



**SESIÓN N°8, 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 LA CIUDAD DE CONCEPCIÓN EN JUEVES 24 DE JULIO DE 2025. SE ABRE A LAS 11:05 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 Concepción, señor Héctor Muñoz
- El Delegado Regional Presidencial del Biobío, señor Eduardo Pacheco.
- El Comandante en Jefe de la Segunda Zona Naval y Jefe de Defensa Nacional para las Provincias de Arauco y Biobío, señor Arturo Oxley.
- El abogado representante de la tripulación del buque pesquero PAM “Cobra”, señor Alejandro Espinoza (confirmado por zoom)
- La Representante de los Familiares de los tres pescadores desaparecidos en caleta Alto del Rey, señora Pamela Reyes.
- La señora Jessica Bauerle, viuda producto de un accidente laboral marítimo que sufrió su esposo.
- La representante de la Corporación Nacional de Mujeres de la Pesca Artesanal, señora Sara Garrido.
- La Vocera de las siete Familias de los tripulantes de la embarcación Bruma; Presidenta de la Asociación Gremial Bacaladera del Maule, y Presidenta de la Federación Nacional Bacaladera de Chile, FENABACH, señora Claudia Urrutia.

El Fiscal Regional (S) del Ministerio Público de la región del Biobío, señor Michelangelo Bianchi; el Gerente General de la Empresa Blumar S.A., señor Gerardo Balbontín, y el Abogado de la Universidad de Concepción, Experto en materias relacionadas con Derecho Marítimo, señor Javier Fernández, se excusaron de asistir.

**Resultados:**

**Se recibió la exposición de todos los invitados confirmados.**



Firmado electrónicamente

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

Código de verificación: 578F0B1B16BCB9BA

## **ASISTENCIA**

Preside su titular el diputado señor Hugo Rey.

Asisten los integrantes de la Comisión, los y las diputadas señoras María Candelaria Acevedo, Roberto Arroyo, Roberto Celedón, Felipe Donoso, Jorge Guzmán, Karen Medina, Joanna Pérez, Marlene Pérez, Hugo Rey, Alexis Sepúlveda y Consuelo Veloso.

Asiste además la diputada señora Francesca Muñoz.

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 Delegado Regional Presidencial del Biobío, señor Eduardo Pacheco; el Comandante en Jefe de la Segunda Zona Naval y Jefe de Defensa Nacional para las Provincias de Arauco y Biobío, señor Arturo Oxley, junto al Gobernador Marítimo de Talcahuano, Capitán de Navío Litoral, Sergio Wall Olivari; el abogado representante de la tripulación del buque pesquero PAM "Cobra", señor Alejandro Espinoza (confirmado por zoom); la Representante de los Familiares de los tres pescadores desaparecidos en caleta Alto del Rey, señora Pamela Reyes; la señora Jessica Bauerle, viuda producto de un accidente laboral marítimo que sufrió su esposo, señor Luis Monsalve (Q.E.P.D), quien asiste junto a su cuñado, señor Emilio Monsalve; la representante de la Corporación Nacional de Mujeres de la Pesca Artesanal, señora Sara Garrido, y 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.

## **CUENTA.**

Se han recibido los siguientes documentos:

1.- Confirmaciones de asistencia a la sesión de hoy:

-Diputados y Diputadas:

Señora María Acevedo

Señor Roberto Arroyo

Señor Roberto Celedón

Señora Joanna Pérez

Señora Marlene Pérez

Señora Consuelo Veloso

-Invitados:

El Delegado Regional Presidencial del Biobío, señor Eduardo Pacheco.

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

El abogado representante de la tripulación del buque pesquero PAM "Cobra", señor Alejandro Espinoza (confirmado por zoom)

La representante de la Corporación Nacional de Mujeres de la Pesca Artesanal, señora Sara Garrido.

La señora Jessica Bauerle, viuda producto de un accidente laboral marítimo que sufrió su esposo.

La Representante de los Familiares de los tres pescadores desaparecidos en caleta Alto del Rey, señora Pamela Reyes.

**Se tuvo presente las confirmaciones.**

2.- Excusas:

-Diputados y Diputadas:

Señor Jaime Naranjo

Señor Benjamín Moreno (permiso sin goce de dieta)

-Invitados:

El Fiscal Regional (S) del Ministerio Público de la región del Biobío, señor Michelangelo

Bianchi, su Secretaria, señora Marcela Godoy, indica en correo electrónico que “se encuentran pendientes diversas diligencias en el marco de una investigación no formalizada, con líneas de investigación y piezas de la misma que son de la mayor relevancia, que están declaradas como secretas.

No obstante lo anterior, el Sr. Fiscal Regional Subrogante está disponible para conversar con el H. Diputado, mediante Ley de Lobby, de este tema y otros que sean de su interés.”.

El Abogado de la Universidad de Concepción, Experto en materias relacionadas con Derecho Marítimo, señor Javier Fernández, se excusó de asistir por tener compromisos profesionales.

El Gerente General de la Empresa Blumar S.A., señor Gerardo Balbontín, por existir investigaciones abiertas por el Ministerio Público y la Fiscalía Marítima.

**Se tuvo presente las excusas.**

## **ACUERDOS.**

La Comisión acordó lo siguiente:

1.- Oficiar al Ministro del Interior, señor Álvaro Elizalde, con copia al Ministro de Seguridad Pública, señor Luis Cordero, solicitando información respecto al estado de implementación de la ley N°21.500 que regula el proceso unificado de búsqueda de personas desaparecidas y crea el sistema interconectado para estos efectos.

2.- Oficiar a la Ministra de Defensa, señora Adriana Delpiano, para que, por su intermedio, el Comandante en Jefe de la Armada a través de los organismos pertinentes, informen a esta Comisión, el cronograma de todos los hechos y acciones que se hayan realizado, como también de los responsables de aquellos, desde el llamado de emergencia de las familias de la embarcación la “Bruma” el pasado 30 de marzo del año en curso, a propósito de la coalición con el PAM Cobra, hasta los actos administrativos y de respuesta por parte de la institución.

Asimismo, informe si en paralelo atendían otra emergencia, por motivos de medición de recursos.

3.- Prorrogar hasta las 14:10 horas la sesión de hoy.

4.- Invitar la para próxima sesión del martes 5 de agosto, al Fiscal Nacional del Ministerio Público, señor Ángel Valencia y al Director Nacional de la Policía de Investigaciones de Chile (PDI), señor Eduardo Cerna.

Luego de recibir las exposiciones antes señaladas, se procederá al inicio de la discusión de las conclusiones o proposiciones de la investigación a consignar en el informe a despachar a Sala.

