Unión Europea (UE), la característica interesante es que ellos tomaron el 188, tomaron las recomendaciones de la OMI e hicieron su adaptación normativa y recomendación para los 27 países, en que establecieron, primero, mejorar las condiciones laborales, asegurar un nivel elevado de protección para los pescadores, en términos de salud, seguridad y condiciones de trabajo, armonizar las normas en función de las normas internacionales, el cumplimiento del 188 y aspectos específicos.

Dentro de esos aspectos específicos, a partir de la experiencia que investigamos, nos dimos cuenta que, por ejemplo, en términos de la información que se registra en el canal 16, esta se guarda en función de los procesos de investigación de accidentes y, además, en procesos de futuras investigaciones y los aprendizajes previos, que las normas de seguridad se van incrementando más que en función de la embarcación, en función de la distancia, desde la costa, donde operan estas embarcaciones, y aquí estamos mostrando una serie de recomendaciones específicas, como el Sistema de Identificación Automática (AIS), el uso de radiobalizas y de sistemas dobles de comunicación o de respaldo.

Bueno, con todos esos elementos, enlazamos con la normativa chilena, que es un conjunto de normas que dan cuenta y regulan las normas que han sido aprobadas en tratados por la OMI y de las normas que no han sido aprobadas en tratados por la OMI, y cada una de esas tiene distintos niveles de jerarquía. Hay unas que son leyes, otras que son decretos, otras que son resoluciones, ordinarios y circulares, hasta los niveles más básicos, en que dentro de los órganos de la seguridad tenemos dos, no solo de la autoridad marítima, sino, también, de la Dirección del Trabajo, que tiene una resolución.

La principal norma, que es la ley de navegación -decreto 2.222-, establece el marco legal que rige todas las actividades marítimas en Chile. Tiene cuatro objetivos principales: regular la navegación, la seguridad marítima, establecer cuál es la autoridad marítima en este

caso y cuáles son sus competencias, y cuáles son los marcos de responsabilidad.

También existen los decretos que promulgan los convenios internacionales, como el N°473, que establece lo que aquí, en Chile, se conoce como Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA), pero que, en realidad, es la Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs), que es el Reglamento Internacional para las Normas de Abordaje, cuyo objetivo básico es la prevención de colisiones mediante la aplicación de estas reglas internacionales que señalé inicialmente.

El decreto 22, que promulga el convenio internacional sobre el arqueo, y aquí la mirada es que la norma chilena, de alguna manera, busca establecer medidas de seguridad desde el momento en que se diseñan los planos, se construye, se asegura que la embarcación ya está en condiciones de ir a navegar, la navegación, la investigación de los accidentes, y todas las normas asociadas también a la tripulación y al equipamiento en cubierta.

En función de lo anterior, el decreto supremo N°146 establece un reglamento para la construcción y para la reparación de naves mercantes y naves especiales mayores, y aquí se habla, básicamente, de los procedimientos de construcción, así como garantizar que esas embarcaciones cumplan con estándares de seguridad.

¿Cuáles son sus elementos clave?

Las normas de diseño, directrices sobre materiales, estructuras. Esta norma, en lo particular, hace la bajada a qué tipo de materiales se tienen que utilizar, los procesos de inspección, quién es la autoridad que realiza la inspección, cuál es el periodo en que se realiza la inspección, la certificación y cuáles son los requisitos.

El reglamento de recepción y despacho, básicamente, busca controlar la entrada y salida de embarcaciones asegurando que cumplan con los requisitos documentales, es decir, establece cuál es la documentación necesaria para que zarpen y recalen embarcaciones, además de entregar la facultad de hacer inspecciones previas antes del despacho y de verificar el cumplimiento.

También está el Reglamento Nacional de Arqueo que básicamente busca tener una metodología uniforme para el arqueo de las naves y generar bases de regulación para aplicar estas normativas, en función de seguridad, dotación..

El señor **REY** (Presidente).- Don Leonardo, disculpe, vamos a pedir prórroga de la sesión por treinta minutos para que pueda terminar su exposición, y, posteriormente a su término, realizar la suya la dirigente Claudia Urrutia y también para dar la palabra a los

parlamentarios para ver si hay alguna consulta de cierre.

¿Habrá acuerdo para prorrogar esta sesión?

Acordado.

Para continuar su exposición, tiene la palabra don Leonardo Arancibia.

El señor **ARANCIBIA** (funcionario de la Biblioteca del Congreso Nacional).- Gracias, señor Presidente.

El reglamento para el equipamiento de los cargos de cubierta, o sea, hablar de todos los elementos, radares, ecosondas, GPS, que deben tener estas embarcaciones de acuerdo al tipo de embarcación, cuáles son las cartas náuticas y publicaciones que debe llevar la embarcación actualizada, cuáles son los equipos de seguridad.

También existe un decreto que habla del código de investigación y, con sus elementos clave, el objetivo es determinar cuáles han sido las claves de estos accidentes, asegurar que la investigación se realice en forma independiente y la obligación de publicar los informes para compartir esas lecciones aprendidas.

El reglamento de orden y seguridad del territorio y territorio marítimo, que es de 1941, que está actualizado a mayo de este año, que busca, básicamente, mantener el orden, regular la convivencia y la disciplina a bordo de las naves, la seguridad en general y, también, elementos de protección al medio ambiente.

Como existen equipos de telecomunicaciones, también existe un reglamento general de radiocomunicaciones, básicamente, para establecer cuáles son las características de las licencias y los requisitos para obtenerlas y para operar estos equipos, cuáles son las frecuencias y los canales, cuáles son los sistemas de emergencia.

El reglamento sobre el reconocimiento de naves y artefactos navales, básicamente, es para verificar que estas embarcaciones cumplen con las normativas de seguridad, construcción y equipamiento.

¿Cuáles son los objetivos? Verificar el cumplimiento y emitir los certificados de conformidad.

El reglamento de formación, titulación y carrera profesional para la gente de mar. Así como les hablé del STCW, en Chile esto está regulado mediante el decreto N° 127 y muestra que existen y deben tener contenidos mínimos los programas de estudio, pero además deben existir requisitos de experiencia. Estas experiencias se deben evaluar y se entrega a las líneas de progresión de la carrera.

Ahora bien, ya no a nivel de decretos, sino de ordinarios, existe el O-73/006, que imparte instrucciones para el otorgamiento de certificados de seguridad en los buques mayores. Básicamente, estamos hablando del Sistema Armonizado y Reconocimiento de Certificación

(SARC), que busca armonizar los períodos en que estos certificados son válidos. Su objetivo es asegurar el cumplimiento de las normas de seguridad internacionales a través de un sistema de inspección.

También existe este tipo de certificado asociado a las embarcaciones pesqueras, el SARC-P, que busca garantizar la seguridad de las operaciones de pesca a través de inspecciones y certificaciones. Los elementos son similares, pero adaptados a las particularidades de los buques pesqueros.

Asimismo, están las normas sobre construcción y equipamiento. Existen procedimientos para la dotación mínima, dependiendo de las características que tienen las embarcaciones. Existe la circular que establece los requisitos técnicos particulares asociados a la ley Supersol, que básicamente es tener un dispositivo de videocámara que regule que la persona al mando de una embarcación con piloto automático esté mirando lo que sucede. Ahí los elementos eran el registro de datos y el acceso a la información.

La Dirección del Trabajo, mediante resolución exenta, establece el sistema obligatorio de registro y control, asistencia y horas de trabajo. Básicamente, los elementos clave son registro de horas, establecer límites máximos de horas trabajo, mínimos de descanso y ciertos mecanismos de queja.

Igualmente, existe el ordinario 0-22/010, que es una circular marítima que imparte instrucciones para fiscalizar el consumo y tenencia de bebidas alcohólicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas. Básicamente, autoriza a la autoridad marítima a realizar los alcotest y narcotest, por la prohibición de consumir o poseer alcohol a bordo de las embarcaciones. Establece los procedimientos de fiscalización y las sanciones.

La última es la ley de habitabilidad, producto de una moción, que establece modificaciones a la Ley de General de Pesca y Acuicultura, estableciendo, en el artículo 2 el reemplazo de los numerales 14) y 14 B), en el sentido de que las embarcaciones tuvieran espacios de habitabilidad para permitir el descanso. Esta norma está esperando su reglamento. El reglamento ingresó en abril a la Contraloría y todavía no sale, al igual que el reglamento que señaló la autoridad marítima.

Un elemento final, por mi parte, es que se ha hablado mucho del posicionador satelital, que también es una norma producto de una moción, cuyo objetivo es fiscalizar las actividades pesqueras. El posicionador no hace una fiscalización en tiempo real, básicamente, por el concepto de retardo. Cada empresa proveedora tiene un retardo, que va entre de 4 horas a 30 minutos.

Por lo tanto, las alarmas por no ocuparlo se podrían interpretar como

ayuda a la seguridad, pero depende del sistema satelital que tenga, dado por el proveedor. Este proveedor tiene este sistema de retardo. Tampoco podría servir como sistema de seguridad, porque no tiene alarmas como sí otros sistemas.

Hay otros elementos que no están en la presentación, pero sí en la norma, porque sí fueron enunciados, como la implementación de radiobalizas que, según la presentación de la Armada, todavía está en la Contraloría.

Esa es la parte que me corresponde. La hice lo más breve posible porque el documento es extenso y el objetivo, conversado con los parlamentarios integrantes de la comisión, era hacer un documento de trabajo o línea base, porque para poder modificar las normas hay que conocerlas.

Ese fue el objetivo del documento que he presentado.

El señor **REY** (Presidente).- Gracias, don Leonard.

Tiene la palabra don Juan Pablo Cavada.

El señor **CAVADA** (funcionario de la Biblioteca del Congreso Nacional).- Señor Presidente, mi participación será bastante resumida.

Básicamente, analicé la concordancia entre el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Convenio SUA), y la legislación sancionatoria en general, buscando si las obligaciones que nos impone este convenio son recogidas o no por la legislación chilena. Es decir, si Chile cumplió o no con la obligación de tipificar ciertas conductas penales, que pueden salir a colación.

Entonces, muy resumido, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima está reconocido en Chile por el decreto N° 793 de 1994.

Posteriormente, este convenio tiene protocolos. El último protocolo es de 2005, que actualiza algunas figuras penales. Este protocolo no está ratificado por Chile, pero igual está vigente y es obligatorio por normas de derecho consuetudinario. Al tratarse de normas de derecho internacional, no es tan necesario que esté ratificado y depositado por Chile para que sea obligatorio y aplicable.

Sin embargo, el contexto es diferente. Las normas de este convenio son básicamente de carácter terrorista y obligan a tipificar conductas en ese sentido. Cuando uno ve el listado, son delitos relacionados con la seguridad marítima, pero en el ámbito terrorista y no de lo que estamos hablando acá.

El convenio obliga a las partes a tipificar penalmente ciertas conductas, que se inscriben en el artículo 3. El artículo 5 establece obligaciones de tipificación, pero que se refieren básicamente al

apoderamiento de los buques por la fuerza, actos de violencia contra las personas a bordo del buque, colocación a bordo del buque de dispositivos que puedan destruirlo o dañarlo. Todo esto dentro de un contexto que la norma describe claramente de carácter terrorista, tanto en el preámbulo como en el articulado.

Si uno va a la legislación particular -salgamos del convenio-, especialmente los delitos especiales del Código Penal que tienen que ver con la materia, se refieren básicamente a buques de guerra y protegen la vida humana. Mientras, los delitos del convenio -volvemos al convenio- se refieren a buques en general y no de guerra y giran alrededor de la seguridad del buque, la navegación y la carga.

Entonces, si uno ve qué es lo que obliga este convenio y lo compara con el Código Penal, con la Ley General de Pesca y Acuicultura y con la ley N° 21.732, de conductas terroristas, llego a la conclusión de que la legislación penal nacional es básicamente fragmentada y dispersa.

El caso del que estamos hablando estaría contemplado básicamente en el Código Penal, en figuras dispersas genéricas, y en la Ley General de Pesca y Acuicultura, también de forma general y dispersa.

No sé si faltan, pero no hay normas particulares para un caso como este, en donde nos tenemos que ir a figuras generales de delitos o cuasidelitos.

Esa es mi intervención, señor Presidente.

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

Nos queda la última invitada.

Excepcionalmente, tiene la palabra el diputado Guzmán.

El señor **GUZMÁN**.- Presidente, en el informe de la Biblioteca del Congreso Nacional, que se agradece mucho, viene citado el ordinario O-22/010, que imparte instrucciones para fiscalizar el consumo y tenencia de bebidas alcohólicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas al personal marítimo, embarcado y trabajadores portuarios.