## **ORDEN DEL DÍA.**

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

**El Comandante en Jefe de la Segunda Zona Naval y Jefe de Defensa Nacional para las Provincias de Arauco y Biobío, señor Arturo Oxley**, en su calidad de responsable del Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento Marítimo (MRCC), entregó a la comisión investigadora un relato pormenorizado de las acciones desarrolladas por la Armada de Chile en el marco del operativo de búsqueda de la lancha motor Bruma y sus siete tripulantes desaparecidos.

Inició su intervención recordando que ya había comparecido anteriormente ante la misma comisión, oportunidad en la que expuso de manera extensa los antecedentes del caso. En esta ocasión, además de reiterar su compromiso institucional y personal con la transparencia y la rendición de cuentas, señaló que había preparado un video-resumen con imágenes y narración sobre el desarrollo de la operación, en consideración a que algunos

miembros de la comisión no habían estado presentes en la sesión anterior.

Durante la exposición, destacó que desde el primer momento se trabajó con el objetivo prioritario de encontrar con vida a los tripulantes desaparecidos, desplegando todos los medios humanos y materiales disponibles. Se activaron unidades aeronavales, buques de superficie, personal especializado en rescate y buzos tácticos, además de personal del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada. Asimismo, se trajeron refuerzos desde otras zonas navales para reforzar las capacidades institucionales, agregó.

Indicó que se aplicaron protocolos técnicos internacionales para definir el área SAR (Search and Rescue), a partir de la última posición conocida de la Bruma y con base en modelos de deriva. El área de búsqueda se ajustó sucesivamente con base en los hallazgos realizados, incluyendo restos flotantes y elementos de la embarcación.

Subrayó que durante todo el proceso se mantuvo una comunicación directa, permanente y respetuosa con los familiares de los tripulantes desaparecidos, procurando que fueran los primeros en conocer cada avance o hallazgo relevante, incluso cuando las noticias eran dolorosas o desfavorables. Dicha relación, según indicó, fue parte esencial de la labor institucional en un contexto marcado por el sufrimiento humano y la alta sensibilidad pública del caso.

El Comandante relató que, tras confirmarse el hallazgo de la balsa salvavidas sin activar y transcurridos 14 días desde la desaparición, se dio paso a una segunda fase del operativo, centrada en la búsqueda submarina de la embarcación y sus restos. Para ello se gestionó, a través de la Armada, la participación de empresas privadas con capacidades tecnológicas avanzadas, tales como Andesub y Ardentia, las cuales operaron vehículos operados remotamente (ROV) en profundidades cercanas a los 300 metros, manifestó.

Gracias a estas labores se logró detectar restos significativos de la lancha Bruma, constatándose un alto nivel de daño estructural, lo que dio cuenta de la violencia del siniestro. Las imágenes obtenidas fueron puestas a disposición de las autoridades competentes, añadió.

Asimismo, informó que el día miércoles 16 de abril se realizó una última rebusca de superficie en el área del siniestro, finalizando con un acto simbólico de recogimiento en presencia de los familiares de los tripulantes, con el propósito de rendir homenaje y expresar el respeto institucional ante una tragedia de gran impacto humano.

Finalmente, reiteró que todos los antecedentes y registros de la operación fueron puestos a disposición del Ministerio Público y de la Fiscalía Marítima, y reafirmó el compromiso de la Armada de Chile con la salvaguarda de la vida humana en el mar, así como con los valores del deber, la lealtad, el honor y la transparencia.

De entre los **diputados señores Alexis Sepúlveda, Roberto Arroyo, Roberto Celedón y Hugo Rey**, se reiteró la consulta, en particular al contralmirante Arturo Oxley, en relación con la capacidad de reacción institucional ante emergencias marítimas, centrándose en los procedimientos, tiempos de respuesta y tecnología disponible para operaciones de búsqueda y salvamento.

En primer término, se consultó cuál es, desde la perspectiva de la Armada, el aspecto más relevante a mejorar para optimizar la capacidad de respuesta inmediata ante una alerta de desaparición en el mar, considerando que las condiciones marítimas, a diferencia de los hechos en tierra, hacen que los minutos y horas iniciales sean determinantes para salvar vidas.

Se solicitó precisar si existe algún espacio institucional u operativo para corregir o fortalecer los protocolos actuales, particularmente respecto a la reacción frente a las primeras señales de alerta, como lo fue en este caso el aviso de familiares de la embarcación Bruma en la localidad de Constitución, quienes alertaron por la falta de contacto. Se requirió establecer con precisión cuánto tiempo transcurrió entre ese primer aviso y la salida efectiva de medios navales o aeronavales en la búsqueda, pidiendo se detalle cronológicamente ese lapso crítico.

Adicionalmente, formularon preguntas relativas a la tecnología disponible para la búsqueda nocturna, consultando específicamente qué capacidades posee actualmente la Armada para operar de noche, considerando la mayor dificultad de visibilidad en el mar, y qué limitaciones tecnológicas existen al respecto. Se pidió también que se indique qué mejoras o adquisiciones podrían considerarse necesarias para fortalecer esa capacidad, de modo que la Comisión pueda eventualmente recomendar al Ministerio de Defensa la compra o incorporación de nuevos sistemas de detección, vigilancia o rescate para mejorar la cobertura, prontitud y eficacia de las operaciones SAR (Search and Rescue).

**El diputado señor Jorge Guzmán**, planteó una consulta específica respecto a la aplicación del Ordinario N.º 22/10 de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), el cual regula la fiscalización del consumo, tenencia o influencia de alcohol, drogas o sustancias psicotrópicas en el ámbito marítimo.

En ese contexto, preguntó expresamente si se fiscalizó el cumplimiento de dicha normativa en el caso del pesquero Pan Cobra, específicamente si se aplicaron los controles correspondientes a su tripulación al momento de ocurrir el siniestro o en los días inmediatamente posteriores, conforme a los procedimientos establecidos por la autoridad marítima.

El diputado indicó que, si su pregunta no fuera procedente dentro de las atribuciones o competencias del oficial presente, se agradecería su aclaración en esos términos.

**La diputada señora Joanna Pérez**, como autora junto a la diputada Marisela Santibáñez de la Ley N.º 21.369 sobre búsqueda de personas desaparecidas, manifestó la necesidad de esclarecer institucionalmente, con la participación de la Armada, los procedimientos actualmente vigentes y las posibilidades de mejora que permitan reducir al mínimo los tiempos de reacción ante emergencias marítimas, particularmente aquellas que involucran desapariciones de personas en el mar.

Destacó que lo ocurrido con la embarcación Bruma no puede entenderse como un hecho aislado o de ocurrencia en tierra, sino como una emergencia en territorio marítimo, donde los primeros minutos y horas son cruciales para la supervivencia, por lo que deben existir respuestas coordinadas, inmediatas y eficaces.