Este ordinario, Presidente, de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante de la Armada de Chile señala que el Estado, a través de esta dirección, debe velar por el cumplimiento de las leyes, tratados y convenios ratificados por Chile a través de un efectivo proceso de fiscalización y control que inhíba aquellas conductas del personal marítimo embarcado relacionadas directamente con el consumo de bebidas alcohólicas que pongan en peligro la seguridad de la navegación.

Cuando las familias pidieron que se les hicieran exámenes de alcohol y drogas a los tripulantes del Cobra, estos no se habrían desarrollado, entiendo que bajo la justificación de que la ley Emilia no rige en el mar. Efectivamente, la ley Emilia no rige en el mar, pero sí existe un

ordinario que faculta a la autoridad marítima para poder fiscalizar.

Por lo tanto, quiero solicitar que se oficie a la Armada de Chile, y a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante para saber si se hizo o no la fiscalización a los tripulantes de la embarcación Cobra para determinar si habían consumido o no alcohol y drogas, atendida la investigación que se está desarrollando.

¿Existió o no esa fiscalización?

El señor **REY** (Presidente).- ¿Habría acuerdo para oficiar en los términos planteados por el diputado Guzmán?

Acordado.

Tiene la palabra la presidenta de la Asociación Gremial Bacaladera del Maule y presidenta de la Federación Nacional Bacaladera de Chile (Fenabach), señora Claudia Urrutia.

La señora **URRUTIA**, doña Claudia (vocera de las siete familias de los tripulantes de la embarcación Bruma; presidenta Asociación Gremial Bacaladera del Maule y de la Federación Nacional Bacaladera de Chile, Fenabach).- Señor Presidente, debo agradecer a la Biblioteca del Congreso Nacional. Fue bastante ilustrador conocer la cantidad de normas a las cuales estamos sujetos. Aquí, lo importante es saber si cumplimos o no, y si hacemos lo que decimos que debemos hacer.

Por cierto, ya estamos notando cambios en la página web de la Directemar. En el boletín estadístico anual que entrega la Armada, ya tenemos un cambio. Están separadas las emergencias que se están produciendo, y el informe de 2024 fue actualizado y subido el 1 de julio de 2025. Revisamos las páginas web de todos los servicios con los cuales nos vinculamos y, por eso, podemos detectar rápidamente lo que informa el SHOA. Tenemos el clima y la boya transmitió la condición meteorológica que había en ese minuto. Por eso, rápidamente podemos derribar mitos, ya que es información pública a la cual tienen acceso todos los chilenos, incluso fuera de Chile.

Eso da cuenta de la cantidad de personas con consecuencias, en términos de muerte y desaparecidos. Miren el volumen, por favor. Lo que transmitió la Estrella del Sur respecto de la Bruma es que la pesca artesanal, en términos generales, es una realidad que se está viviendo día a día. Ese es un llamado de atención que debemos hacer fuertemente, porque la Bruma fue privilegiada en muchos aspectos.

Primero, tenía tecnología que rápidamente permitió saber dónde estaba; segundo, tenían dirigentes que sabían dónde y qué tenían que buscar; tercero, teníamos unión y comunicación con los distintos parlamentarios, las distintas autoridades, a las que presionamos fuertemente para que se hiciera lo que se tenía que hacer. Incluso, hubo suerte en el sentido de que teníamos programado dentro de esa misma

semana ejercicios navales que pusieron a disposición las fragatas, las cuales jamás salen a buscar a nuestros pescadores. Entonces, en verdad, fuimos favorecidos increíblemente en cierto modo.

Cuando empezamos esta travesía, pensábamos que eran pequeños cambios los que teníamos que hacer. Sin embargo, nos fuimos dando cuenta -al ir consultando a las distintas personas de la pesca artesanal a lo largo de Chile, quienes daban cuenta de que cuando desaparecen, no queda absolutamente nada- que esto es solo la punta del iceberg.

En ese sentido, también tenemos que ser muy autocríticos respecto de lo que hace en la pesca artesanal y en las características que tiene la Directemar. Hay una brecha que me gustaría que el vicealmirante Zegers, que hoy está encargado de la Directemar, empezara a asumir, necesitamos una crítica constructiva, así como el Ministerio de Defensa Nacional.

La ministra hizo alusión a que se tienen que usar los chalecos salvavidas en forma permanente. Grave error, ministra, porque el chaleco salvavidas se utiliza única y exclusivamente cuando hay una ocasión de riesgo de caída al agua; de lo contrario, todas las personas que viajan en los cruceros andarían con su chaleco salvavidas; los funcionarios de la Armada, cuando están en el puente, andarían con su chaleco salvavidas, o nosotros mismos, que estuvimos en el Janequeo, hubiésemos tenido esa obligación. Pero para eso se establecen medidas de seguridad, cuerda de vida se llama.

Esos son aspectos que la población debe entender. Si ustedes se fijan, la cantidad y los tipos de incidentes que ocurren son muchos: a la deriva, acorbatamiento, atraso en la recalada, buzo, colisión, etcétera. En verdad tenemos muchos. En cualquier caso, el tiempo es relevante. Las reacciones le corresponden a la Armada, que es la autoridad competente, que está encargada de la seguridad en el mar, también en las zonas fluviales como lagos, ríos y lagos artificiales.

Tenemos una confusión al hacer sinónimos términos como Armada, Directemar, Capitanía de Puerto y personal marítimo, pero no son lo mismo. Se visten con el mismo uniforme, pero hacen funciones total y absolutamente distintas. La gente de defensa es distinta a la gente de litoral; de hecho, tienen formación diferente.

Se pueden dar cuenta que, desde Talcahuano hacia el sur, es donde tenemos la mayor tasa de accidentes en el país. En volúmenes, podemos ver y apreciar la cantidad. Incluso, uno podría decir que, durante los meses de invierno, cuando tenemos mal clima, es cuando tenemos la más alta tasa. Error nuevamente.

¿Es necesario entonces hacer una reingeniería en la Directemar? De repente hacemos esas evaluaciones. Es una pregunta que hay que hacerse. Cuando hicimos la consulta en Argentina, ellos, por ejemplo, tienen un

área que se llama costa. Si preguntamos a Costa Rica, tiene un ministerio del mar. Si hacemos la consulta Ecuador, tienen un sistema de tránsito marítimo bastante más potente, siendo que tienen menos kilómetros de costa que nosotros. En verdad, si nos comparamos con niveles regionales, ni siquiera con la Unión Europea o con Estados Unidos, estamos lejos de sistemas de control de tránsito o tráfico marítimo que reaccionen oportunamente.

Héctor Jaramillo mencionó lo de responder en 15 minutos. Tiempo de respuesta de 15 minutos es lo que se establece en Estados Unidos o países que están en la Unión Europea. Acá, siendo afortunada la Bruma, tuvimos un desfase de 15 horas. La Estrella del Sur dio cuenta de más de una semana de retraso para activar los protocolos. Si un chileno cae al agua, si no hay un pescador al lado, no lo saca nadie y con suerte vamos a encontrar el cadáver.

Elementos que hay que revisar: ley de navegabilidad, Estatuto del Personal de las Fuerzas Armadas, los escalafones, los perfiles, la ley orgánica de la Directemar; y el reglamento de orden, seguridad y disciplina. Claramente, las características y la carta de compromiso que tiene la Directemar, precisamente, tiene que ver con proteger la vida humana en el mar, proteger el medio acuático, los recursos marinos, regular las actividades y cautelar el cumplimiento de los acuerdos internacionales.

Por cierto, se ha dicho que incluso el canal 16 no deja registro, pero en todos los países ya está ese registro.

Respecto de los aspectos que están en la página web, hay que leerlos para darse cuenta de que tenemos deudas pendientes como Estado, en relación con personal capacitado, medios marítimos y terrestres suficientes, recursos sostenidos y material de emergencia. Cuando viajamos en el Janequeo, nos quedamos "en panne" en la patrullera del Maule. Una hace bromas, pero si hoy se produjese un accidente, la patrullera no tiene cómo salir. ¿Qué grado de respuesta vamos a tener así? El personal de la Directemar lo sabe y no tiene las herramientas. Entonces, son deudas que tenemos.

El gobierno regional dota de recursos a Carabineros, pero no a la Policía Marítima.

Aspectos que tiene que ejercer la Policía Marítima. La jurisdicción, delitos de narcotráfico, consumo de alcohol a bordo, trata de personas, emigración, fiscalización marítima en terreno y mar, zarpes, dotaciones, medidas de seguridad, etcétera. Pesca ilegal, tampoco está. ¿Quién cuida nuestra soberanía, entonces? Por eso es que circulan los barcos chinos que ingresan a Chile, con o sin permiso, y pareciera que aquí pasan como Pedro por su casa. Por lo mismo, hay que tener atención

en esas medidas.

El combate a la contaminación marítima, perdón, de qué estamos hablando si cuando se produce una contaminación en Quintero, ¿quién llega?

Tareas pendientes.

El almirante Zegers planteó una analogía con lo que ocurre en un vehículo. Las inspecciones de naves se realizan, es como una revisión técnica, ¿quiénes son?, ¿quién autoriza?, ¿lo ve la ley de Pesca? ¿O ahí tenemos nuevamente duplicidad de funciones que una norma se trata con otra norma y que se diluyen las responsabilidades, porque, es su trabajo, es mi trabajo, mi [...] y aquí estamos en predio, islas que no se comunican?

El registro de naves que debería funcionar como un registro civil, ¿está? ¿Lo tenemos? ¿Están las embarcaciones que están en proceso de construcción cuando la norma dice que deberíamos tenerlo, pero no están? ¿Tenemos un número de patente que después permita identificar la evolución que esta tiene, así como los vehículos? Nuevamente pendiente.

En prevención de riesgos, materiales laborales, que aquí se mencionó fuertemente, que no solo la FAO, la revisión de la Ley General de Pesca y Agricultura fue muy dura en eso, pero no tenemos absolutamente nada, y en eso tenemos mutualidad, ¿qué hace el Minsal? ¿Qué realiza la Inspección del Trabajo?

La ley declara que tenemos una sociedad a la parte, pero ¿qué hemos hecho para dar protección social a estas familias? A las familias, a los trabajadores pesqueros, a las familias que quedan después en absolutamente la nada. Se está pidiendo pensión de gracia para la familia de la "Bruma" por ser excepcional. ¿Qué pasa con el resto de las familias?

Después de la "Bruma" hay cuatro pescadores desaparecidos, uno en el norte y tres en la desembocadura del río Biobío, donde estamos al lado, al frente de distintas capitanías de Puerto con una rápida reacción, pero andaba Carabineros primero.

Contaminación acuática.

¿Le corresponde a Directemar, o lo tiene que ver el Ministerio del Medio Ambiente, el Minsal o la Superintendencia del Medio Ambiente? Nuevamente, dualidades de funciones.

Las concesiones marítimas.

Aspecto latamente desarrollado, a quién le corresponde si es a Bienes Nacionales o quién lo realiza.

Las fiscalizaciones de maquinaria, puerto, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, nuevamente. Por eso es que tenemos puerto y Perú nos gana las licitaciones, teniendo la cantidad de costa que tenemos en

Chile.

Fiscalía Marítima, aquí hemos dado cuenta de que nuestros fiscales no saben o desconocen las leyes marítimas. ¿Qué le vamos a preguntar a nuestros jueces de policía local? La Armada no tiene equipo jurídico para hacer persecución de ningún tipo, ningún tipo de delito.

Ministerio Público, nuestro Ministerio Público, ¿maneja? ¿Establece medidas cautelares adecuadas? Señor Presidente, déjeme contarle que los trabajadores del "Cobra" están operando, están trabajando libremente, se pueden desplazar a lo largo y ancho de todo Chile.

Gigliola Centonzio presentó una idea; eso ya es ley en otros países, como Australia, pero ¿qué pasa con los trabajadores que ocasionan las colisiones y que quedan libremente? Cuando un conductor, común y silvestre, participa en un accidente se le aplican medidas cautelares durante el proceso de investigación, pero también tiene medidas después de que se prueba su influencia en eso. Acá no tenemos nada.

En la Ley General de Pesca y Acuicultura, Sernapesca se embarca con la autoridad marítima, quienes son los que lo trasladan a puntos de interés y que le dan cobertura policial para que realicen su acción de fiscalización en ley de Pesca.

¿Nuestros funcionarios de Sernapesca tienen competencias para navegar? ¿Están con las debidas medidas de protección? ¿Les correspondería? Si van a controlar y fiscalizar ley de Pesca, las facultades las debería tener la Armada, Directamar, en particular, en su función de fiscalizador, que está dentro de la ley de navegabilidad propiamente tal.