Planteó que la actual legislación ya entrega herramientas para ello, como lo hace la mencionada Ley de Búsqueda, la cual, según indicó, no ha sido aplicada debidamente en muchos casos, pese a estar en plena vigencia desde hace tiempo. En ese sentido, consultó si el contralmirante conoce la ley y si existen protocolos institucionales en la Armada para su activación, en coordinación con el Ministerio del Interior, el Ministerio Público y otros organismos competentes.

La diputada subrayó que la ley elimina la antigua exigencia de esperar un plazo determinado para activar una búsqueda formal, y establece que toda denuncia de desaparición debe ser atendida de inmediato, sin dilaciones, tanto en tierra como en mar o aire, en todo el territorio nacional.

Agregó que la Subsecretaría del Interior reconoció recientemente en otra comisión que aún existen deudas pendientes en la implementación efectiva de esta legislación, y señaló que lo mismo ocurre con los protocolos del Ministerio Público y de otras instituciones que deben actuar de forma temprana y coordinada.

Finalmente, valoró la disposición humana y profesional de la Armada, reconociendo el esfuerzo de su personal y la cercanía mostrada hacia las familias afectadas, pero recalcó que el desafío es institucionalizar esa actitud y convertirla en práctica sistemática, más allá de la voluntad de autoridades particulares. En esa línea, pidió al contralmirante señalar qué mecanismos actuales existen para aplicar la ley de búsqueda, qué mejoras recomienda implementar y qué otras medidas legislativas o administrativas pueden impulsarse desde esta comisión para garantizar una respuesta estatal oportuna, especialmente considerando la desconfianza histórica que existe entre la pesca artesanal y los actores institucionales del sector pesquero-industrial.

**El Comandante en Jefe de la Segunda Zona Naval y Jefe de Defensa Nacional para las Provincias de Arauco y Biobío, señor Arturo Oxley**, manifestó su disposición a colaborar con la comisión y a compartir la experiencia institucional acumulada en situaciones de emergencia marítima, incluyendo el caso de la lancha Bruma.

Indicó que, respecto a los tiempos exactos de respuesta y despliegue, estos serían informados oportunamente por los canales formales, ya que no contaba en ese momento con todos los datos específicos. No obstante, recalcó que no tenía duda alguna de que hay espacios concretos de mejora, tanto desde el punto de vista operativo como tecnológico.

En ese sentido, destacó que uno de los principales desafíos identificados es la necesidad de contar con mejores implementos tecnológicos y sistemas dedicados de emergencia, en especial en lo relativo al seguimiento satelital de embarcaciones. Explicó que, si bien el sistema POSAT cumple un rol relevante, no fue concebido como un sistema específico para emergencias marítimas, y por lo tanto no entrega todas las capacidades deseables ante incidentes críticos.

Asimismo, señaló que uno de los factores que facilitó la operación de búsqueda en el caso de la Bruma fue la existencia de un punto de referencia claro del incidente, lo que redujo la incertidumbre espacial y permitió aplicar un modelo de deriva más preciso para estimar zonas de búsqueda.

No obstante, advirtió que no todos los casos tienen ese nivel de certeza, y por tanto resulta indispensable avanzar en herramientas que permitan una respuesta estatal más eficiente y proactiva, no solo cuando hay una solicitud explícita de familiares o autoridades, sino como política estructural frente a emergencias.

En relación con la fiscalización del consumo de alcohol y drogas, señaló que no tenía antecedentes concretos a la vista sobre la aplicación del ordinario O-22/10 de DIRECTEMAR en relación a la tripulación del "Pan Cobra", pero indicó que solicitaría la información correspondiente para su remisión a la comisión.

Finalmente, en cuanto al financiamiento, informó que la Armada no dispone de un fondo exclusivo para emergencias, y que los recursos utilizados en estas operaciones provienen del presupuesto institucional general. Por tanto, valoró la propuesta del diputado en orden a considerar la creación de fondos regionales de emergencia, lo cual permitiría fortalecer las capacidades de respuesta frente a eventos críticos, tanto marítimos como en otros ámbitos del territorio nacional.

Por último, reiteró su disposición a colaborar con la comisión, compartir la experiencia institucional acumulada en este y otros casos, y contribuir a la elaboración de propuestas que permitan fortalecer el sistema nacional de búsqueda y salvamento marítimo.

**La representante de la Corporación Nacional de Mujeres de la Pesca Artesanal, señora Sara Garrido**, intervino ante la comisión señalando que proviene de la caleta de Coliumo, Región del Biobío, lugar desde donde zarpó por última vez la embarcación Bruma. Indicó que su intervención busca aportar una mirada desde su experiencia como mujer de la pesca artesanal y esposa de un pescador artesanal, destacando su vínculo de vida con el mar y el conocimiento directo de las condiciones en que viven las familias del sector.

Manifestó su preocupación por la situación de desprotección en que se encuentran los pescadores artesanales y sus familias, quienes no cuentan con una plataforma social adecuada, ni seguridad social, ni reconocimiento de enfermedades laborales propias del rubro. Recalcó que las actuales leyes no han contemplado de forma suficiente la realidad que enfrenta este sector, afectando especialmente a las mujeres recolectoras, trabajadores de actividades conexas e hijos de pescadores.

En ese sentido, sostuvo que la discusión de la nueva ley de Pesca, más allá del avance que representa el proyecto sobre fraccionamiento, requiere con urgencia la incorporación de una plataforma social robusta. A juicio de la expositora, dicha plataforma constituye el "cerebro" que debe acompañar al "corazón" económico de la actividad pesquera, permitiendo

con ello dotar de seguridad y dignidad a quienes viven del mar.

Asimismo, informó sobre el proyecto de ley presentado en conjunto con la senadora Claudia Pascual (boletín N°16.493-07), destinado a modificar los cuerpos legales que regulan la declaración de muerte presunta en casos de desaparición de naves o aeronaves, a fin de reducir los plazos y simplificar su tramitación. Indicó que este procedimiento se ha transformado en un cuello de botella que afecta gravemente a las familias de pescadores desaparecidos, quienes enfrentan trabas administrativas y jurídicas, en muchos casos sin recursos económicos ni representación legal efectiva.

Explicó que, sin dicho certificado, las familias no pueden acceder a seguros, herencias ni otros trámites legales fundamentales, y que ha conocido casos en que su obtención ha demorado entre 20 y 25 años, calificando dicha situación como inaceptable.

Finalmente, realizó un llamado a la justicia y al funcionamiento efectivo de las instituciones, señalando que tragedias como la del Bruma, la Victoria en Valdivia, la Estrella del Sur o la reciente ocurrida en caleta Alto del Rey no deben quedar impunes ni ser olvidadas. Enfatizó que las familias, especialmente las mujeres, madres, hijas y hermanas, son quienes quedan esperando verdad, justicia y protección. Por ello, reiteró la necesidad de avanzar en una legislación que otorgue seguridad real al mundo de la pesca artesanal, evitando que las familias deban seguir dependiendo de bonos o pensiones insuficientes. Cerró su intervención expresando su esperanza en que esta comisión marque un precedente para que se esclarezcan los hechos y se otorgue la justicia que las familias merecen.