Nuevamente, estamos con una duplicidad de funciones. A alguien se le ocurrió la idea de que le iban a comprar embarcaciones a Sernapesca. Y ahí volvemos de nuevo a la vuelta rotatoria. ¿Quién va a fiscalizar la embarcación de Sernapesca? ¿Quién le va a proveer las competencias con que debe salir a navegar? ¿Va a tener presencia si le faltan funcionarios para fiscalizar en tierra?

Entonces, de repente hay que pensar un poquito más las cosas y un poquito de sentido común en las normas.

En las tareas de búsqueda y salvamento se pierde demasiado tiempo. El tiempo es valioso y hace la diferencia entre vivir y morir. Esto es sustancial. La falta de personal, la falta de capacitación, la falta de escalafón litoral, la confusión que tiene la población entre los deberes y las obligaciones que tiene, es importante empezar a trabajarla, porque, ahí sí necesitamos todo y es una fuerte capacitación.

Justicia para la "Bruma".

Gracias.

-Aplausos.

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

Dado que se está acercando la hora de cierre, y, como imagino que más de alguno querrá intervenir para cerrar o para hacer alguna consulta, solicito el acuerdo de la comisión para prorrogar la sesión por veinte minutos.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Tiene la palabra la diputada Consuelo Veloso.

La señorita **VELOSO** (doña Consuelo).- Señor Presidente, por su intermedio, saludo a todas las familias que se encuentran presente; asimismo, a los dirigentes, y a todos quienes han hablado.

Es muy triste que nos tengamos que encontrar en este lugar de nuevo. Todos los martes nos encontramos en la comisión en el Congreso Nacional, y, al mismo tiempo, es muy conmovedor que no abandonen la lucha ni un solo minuto por justicia y por verdad para los suyos.

En esto quiero detenerme, porque de todas las intervenciones que escuché, don Eric señaló que, a veces, tienen que hacerse un lado cuando pasan las grandes embarcaciones; es decir, esto no es una cosa excepcional. Esta es una conducta habitual de la gran industria pesquera el salir a sacar los recursos del mar sin ningún tipo de consideración con la gente con la que se encuentran en el camino.

Y resulta que esa gente son los nuestros. Don Eric dijo que no puede ser que los grandes siempre pasen por encima de los pequeños. Y, ¿sabe qué, don Eric?, y a todos y a todas, esto pasa siempre. Esto pasa en todos lados. Desgraciadamente, los grandes están acostumbrados a ponerle la pata encima a los pequeños, a los trabajadores, a los pescadores, a los agricultores, que son los que ponen finalmente el pan sobre la mesa de todas y todos nosotros y de una manera bastante más honesta que muchas veces los grandes.

Ojalá esta comisión hiciera o lograra que les devolviéramos a los suyos. Ojalá cuando termináramos esta comisión pudiéramos tener de vuelta a esos padres, a esos maridos, a los tripulantes de "Estrella del Sur", de la "Bruma", pero no, no pasa eso. Este es un problema, desgraciadamente, sistémico y que cuando nos quitan a los nuestros, no hay forma en la cual los recuperemos. Entonces, ninguna cosa que hagamos después sirve realmente.

Me dan ganas de pararme, a pesar de que nos encontramos todas las semanas, a darles un abrazo, porque esa desesperación y esa incertidumbre de que se pierda un familiar es una herida abierta para toda la vida, pero también es una razón suficiente para que podamos seguir luchando, porque no puede pasarles a otros pescadores. No puede pasarles a otras personas que también se desaparecen en circunstancias

muy similares, como activistas sociales, por ejemplo.

Porque aquí tenemos un problema que, como decía, es mucho más grande, y tiene que ver con la libertad que tienen los grandes para pasar por encima de los chicos de una y de mil formas. Y parece que el poder político no ha sido capaz de responder a eso ni hacer nada al respecto.

Entonces, tenemos un desafío que es mucho más grande, incluso, que la "Ley Bruma", tiene que ver con que tengamos la capacidad de robustecer el Estado y las autoridades políticas para que cuando nos vengán a pedir auxilio no tengamos que decirles, ¿saben qué? Hasta acá llegamos, no podemos hacer nada.

Ese es un problema tremendo que tenemos. Espero que la conclusión de todo esto finalmente sea que tengamos una "ley Bruma". Sé que así será, y valoro profundamente el trabajo que han realizado todos los colegas presentes, la mayoría maulinos.

Quiero recoger algunas de las cosas que se han señalado en este tiempo, como, por ejemplo, que no puede ser que la embarcación Cobra haya seguido trabajando como si nada. O sea, se desaparecieron los pescadores, las familias quedaron destrozadas, pero ellos siguieron trabajando como si nada. Eso no puede ser.

En ese sentido, será importante lo que estará contenido en la "ley Bruma" y en las modificaciones al Código Penal, sobre la dureza que debe existir cuando se cometan este tipo de delitos.

Por otra parte, es fundamental pelear en la próxima ley de presupuestos lo que planteaba Claudia Urrutia, ya que es cierto que destinamos muchos recursos a Carabineros de Chile, lo cual es muy importante, sobre todo en estos tiempos; pero los recursos para la Policía Marítima serán claves para que no volvamos a perder a nuestros pescadores, a nuestros hombres de mar. Si ellos no cuentan con las herramientas ni los recursos suficientes para tener la gente necesaria que se haga cargo de esto, probablemente seguiremos llorando a muchos más pescadores. Asimismo, hace falta que se incorpore un sistema de control de tránsito, tal como lo señalaban nuestros invitados, ya que actualmente no existe.

Finalmente, es importante señalar que en este país debemos dejar de normalizar que cuando avanzan los grandes, los chicos tengan que retroceder y se vean obligados a hacerse a un lado. No puede ser que el Estado quede inmóvil y no pueda proteger a los suyos, porque el Estado es para proteger al pueblo. El Estado y los representantes políticos estamos para defender a los trabajadores, a los pescadores, a los agricultores y a los activistas sociales.

Esta es una reflexión más profunda y debemos estar alerta, porque no todos queremos lo mismo; no todos quieren más herramientas para el

pueblo. Hay unos y otros que quieren más herramientas para que los grandes hagan lo que quieran. Por eso este país está cansado, y ese es el verdadero problema que tenemos.

Por lo tanto, empatizo con esa rabia, con esa frustración, con esa indignación que sienten, porque les aseguro que es la indignación de la mayoría de los chilenos y las chilenas, al ver que no somos capaces de otorgar respuestas concretas a nada o a muy pocas cosas.

Tengan al menos la confianza o la tranquilidad de que en esta comisión, y yo por cierto, estaremos a disposición hasta el final, hasta poder concluir con un informe contundente, que sirva para algo y, sobre todo, para aprobar una "ley Bruma". Ojalá que podamos mirarnos a la cara y decir que este dolor, que siempre existirá, no le pasará a ninguno más de los nuestros.

Espero que se acabe la impunidad y que tengamos la capacidad de señalar con todas sus letras a quienes fueron los responsables, que, al parecer, fue la gran industria pesquera. Me hago cargo de mis palabras. Esta no es la primera vez, y Cobra, junto con todos los responsables, debe responder ante la ley. Tienen que perder la costumbre o dejar de tener la tranquilidad de que harán lo que quieran. Creo que este tiene que ser un punto de inflexión, un antes y un después, para que no se metan nunca más con los nuestros y sepan que, cuando lo hagan, las plazas y las comisiones estarán llenas y los nuestros siempre dando la cara, para que nunca más se nos arrebate a los nuestros y nos dejen con los brazos cruzados.

Pido justicia y verdad para la Bruma.

Muchas gracias.

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

El señor **SEPÚLVEDA**.- Señor Presidente, quiero plantear al menos dos conclusiones sobre las intervenciones que escuchamos hoy.

Primero, quiero enviar un abrazo y mi solidaridad a los familiares y a los pescadores artesanales de la Región del Biobío, en especial a los familiares de la Estrella del Sur. Entendemos lo que están viviendo, con mucho mayor dramatismo, porque, en su caso, la respuesta de los actores públicos ha sido nula, lo que subyace a aquello que hemos venido señalando.

Sé que a algunos les complica mencionar el nombre de la Armada o de la Directemar, pero la respuesta tiene que ser distinta. Si nos colocamos en un escenario que involucrara la pérdida de comunicación con una embarcación de la Armada, estoy seguro de que la búsqueda sería inmediata. Sin embargo, cuando se trata de nuestros pescadores artesanales, nos dicen que deben cumplirse los protocolos y nos dan

miles de explicaciones; pero la respuesta no es inmediata y la gente de la pesca artesanal lo sabe.

Ahí tenemos una deuda, que espero que esta comisión nos permita corregir y mejorar. Para eso estamos.

Como decía la presidenta, la hora y los tiempos de respuesta son claves en el mar. Veinte o quince minutos cuentan, son fundamentales, incluso para aquellos compañeros que pudieron haberse subido a una balsa de emergencia. En este caso, claramente no fue así, ya que hubo un barco mayor que los arrasó y destruyó por completo, como puede haber sucedido no solo en la situación de la Estrella del Sur, sino en la de numerosas embarcaciones, sobre las cuales no tenemos noticias desde hace años. ¿Cuántos pescadores fueron arrollados por embarcaciones industriales? No lo podemos saber, pero hoy debemos marcar un punto de inflexión.

Un segundo elemento, que también ha sido parte de las conclusiones señaladas por los expositores, es que hay una mano cuando se trata de la pesca industrial y otra distinta cuando se trata de la pesca artesanal. Nuestros pescadores artesanales fueron perseguidos, a propósito de las manifestaciones por la llamada "ley de fraccionamiento". Ellos fueron formalizados, perseguidos y detenidos de manera inmediata e implacable, con vocerías bastante potentes por parte de las autoridades de gobierno. Sin embargo, en el caso de la Bruma tenemos siete desaparecidos, y no hay ningún detenido ni formalizado. Si eso no es una balanza desequilibrada, ¿entonces qué es?

Quiero reafirmar que no debemos dar ni un solo paso atrás no solo en el trabajo de esta comisión, que pronto terminará su período de sesiones y que quizás muchos olviden, porque con la energía de la tragedia muchos están presentes, pero luego se olvidan. Nos mantendremos vigentes y presentes no solo durante la duración de esta comisión, sino a lo largo de todo el proceso que nos lleve a alcanzar la verdad y la justicia por los compañeros de la Bruma y por todos los compañeros de la pesca artesanal.

Muchas gracias, señor Presidente.

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

El señor **CELEDÓN**.- Señor Presidente, me parece muy interesante el estudio de la Biblioteca del Congreso Nacional, al cual precedió la primera exposición de la señora Claudia Urrutia.

Debo confesar que el equipo que me asesora legalmente realizó un análisis de catorce leyes sobre el tema marítimo, y, efectivamente, existe una gran ausencia de legislación especial en relación con la pesca artesanal, a diferencia de lo que ocurre con la pesca industrial.

Asimismo, es importante relevar lo que quedó en evidencia con todas

las familias de la Bruma y de la Estrella del Mar, cual es que no conocemos el estatuto laboral de estos trabajadores. Existe la ley de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, que cubre, entre otros aspectos, el siniestro de muerte; pero hasta ahora, nunca se ha hecho mención a esta dimensión del problema.

Estamos pidiendo que el Presidente de la República incluya a las familias en una cobertura extraordinaria, pero estas quizás también tengan derechos que otras ramas del derecho permiten y que aún no hemos estudiado. Por lo tanto, entre otras sugerencias legislativas, si aquí existe un vacío legal, creo que esta comisión debe cubrirlo.

Respecto del trabajo pesquero, fíjense que la Bruma pidió permiso de zarpe y desembarque por veinte días. ¡Veinte días trabajando en altamar! Por otro lado, según la información entregada en la comisión, al Cobra se le obligó a regresar a la bahía de San Vicente, porque desde el primer momento, por decir por primer momento muchas horas, se supo que el Cobra tenía responsabilidad.

Por lo mismo, me permití preguntar, no sé si fuera de registro, porque deben hacer un registro en el desembarque, cuánta pesca tenía el Cobra. Me respondieron que fueron 45 toneladas, durante las horas en que estuvo, y que lo obligaron a regresar. No sé cuánto tiempo iba... Me excuso por no saber de pesca, pero no sé cuánto pudo haber pescado el Bruma. De todas formas, debe haber una legislación que proteja a los pescadores artesanales, porque es una competencia completamente desigual.

Por eso, a partir de las dolorosas experiencias de la Estrella del Sur, de la Bruma y de los otros cuatro casos que agregó doña Claudia Urrutia, los invito a que todos pensemos en alguna solución para dar protección a los trabajadores, que, como dijo Jacqueline Peña, trabajan para alimentar a sus hijos y no para llenarse el bolsillo. Esa es mi sugerencia y, desde luego, justicia.