**El Delegado Regional Presidencial del Biobío, señor Eduardo Pacheco**, agradeció la invitación para exponer el trabajo realizado por dicha delegación y resaltó la labor de articulación entre las distintas instituciones del Estado, especialmente en situaciones de emergencia y tragedias ocurridas en la región.

Hizo un reconocimiento público a la dirigente Claudia Urrutia y a los representantes de la pesca artesanal, destacando su constante lucha y el dolor sufrido por las familias afectadas. Se subraya la disposición de la delegación presidencial para apoyar y acompañar en todo momento a las víctimas, y se reafirma el compromiso de seguir trabajando para responder a las necesidades de la comunidad.

En relación con los trágicos eventos ocurridos entre el 30 de marzo y el 16 de abril, detalló el protocolo seguido por la Delegación Presidencial Regional frente a los casos de naufragios y desapariciones. Mencionó que, tras la alerta inicial por parte de la Armada de Chile, se activó de manera inmediata el protocolo de búsqueda y rescate marítimo (SAR), con la coordinación de diversas instituciones especializadas, entre ellas el GOPE de Carabineros, la Brigada de Homicidios de la Policía de Investigaciones, Bomberos a través de su Grupo Especializado en Rescate Subacuático (Gersa), y los municipios asociados.

Asimismo, hizo hincapié en la necesidad de brindar un apoyo integral a las familias afectadas, tanto en términos logísticos como emocionales. Se detalla que la Delegación Presidencial se encargó de coordinar el apoyo necesario en temas de alimentación, calefacción y alojamiento, y de garantizar que las familias recibieran información oportuna durante el proceso de búsqueda.

Explicó que, además del trabajo conjunto con las autoridades de seguridad y rescate, se establecieron canales de comunicación constantes con las familias, para reducir la incertidumbre y mantenerles informadas sobre el avance de la operación de rescate.

También mencionó los esfuerzos realizados para facilitar los trámites relacionados con el Servicio Médico Legal, el Programa de Apoyo a Víctimas del Ministerio del Interior, y otros apoyos logísticos necesarios en momentos de crisis, tales como la organización de velorios o ceremonias simbólicas, como ocurrió en el caso de la Bruma.

Finalmente, destacó que existen procesos investigativos en curso, bajo la dirección del Ministerio Público, y expresa la disposición total de las instituciones a colaborar en las investigaciones. Reiteró el compromiso del gobierno para continuar mejorando los protocolos de acción y para apoyar cualquier iniciativa legislativa que tenga como objetivo perfeccionar

la respuesta ante este tipo de emergencias.

**El abogado representante de la tripulación del buque pesquero PAM “Cobra”, señor Alejandro Espinoza**, quien, por zoom, expuso el estado actual de las investigaciones en torno al accidente marítimo ocurrido la madrugada del 30 de marzo de 2025, en el cual la embarcación pesquera industrial Pan Cobra colisionó con la lancha motor Bruma.

Indicó que existen tres investigaciones en curso: la realizada por el fiscal marítimo, que debe establecer responsabilidades profesionales, técnicas y disciplinarias; la investigación del Ministerio Público, orientada a determinar eventuales responsabilidades penales; y la labor fiscalizadora de la Comisión Investigadora conforme a la Constitución y la ley.

Respecto al trayecto del Pan Cobra, explicó que la nave zarpo el 29 de marzo desde San Vicente con rumbo sur-hueste hacia la isla Mocha, buscando manchas de pesca, y que a las 3:00 de la madrugada del día siguiente realizó un cambio de rumbo motivado por información compartida por otro pesquero industrial (Don Tito). A las 3:08 aproximadamente se produjo la colisión con la lancha Bruma, según datos del sistema AIS que indican que el Pan Cobra no modificó su velocidad ni detectó la embarcación menor antes del impacto.

El abogado destacó la cooperación plena de la tripulación del Pan Cobra y de la empresa armadora, Blumar S.A., con las autoridades investigadoras, subrayando que las versiones entregadas por los tripulantes han sido consistentes y que no existió ningún pacto de silencio ni ocultamiento de información.

Explicó que inicialmente no se reconoció la participación del Pan Cobra debido a información errónea sobre la hora del accidente, que se corrigió tras un informe satelital recibido el 22 de abril, que confirmó la coincidencia horaria y geográfica entre ambas embarcaciones.

En cuanto a las cámaras de grabación a bordo del Pan Cobra, detalló que existen tres tipos: las instaladas por Sernapesca para fiscalización de pesca, las dispuestas por la empresa para seguridad interna, y las de la cabina del puente, reguladas por la autoridad marítima para monitoreo del piloto automático. Todas las grabaciones están bajo custodia del Ministerio Público y no han sido accesibles ni para la tripulación ni para la empresa, desmintiendo versiones de posible manipulación o borrado.

Finalmente, hizo una revisión de la normativa marítima vigente en Chile, aclarando que las obligaciones de vigilancia y prevención de abordajes aplican a todas las embarcaciones, sin importar su tamaño. Destacó la posible falta de vigilancia adecuada por parte de la lancha Bruma y el incumplimiento de normas relacionadas con la comunicación de posición y uso de equipos AIS, que podrían haber evitado la colisión. Propuso, además, la obligatoriedad de contar con equipo AIS para todas las embarcaciones que naveguen en alta mar.

El abogado concluyó señalando que no corresponde a la defensa ni a la empresa determinar responsabilidades, sino que corresponde a las autoridades competentes, y expresó su convicción de que nadie tuvo intención de causar esta tragedia.

**El diputado señor Alexis Sepulveda**, señaló que la exposición del abogado defensor del Cobra es percibida como un intento de deslindar toda responsabilidad hacia la lancha Bruma, minimizando o negando la posible culpa de la embarcación industrial en el accidente, y se entiende por el rol que cumple.

Resaltó la necesidad de considerar un punto central cuestionado, que es el viraje repentino que hizo el Cobra a las 3:00 am, modificando su rumbo para dirigirse hacia la zona donde estaba fondeada la lancha Bruma, cuyo rol como embarcación estacionaria debería facilitar su detección y evitación de la colisión. Sin embargo, el abogado no logra explicar la causa de este cambio de rumbo, dejando un vacío importante en la explicación del accidente.

Destacó que el tiempo para reaccionar ante el giro del Cobra fue extremadamente corto, lo que pone en duda la capacidad de la lancha menor para evitar el impacto, y aumenta la responsabilidad del pesquero industrial por realizar un viraje inesperado en su ruta.

Además, subrayó la gravedad del caso debido a la muerte de siete pescadores artesanales, lo que eleva la exigencia de una investigación y acción judicial pronta y efectiva.

Finalmente, expresó un llamado crítico y urgente a la fiscalía para que avance en la formalización y en la investigación, cuestionando la lentitud del proceso y sugiriendo que podría haber influencias de la pesca industrial para proteger a los responsables.

**El diputado señor Roberto Celedón**, destacó la importancia de escuchar a los representantes y responsables de la nave Pan Cobra, involucrada en la colisión con la lancha Bruma, para conocer su versión y aportar al esclarecimiento del accidente.

Indicó que, con base en información entregada por Sernapesca el 5 de mayo de 2025, se presentó un análisis del trayecto y velocidades registradas por el Pan Cobra en la madrugada del 30 de marzo. Según los datos, a las 2:58 la nave navegaba a 12 nudos, a las 3:01 bajó a 10,5 nudos, a las 3:13 redujo a 8 nudos, mantuvo esta velocidad a las 3:28, y a las 3:40:48 aceleró nuevamente a 10,6 nudos. Esta disminución de velocidad cercana al momento probable de la colisión es un hecho relevante que los responsables de la conducción de la nave debieron observar y gestionar adecuadamente, agregó.

Asimismo, recordó el mandato del artículo 112 de la Ley de Navegación, que establece la obligación de los capitanes de prestar auxilio inmediato a otras embarcaciones, su dotación y pasajeros, en caso de colisión o abordaje. Indicó que el contexto del accidente podría ser distinto si esta obligación hubiese sido cumplida, salvo que la colisión hubiera causado resultados fatales instantáneamente. En este sentido, subrayó la necesidad de que la familia de las víctimas y la sociedad conozcan la verdad sobre el cumplimiento o incumplimiento de esta responsabilidad.

Finalmente, consultó si está en conocimiento de la Comisión si todas las cámaras instaladas a bordo del Pan Cobra se encontraban en funcionamiento al momento del accidente, y si la información contenida en la “caja naranja” aporta datos sobre el estado operativo de las cámaras, en especial la cámara regulada por la normativa Super Sol, que debería registrar imágenes y audio relevantes para la investigación.

**La diputada señora Marlene Pérez**, expresó su compromiso total y absoluto con el caso, calificando como inaceptable el retraso en la obtención de antecedentes concretos sobre el accidente y manifestando la esperanza de que la comisión pueda avanzar en sus conclusiones. Asimismo, destacó la importancia de que dichas conclusiones sirvan para mejorar el proyecto de ley presentado en conjunto con el presidente de la comisión, con el objetivo de evitar que hechos similares se repitan en el futuro.

Manifestó también preocupación respecto a afirmaciones realizadas por el abogado defensor de la embarcación Pan Cobra, particularmente en relación a la supuesta falta de información de la lancha Bruma sobre su situación de fondeo. Señaló que, dado que la investigación está bajo secreto y la Armada mantiene reserva sobre el expediente, resultaría necesario conocer qué elementos concretos y objetivos sustentan dicha afirmación, instando a que se esclarezca esa información.

Finalmente, destacó la importancia de que sean las personas directamente involucradas o con responsabilidad las que expongan sus versiones, priorizando el aporte de quienes poseen información relevante para el esclarecimiento del caso.

**La Representante de los Familiares de los tres pescadores desaparecidos en caleta Alto del Rey, señora Pamela Reyes**, expuso la experiencia vivida por su comunidad frente a un accidente marítimo ocurrido en la desembocadura del río Bío Bío. Señaló que, si bien el accidente es diferente al del caso Bruma, las familias comparten el mismo sentimiento de desesperación y angustia ante la incertidumbre y la falta de respuestas concretas.

Durante su intervención, destacó la preocupación por los tiempos de respuesta y protocolos de búsqueda de la Armada, señalando que en su caso particular la búsqueda se vio afectada por problemas institucionales de competencia entre el GOPE y la Armada, además de las condiciones climáticas adversas que complicaron las labores. Expresó que la falta de un lugar concreto del accidente genera una angustia profunda, al no contar con un

espacio físico para la conmemoración y duelo de sus familiares.

Resaltó la importancia de contar con una unidad especializada en la búsqueda de personas desaparecidas en el mar, que agilice las respuestas y evite la prolongación del sufrimiento de las familias. Asimismo, agradeció el acompañamiento y apoyo brindado por algunos diputados presentes.

Finalmente, manifestó la esperanza de que esta comisión investigadora pueda contribuir a generar mejoras concretas que eviten que tragedias similares se repitan, así como la necesidad de claridad y justicia para las familias afectadas, enfatizando que, aunque los casos sean distintos, el dolor y la angustia son compartidos.

**La señora Jessica Bauerle, viuda producto de un accidente laboral marítimo que sufrió su esposo, señor Luis Monsalve (Q.E.P.D), quien asiste junto a su cuñado el señor Emilio Monsalve,** quienes expusieron la experiencia vivida tras la muerte de su ser querido, ocurrida hace casi tres años en un centro de cultivo en la región de Aysén. Señalaron que, a diferencia de las estadísticas oficiales que contabilizan 81 fallecimientos en esta industria desde 2013, el caso de su hermano inicialmente fue considerado una muerte natural y solo luego fue reclasificado como accidente laboral, lo que motivó acciones civiles, laborales y penales en curso.

Durante su intervención, presentó evidencia documental y registros de comunicaciones vía WhatsApp que el señor Luis Monsalve (Q.E.P.D) envió en las horas previas a su fallecimiento, intentando activar un procedimiento de evacuación ante un deterioro de su salud mientras trabajaba en un pontón. Sin embargo, manifestó que el protocolo de evacuación no fue aplicado correctamente, pues las embarcaciones de rescate designadas en el plan de contingencia se encontraban a distancias considerablemente lejanas, lo que retrasó la atención.

Se señaló además la improvisación que persiste en el sur del país al enfrentar emergencias en la industria salmonera, y la insuficiente coordinación en las respuestas, situación que se refleja en la sanción emitida por la Seremi de Salud de Aysén contra la empresa Blumar, ratificada por la Corte de Apelaciones de Coyhaique.

Finalmente, explicaron que la causa de muerte determinada fue asfixia por aspiración de contenido gastroesofágico y descartó cualquier relación con consumo de drogas o alcohol, según exámenes toxicológicos negativos. Destacó que la falta de embarcaciones disponibles para realizar el reconocimiento del sitio del suceso evidenció falencias en la respuesta de la autoridad marítima.

Se concluyó enfatizando la importancia de reconocer y proteger a los trabajadores de la industria salmonera, y agradeció la oportunidad de dar a conocer este testimonio, en representación de quienes trabajan en condiciones adversas y con riesgos considerables.