Ahora bien, si vamos a celebrar la sesión del próximo jueves 24 de julio en Concepción, deberíamos destinar algo de tiempo para decidir si una comitiva de esta comisión, o bien el Presidente acompañado de los parlamentarios, va a tocar la puerta de la fiscalía, porque es inexplicable que no haya ningún acto dentro de las facultades que tiene la fiscalía para formalizar una investigación, más aun sabiéndose toda la información que se sabe.

Además, Presidente, me permito sugerir que cuando estemos en Concepción, una comitiva de esta comisión, en nombre de todos sus integrantes, vaya al Ministerio Público a consultar qué pasa con la investigación que le compete, porque el silencio también agobia y la justicia es moralmente reparadora, y las familias, incluidas las de la

Estrella del Sur, tienen derecho a la justicia.

Eso es todo.

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

El señor **NARANJO**.- Presidente, comparto todas las opiniones que se han señalado hoy. Principalmente, valoro la exposición que han hecho los familiares, las organizaciones y la Biblioteca del Congreso Nacional, porque es bueno señalar que, sin querer queriendo, esta comisión establecerá un antes y un después.

Entonces, quiero invitar a los colegas a que seamos conscientes de la tremenda responsabilidad que, sin querer, hemos puesto sobre nuestros hombros; es decir, no podemos defraudar ni a los familiares ni a las futuras generaciones de la pesca artesanal. De nosotros depende la historia que se comenzará a construir desde ahora en adelante en relación con la pesca artesanal, que, fundamentalmente, obedecerá a lo que escribamos en ese informe.

Por eso, pido que pasemos de las palabras a los hechos concretos, y no que, en el futuro, esta comisión se transforme en una situación de fraude y desaliento, tanto para los familiares como para quienes forman parte de la pesca artesanal de nuestro país.

Por lo tanto, invito a quienes formamos parte de esta comisión a que cada uno de nosotros estemos claramente conscientes -no tengo duda de que así va a ser- de la responsabilidad que hemos puesto sobre nuestros hombros. Espero que, en el futuro, Presidente y miembros de esta comisión, podamos salir con la frente en alto y sin vergüenza de lo que quedó escrito en ese informe, así como de lo que va a aprobar la Cámara de Diputados.

Tengo fe y confianza de que no los defraudaremos, y que pronto comenzaremos a escribir una nueva historia en la pesca artesanal de nuestro país.

He dicho.

-Aplausos.

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

Solicito el acuerdo para prorrogar la sesión por cinco minutos más.

¿Habrá acuerdo?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Jorge Guzmán.

El señor **GUZMÁN**.- Presidente, llevamos siete sesiones de la comisión especial investigadora y hoy me quiero quedar con lo que ha señalado el diputado Jaime Naranjo.

Nosotros tenemos una responsabilidad, que este hecho no quede impune y de que exista justicia; pero la justicia no solo implica que existan

responsabilidades y sanciones penales o civiles, sino también que esto no le vuelva a ocurrir a nadie más.

Acá perdimos a siete muchos, a siete pescadores de la comuna de Constitución, que eran muy queridos por su comunidad. Sin embargo, como bien dijo el alcalde Carlos Valenzuela, se metieron con gente resiliente, con la gente equivocada, porque quienes están acá adentro y también afuera, así como todos los que están pendientes de esta comisión, no se quedarán tranquilos hasta que exista justicia, hasta que exista una ley Bruma que garantice la seguridad en el mar.

Por lo mismo, esa responsabilidad que hoy nos toca representar no solo debe ser un informe final que establezca una línea a seguir, sino también una ley Bruma que garantice que esto no volverá a ocurrir. Como comisión, espero representar a todos mis colegas, nos comprometemos a trabajar todos los días que sean necesarios para sacar un informe contundente, pero también para tener una propuesta de ley que sea el reflejo de este trabajo y que, además, le dé tranquilidad a la gente del mar, gente sacrificada, honesta y de trabajo, que, lamentablemente, hoy sale a trabajar con la incertidumbre de no saber si volverán a ver a sus seres queridos.

Esa es la realidad hoy, Presidente, y esperamos ser parte de los que puedan aportar a cambiarla para el futuro.

¡Verdad y justicia para la Bruma!

Gracias, Presidente.

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

Tiene la palabra el diputado Felipe Donoso.

El señor **DONOSO**.- Presidente, estimados amigos, evidentemente el trabajo es muy relevante para quienes conocemos la forma de vida y el día a día de todos los pescadores, pero queremos avanzar en serio.

Al respecto, lo expuesto hoy por la Biblioteca del Congreso Nacional y por los gremios es extraordinariamente relevante. No puede ser que hoy tengamos un seguro de vida que sea imposible pagar, porque no hemos determinado judicialmente que han perdido la vida. No puede ser que las embarcaciones cuenten con aparatos de localización que pueden fallar y que, además, tienen un tiempo de espera que no permite salir a buscar inmediatamente, aun cuando en la actualidad la tecnología lo permite.

¿Podríamos salir a buscar quince minutos después de un accidente? Sí, pero no lo hacemos. Hay brechas legislativas tremendas que pueden salvar vidas, y esa es la responsabilidad que hoy nos empece.

Por eso, tenemos que trabajar en serio. Más allá del discurso o de esbozar sentimientos, a todos los presentes y a los que vendrán, debemos darles la tranquilidad de que tendrán mejores condiciones, porque hicimos un cambio sobre la base del dolor que sufrimos aquí, y por ese

dolor que sentimos les daremos la tranquilidad a sus hijos de que la ley será mejor.

No obstante, también debemos dar tranquilidad a quienes hoy están aquí, asegurándoles que habrá justicia para quienes murieron o desaparecieron por acciones de terceros y que quienes cometieron estos delitos pagarán, porque hoy les impiden ver a sus familiares a los ojos.

Muchas gracias, Presidente.

El señor **REY** (Presidente).- Tiene la palabra la senadora Paulina Vodanovic.

La señora **VODANOVIC**, doña Paulina (senadora de la República).- Señor Presidente, quiero agradecer la instancia de que hayan sesionado aquí. Aunque no formo parte de la comisión, quiero felicitar el trabajo de todas las diputadas y diputados que la integran, así como de aquellos que no pudieron venir hoy, pero que también han estado preocupados y trabajando.