**La diputada señorita Consuelo Veloso,** expresó su profunda impresión frente a la situación planteada, destacando que en un momento crítico se llamó a una persona que se encontraba de vacaciones, lo que dificultó la respuesta rápida y efectiva. Reiteró sus condolencias por la pérdida de los familiares afectados y reconoció que ninguna comisión podrá devolver a los seres queridos, pero es fundamental avanzar en la prevención.

Se refirió a la declaración del abogado de la embarcación Bruma, quien reconoció la responsabilidad en el accidente, y al testimonio de familiares y representantes pesqueros que señalaron la conducta habitual en la industria pesquera de evadir responsabilidades, donde las embarcaciones suelen “pasar por encima” de otras, generando un ambiente de alta flexibilidad y falta de cumplimiento en el deber de auxilio.

Destacó la necesidad de que la futura ley Bruma incluya sanciones más estrictas para quienes omitan el deber de auxilio, y que se eleven las obligaciones legales de quienes trabajan en la pesca industrial y artesanal, dada la naturaleza riesgosa de la actividad. Señaló que la omisión del deber no solo es una falla moral o ética, sino que debe ser sancionada legalmente con las penas más severas.

Finalmente, hizo un llamado a la comisión para que en la próxima discusión de la ley de presupuestos se aumenten los recursos destinados a emergencias marítimas. Indicó que, si bien actualmente se movilizan todos los recursos disponibles, éstos son insuficientes para atender múltiples eventos, por lo que es imprescindible reforzar esta área para evitar futuras tragedias.

**La Presidenta de la Asociación Gremial Bacaladera del Maule, y Presidenta de la Federación Nacional Bacaladera de Chile, FENABACH, señora Claudia Urrutia,** aclaró que la responsabilidad principal de Directemar es la salvaguarda de la vida en el mar, pero subrayó que su función abarca todos los medios acuáticos, incluyendo ríos, lagos y lagos artificiales. En consecuencia, el manejo de emergencias en estos espacios corresponde a Directemar, siendo crucial la rapidez en la respuesta.

Mencionó que los estándares internacionales de tiempo de respuesta ante emergencias marítimas son 15 minutos en la Unión Europea y 30 minutos en otros países. En el caso Bruma y en otros incidentes analizados, la respuesta se produjo en horas, lo que resulta inadmisibles dada la importancia del tiempo para el rescate y salvamento.

Señaló que, a pesar de que la embarcación siniestrada fue avistada, no se protegió adecuadamente, siendo arrastrada por el mar hasta que pescadores encontraron sus restos, situación que evidencia fallas en el manejo de la emergencia y en las investigaciones posteriores.

Respecto al caso particular de la familia afectada, enfatizó que, si la empresa Blumar no contaba con la capacidad para activar un auxilio inmediato, debieron haberse activado de forma inmediata los protocolos de salvamento por parte de Directemar, dado que la acuicultura también está dentro de sus competencias.

Relató que, tras el fallecimiento del hermano del expositor, solicitó el inicio de un sumario marítimo, y se constató que la autoridad marítima fue notificada sólo del hecho consumado, y que la comunicación se realizó desde un centro de cultivo distante más de mil kilómetros, lo que evidencia la improvisación en la gestión del accidente.

Además, criticó la falta de control y normativas mínimas en embarcaciones artesanales, como la ausencia de botiquín y capacitación en primeros auxilios, así como la inexistencia de controles básicos de signos vitales, reflejando un estado de abandono y falta de fiscalización estatal.

Finalmente, planteó que estos hechos evidencian una cultura laboral deficiente en la industria acuícola, donde no se generan los cambios normativos ni se activa la supervisión necesaria para prevenir accidentes, resultando en un abandono total por parte del Estado en la protección de estos trabajadores.

**El presidente diputado señor Hugo Rey,** manifestó que Comisión lamentan profundamente los hechos expuestos y expresa su más sincera solidaridad con las familias afectadas. Esperamos que la justicia pueda avanzar con la celeridad necesaria para brindar tranquilidad, en parte, a quienes hoy sufren estas irreparables pérdidas, añadió.

El propósito de esta Comisión va más allá del mandato específico entregado por el Congreso. Buscamos proponer modificaciones legales, actualizaciones de protocolos y, sobre todo, establecer obligaciones concretas para asegurar una respuesta rápida ante emergencias marítimas. Esto es especialmente relevante en contextos como el de los pescadores artesanales o trabajadores embarcados en zonas remotas, donde actualmente el auxilio oportuno no está garantizado.

En muchos de los casos que hemos conocido, las denuncias no fueron acogidas con la seriedad y prontitud requeridas. Si ello se hubiese realizado correctamente, podríamos estar hablando de vidas que habrían sido salvadas. Por tanto, nuestra labor se orienta a evitar que tragedias como las que han sido relatadas se repitan.

Dentro de las conclusiones preliminares que esta Comisión propondrá, que se encuentra la necesidad de incluir en la Ley de Presupuestos una partida específica destinada

a emergencias marítimas, con recursos asignados directamente a la Armada de Chile, distintos de los fondos generales. Asimismo, propondremos que el Ejecutivo autorice a los gobiernos regionales a incorporar en sus presupuestos una glosa de emergencia, permitiendo la realización de inversiones orientadas a mejorar la conectividad costera y las capacidades de respuesta de los servicios públicos y embarcaciones en faena.

Esta propuesta ha sido conversada previamente con autoridades regionales, incluyendo al gobernador del Maule, don Pedro Pablo Álvarez-Salamanca, quien ha manifestado su disposición a colaborar en estas materias. Creemos firmemente que con estas medidas se podrá avanzar en un sistema de auxilio más eficaz y con mayor cobertura, especialmente en beneficio de las comunidades costeras y del sector pesquero artesanal.

Finalmente, agradezco la presencia de todos los parlamentarios y colegas que nos han acompañado, en especial a quienes representan a la región del Biobío y han estado presentes en la jornada de hoy.

\*\*\*

Habiéndose cumplido el objeto de la sesión, se levanta a las **14:10 horas**.

### **VERSIÓN TAQUIGRÁFICA**

**COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA ENCARGADA DE FISCALIZAR 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 8ª, celebrada en la ciudad de Concepción, en jueves 24 de julio de 2025, de 11:00 a 14:00 horas.

Preside el diputado señor Hugo Rey.

Asisten las diputadas señoras María Candelaria Acevedo, Karen Medina, Francesca Muñoz, Joanna Pérez, Marlene Pérez y Consuelo Veloso, y los diputados señores Roberto Arroyo, Roberto Celedón, Felipe Donoso, Jorge Guzmán y Alexis Sepúlveda.

Concurren, en calidad de invitados, el comandante en jefe de la Segunda Zona Naval y jefe de Defensa Nacional para las Provincias de Arauco y Biobío, contralmirante señor Arturo Oxley; el gobernador marítimo de Talcahuano, capitán de Navío señor Sergio Wall, y el delegado regional presidencial del Biobío, señor Eduardo Pacheco.

La representante de la Corporación Nacional de Mujeres de la Pesca Artesanal, señora Sara Garrido; la presidenta de los Bacaladeros del Maule, señora Claudia Urrutia; el abogado representante de la tripulación del buque pesquero PAM "Cobra", señor Alejandro Espinoza; la representante de los familiares de los tres pescadores desaparecidos en caleta Alto del Rey, señora Pamela Reyes, y la señora Jessica Bäuerle, viuda producto de un accidente laboral marítimo de su esposo, junto a su cuñado y hermano de la víctima, el señor Emilio

Monsalves.

#### 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.

Con el objeto de ordenarnos, el procedimiento de la sesión será el siguiente. El micrófono se abrirá a medida que se solicite la palabra, tanto a los parlamentarios como a los invitados.

En nombre de la comisión, doy las gracias a la Ilustre Municipalidad de Concepción, particularmente a su alcalde y a la administración del estadio, por facilitarnos este recinto para sesionar hoy.

Saludo a las autoridades locales y a las familias presentes.

Estaba previsto que la sesión comenzara con las exposiciones del alcalde y del delegado, pero como se encuentran atendiendo una emergencia de la comuna, nos pidieron excusarlo; sin embargo, se van a integrar más adelante a la comisión.

El señor Secretario dará lectura a la Cuenta.

*-El señor **HALABÍ** (Secretario) da lectura a la Cuenta.*

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

Tiene la palabra el contralmirante, señor Arturo Oxley.

El señor **OXLEY** (comandante en jefe de la Segunda Zona Naval y jefe de la Defensa Nacional para provincias de Arauco y Biobío).- Señor Presidente, saludo a todos los diputados y diputadas integrantes de la comisión, a los asistentes e invitados. En especial, envío un afectuoso saludo a los familiares de nuestras víctimas desaparecidas de la lancha motor Bruma.

La última vez que tuve la oportunidad de compartir con usted en esta comisión especial investigadora, hice un relato bastante extenso y detallado de todas las acciones que, como comandante en jefe de la Segunda Zona Naval y en mi calidad de NRCC, dan cuenta, con todos los medios que teníamos, sobre los esfuerzos por encontrar vivos a los tripulantes de la Bruma, que era nuestro mayor deseo. Fue un esfuerzo grande y un trabajo en equipo, en el cual nos vinculamos mucho con todos los actores presentes en momentos muy dolorosos para la familia, donde mi gobernador marítimo y el comandante Díaz, quien estaba directamente relacionado con ellos, tratamos siempre de mantenerlos informados sobre

lo que estábamos haciendo, a pesar de que las noticias a veces no eran las que ellos esperaban; sin embargo, la verdad siempre estuvo por delante, tratando de que cualquier información relevante que se difundiera por los medios de prensa, que, sin duda, son muy importantes, llegara primero a ellos con total transparencia.

En ese marco, dado que me invitaron a participar en esta comisión hace solo 48 horas, decidí preparar un pequeño video que, quizá, ustedes conocen. Es un relato que yo mismo hice cuando resumí las operaciones de la Bruma. En este caso, sobrepuse algunas imágenes que dan cuenta del resumen que expliqué, ya que, lamentablemente, algunos de los que estaban en esa oportunidad hoy no se encuentran presentes. De manera que es un buen resumen y quiero compartirlo con ustedes.

Evidentemente, en el marco de mi tarea, quedo atento y dispuesto para contestar las preguntas que ustedes quieran formular.

Mientras instalan el video, y para no perder tiempo, voy a dar inicio a mi presentación.

Durante el proceso de los días que estuvimos comprometidos, hicimos el máximo esfuerzo posible con los medios que contábamos; incluso, trajimos medios institucionales de otras zonas, tratando de abarcar, en el mínimo tiempo posible y con las máximas capacidades tecnológicas e institucionales, el área *Search and Rescue* (SAR), que inicialmente se había definido como el punto donde encontramos los restos de la Bruma desde el primer momento.

En ese orden de ideas, trabajamos con todos los medios que teníamos disponibles en la zona, de tipo aeronavales, de superficie y nuestros buques. También, alistamos y trajimos a personal del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, a nuestro personal especialista de buzos, que *in situ* se incorporó a las labores de trabajo. Evidentemente, como siempre he dicho, nuestras primeras tareas siempre estuvieron enfocadas a buscar a los pescadores y, ojalá, encontrarlos con vida. Ese fue el esfuerzo principal, y para ello se siguieron protocolos técnicos y algunas cosas que expliqué. Incluso, a veces mucha gente se preguntaba por qué la Armada no estaba donde se encontraba el pesquero, pero nosotros íbamos donde se encontraba a la deriva.

Señor Presidente, ahora estamos en condiciones de ver el video al que hice referencia.

*(Se exhibe video)*

Este es un video, un resumen. La verdad es que lo que nos tocó vivir en conjunto con las familias fue demasiado desafiante.

Para terminar mi intervención, solo quiero indicar que, como marino, que convive en un ambiente marino, aunque es distinto al de los

pescadores, claramente sé lo que significa, después de dieciocho años embarcado, estar en el mar; es un ambiente complejo, y lo que a ellos les tocó vivir, siendo pescadores muchos de ellos y de familia de pescadores, en el momento en que encontramos la balsa sin activar, fue un punto de inflexión y un momento tremendamente duro que a todos nos conmovió.

Hicimos lo que está en nuestras manos, hicimos enlaces con empresas privadas a través de la marina para que apoyaran la rebusca submarina, fue algo inédito en Chile lo que se hizo en el caso de la embarcación Bruma, las gestiones, como comandante en jefe, para traer el buque Cabo de Hornos, para hacer todo lo que está dentro de nuestras capacidades, para dar respuesta a la demanda de lo que significaba una situación tan dolorosa y tan particular como fue este caso.

Eso es lo que puedo agregar a mi intervención, ampliando lo que ya dije la última vez, en beneficio del tiempo.

Quedo disponible por si hay alguna consulta en lo que refiere a mis acciones.

Gracias.

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

Ofrezco la palabra a los señores diputados.

Tiene la palabra el diputado Alexis Sepúlveda.

El señor **SEPÚLVEDA**.- Señor Presidente, quiero reiterar la consulta que hicimos en Valparaíso.

Si hay alguna opinión desde la Armada, en términos de los procedimientos que tienen para poder dar una respuesta mucho más rápida a un hecho en el mar. Que no es un hecho cualquiera, no es un accidente que ocurre en tierra, pues en el mar los minutos, las horas son fundamentales. La primera pregunta es esa.