Me hago parte de lo que han dicho todos y cada uno de ustedes, porque creo que el compromiso es institucional; es un compromiso del Congreso Nacional mejorar las leyes y contar con la ansiada y necesaria "ley Bruma". Finalmente, la tragedia de estos siete tripulantes ha visibilizado una problemática de la cual todos, en cierta forma, debemos colaborar y mejorar.

Hay temas que son de iniciativa exclusiva del Presidente de la República; por lo tanto, habrá que ver con el gobierno cómo hacer un buen proyecto que mejore los temas que aquí se han planteado.

La seguridad y fiscalización deben ser reales. Nos cabe una responsabilidad como parlamentarios, en orden a los recursos que aprobamos, y lo digo responsablemente, porque muchas veces olvidamos que la Directemar depende de la Armada y existe una tentación permanente de rebajar los recursos al sector Defensa. Si rebajamos esos recursos, estamos privando recursos a la fiscalización de la Directemar. Por ello, cuando tratemos la ley de presupuestos, debemos poner especial énfasis en este punto.

Cuando Claudia Urrutia dice que el Janequeo estaba en *panne*, señala la falta de recursos para la mantención de los buques. No estoy haciendo una defensa de la Armada, sino diciendo que los recursos deben estar puestos donde se necesitan, y nuestros pescadores artesanales del Maule necesitan recursos para fiscalización.

Personalmente, solicité una fiscalización que mostró veinte embarcaciones de Lebu pescando frente a las costas del Maule, lo cual es importante, especialmente ahora, cuando trataremos los temas relacionados con la jibia. Esta también requiere fiscalización y, además, una modificación en el régimen sancionatorio, ya que, a veces,

pasa a ser parte del negocio pagar la multa, porque finalmente la mercadería se la llevan y la venden igual.

Por lo tanto, como legisladores, debemos hacernos cargo de todas estas problemáticas, ya que considero que nos compete absolutamente. Me hago parte de lo que ha señalado mi querido amigo, el diputado Roberto Celedón, en el sentido de que debemos robustecer la legislación. Es una responsabilidad nuestra, como parlamentarios, pero también del gobierno, en cuanto hay temas que son de responsabilidad exclusiva.

Por último, quiero hacer un llamado a todos y, en particular, al Presidente Boric. Considero que aquí se han solicitado pensiones de gracia conforme a la ley N°18.056. En primer lugar, las solicitamos en el Senado, luego también las ha solicitado esta comisión investigadora. La ley N°18.056 establece los casos en que se pueden otorgar pensiones de gracia, y dice que, para las personas afectadas por accidente o catástrofe respecto de las cuales existen circunstancias extraordinarias que justifiquen el otorgamiento de una pensión. ¿Qué mayor circunstancia extraordinaria que la que hemos analizado, y que ustedes han analizado en profundidad durante todas sus sesiones? Lo que ha ocurrido con el caso de la Bruma y, también, obviamente, en el caso de la Estrella del Sur, de cuyo sufrimiento, relatado hoy por su viuda, nos hacemos todos parte.

Considero que el gobierno tiene la obligación de otorgar estas pensiones de gracia y también de insistir en la tramitación de la ley larga de pesca.

Con esto termino, la ley larga de pesca debe hacerse cargo de la inestabilidad que tienen los pescadores de nuestro país, particularmente los de la pesca artesanal. Son trabajadores por cuenta propia, que no tienen previsión, no tienen seguros de accidente del trabajo, ni ninguna forma de cobertura por parte del Estado en caso de accidente o enfermedad. Por lo tanto, es nuestra responsabilidad insistir y no dejar que esa ley, llamada larga de pesca, duerma el sueño y terminemos sin una legislación robusta.

¡Justicia para Bruma!

Gracias.

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

Para finalizar, quiero agradecer a las familias de los pescadores de la barcaza Bruma, al alcalde de Constitución, señor Carlos Valenzuela, quien nos acompaña hoy y que tiene un par de propuestas necesarias para que no olvidemos nunca más lo que ha sucedido; al gobernador regional, por su compromiso, representado por el señor Luis Verdejo, respecto de la disponibilidad que existe para ir mejorando las condiciones de quienes hoy nos acompañan; a las senadoras que han estado con nosotros:

Vodanovic y Rincón; a los concejales, señores Carlos Zúñiga y Franco Aravena, quienes también han estado presentes en toda esta sesión; a los representantes de la embarcación Estrella del Sur; a Jacqueline Peña; a los amigos, familiares y pescadores que nos acompañan y que se encuentran en las afueras del Centro Cultural de Constitución; a los medios de comunicación de Constitución, que han abierto sus espacios para cubrir esta importante comisión en esta jornada, y a todos los muchos que nos han seguido a través de las distintas plataformas que hoy transmitieron.

Quiero saludar especialmente a Claudia Urrutia, Catalina Medel, Patricio, Eric y Hans, quienes representan, en síntesis, a todas las familias y pescadores que, en forma permanente, han estado en el Congreso Nacional, y a todos los amigos que también nos han acompañado.

Quiero refrendar la labor de esta comisión y el trabajo de los diputados integrantes, quienes hemos llevado adelante estas siete sesiones con el objeto de aportar, esclarecer la verdad y lograr que exista justicia para nuestros pescadores.

Tengo fe y esperanza en que esta comisión, como señaló Catalina Medel en la primera sesión, contribuirá para que esta lamentable tragedia no le ocurra a nadie más. Para tener más seguridad y protección para nuestros pescadores, el respaldo y apoyo del Estado a las familias de quienes sufren la pérdida de un ser querido, y los recursos necesarios para tener unas Fuerzas Armadas con el equipamiento necesario para entregar una reacción oportuna. Sí, lo digo bien, los recursos necesarios, porque cuando hablamos de vida no hay recursos que sean suficientes. Porque cuando hablamos de vida y de nuestros seres queridos, creemos que el Estado siempre puede hacer más.

En este tipo de situaciones, lo que ocurrió con esta tragedia demuestra que el Estado debe estar más y mejor preparado y aportar con los recursos suficientes para que este tipo de situaciones y las reacciones sean acordes a la gravedad de la situación.

Con esto, ponemos fin a esta comisión.

Nuevamente, agradecemos la presencia de cada uno de ustedes.

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

-Se levantó la sesión a las 14:30 horas.

CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA

Redactor

Jefe Taquígrafos de Comisiones.

ÁLVARO HALABI DIUANA
Secretario Abogado de la Comisión