Desde su punto de vista, ¿qué hay que mejorar para optimizar, para responder con mucha mayor prontitud? Me refiero a la primera señal de alerta, porque si uno no la tiene, obviamente no puede actuar; pero entiendo que los familiares alertaron sobre la falta de comunicación con la embarcación Bruma en la ciudad de Constitución y si nos colocamos en ese horario, en el de los familiares, hasta el momento en que sale la primera embarcación o nave, ¿cuánto tiempo pasó?

Son dos preguntas, si hay algo que mejorar o corregir, por cierto, y desde el primer aviso de los familiares hasta que sale una nave, una aeronave en búsqueda de esta emergencia, ¿cuánto tiempo pasó? Si pudiera colocarlo cronológicamente.

Gracias.

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

El señor **ARROYO**.- Señor Presidente, por su intermedio quiero consultar al contralmirante Arturo Oxley, respecto de la tecnología, especialmente de búsqueda nocturna que poseemos. Uno, el tema del protocolo, la rapidez de aplicación del protocolo, y lo segundo, que nos diga qué tipo de tecnología tenemos, especialmente en la búsqueda nocturna. Sabemos que en el mar es mucho más difícil y distinta la esperanza de vida, cuando ocurre cualquier desastre.

Me gustaría que nos contara cuáles son los elementos que tienen hoy y qué podrían necesitar a futuro, de manera que pudiéramos sugerir al Ministerio de Defensa Nacional alguna necesidad de compra de tecnología para este fin.

Gracias.

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

El señor **CELEDÓN**.- Señor Presidente, un par de consultas. En el ámbito marítimo, ¿habrá emitido la fiscalía algún informe, a esta altura del tiempo, sobre el accidente de la embarcación Bruma?

Concretamente, ¿la nave Cobra informó sobre el accidente? ¿Tienen conocimiento de que haya prestado auxilio a los pescadores de la embarcación Bruma, en relación con los hechos que ocurrieron el 30 de marzo del presente año?

Gracias.

El señor **REY** (Presidente).- Me voy a sumar con una consulta, contralmirante. Quiero saber si la Segunda Zona Naval tiene un helicóptero de búsqueda y salvamento aéreo (SAR, del inglés *Search And Rescue*), equipado para misiones diurnas y nocturnas. Si lo tiene, ¿cuántas personas puede rescatar ese helicóptero? ¿Cuál es el tiempo de respuesta que está presupuestado para las distintas emergencias? Principalmente, enfocado en lo que ocurrió. Esas son las consultas.

Tiene la palabra el diputado Jorge Guzmán.

El señor **GUZMÁN**.- Señor Presidente, por su intermedio quiero saludar al contralmirante.

Muy en la línea de lo que planteó el diputado Sepúlveda, contralmirante, por su intermedio, señor Presidente, oportunidades de mejora que usted cree que podamos implementar, quizás desde la perspectiva legislativa.

Segundo, quizás no sea correcta mi pregunta, pero si no es correcta usted me dice que no corresponde. Respecto del cumplimiento del ordinario O-22/010 de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Directemar), que establece la fiscalización de consumo de alcohol y drogas en el ámbito marítimo, sabe si se aplicó a los tripulantes del buque Cobra esta fiscalización de consumo o tenencia de

alcohol, drogas o sustancias psicotrópicas por parte del personal marítimo embarcado.

Eso es todo, señor Presidente.

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

La señora **ACEVEDO** (doña María Candelaria).- Señor Presidente, buenos días a todos y a todas.

Quiero hacer una sola consulta. Lo que se resuelva al interior de esta comisión especial investigadora, por supuesto no tiene nada que ver con la investigación que lleva a cabo la fiscalía. Lo que a nosotros nos toca es dilucidar cuáles fueron los motivos y las situaciones que ocurrieron previo al siniestro que hoy día investigamos.

Ante eso, me preocupa que el gerente del buque Cobra no se haya presentado, porque, independientemente de que haya una investigación en curso, nosotros también necesitamos saber si realmente esta embarcación tenía todas las medidas de seguridad, lo que tiene que ver con las telecomunicaciones, etcétera. Creo que esa parte también la tenemos que dilucidar y si él hoy no está, podemos especular mucho en función de esa situación. Por consiguiente, lamentando que no pudiera estar presente, es importante lo que podamos resolver.

Esta comisión especial investigadora tiene que darnos la oportunidad para dar pasos concretos en las medidas de seguridad que tiene que haber en altamar y también, como dijo el diputado Alexis Sepúlveda, para ver cómo vamos a implementar una ley que nos proteja.

Vivo cerca del mar, por lo que hablo también en representación de los trabajadores y pescadores artesanales de la caleta Lo Rojas, ubicada en el distrito que represento, comuna de Coronel, Región del Biobío. Creo que eso va a ayudar a mejorar las salidas de nuestros trabajadores artesanales.

Gracias.

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

La señora **PÉREZ** (doña Joanna).- Señor Presidente, por su intermedio saludo a los integrantes de esta comisión especial investigadora, a los invitados, a quienes nos acompañan no solo acá, sino en la Sala del Congreso en Valparaíso y en la Región del Maule, y a todos quienes han seguido este trabajo.

Saludo al expositor, representante de la Armada, quien también nos acompañó en Valparaíso.

Quienes hemos estado en distintas comisiones investigadoras, sin duda que podemos abordar muchas materias. Acá hay una investigación que está en la fiscalía y esperamos que prontamente también pueda arrojar resultados positivos para la tranquilidad de las familias desde la

justicia, porque ya lamentablemente sus seres queridos no están con ellos, pero sin duda que ellos buscan justicia, pero además buscan que el día de mañana esto no se vuelva a dar, sea en su región o en otra región, porque es muy duro, y quienes representamos también al sector de la pesca artesanal, y en este caso lo digo como representante de las costas de la provincia de Arauco, que es lo que me corresponde, y desde Lota, sin duda que también me interesa que esto se esclarezca institucionalmente, y también desde nuestra institucionalidad pública, y en este caso la Armada, también pueda garantizar qué más pueden hacer justamente para los tiempos de reacción.

Junto a la diputada Marisela Santibáñez, soy autora de la Ley de Búsqueda, y sin duda que esto se vincula a leyes que tenemos y que no se aplican, porque la Ley de Búsqueda está en vigencia hace rato, pero no se aplica.

Al respecto, quiero saber si usted conoce la ley de Búsqueda, si ha activado esa ley, porque cuando trabajamos, no solo tiene que ver en la tierra, sino también en el mar, y por cierto también en el aire, o sea, todo tiene que ver con el territorio nacional, incluido el marítimo.

Entonces, quiero saber si también se hacen protocolos entre ustedes para activar prontamente dicha norma, que se vincule con lo que la fiscalía hace, pero desde el espacio de la desaparición. Al respecto, antes había que esperar ciertas horas, hoy es automático; sabemos que las primeras 48 horas son cruciales. En ese sentido, creo que también hay que revisar nuestra legislación, porque los protocolos, que debía implementar fiscalía y otros, están al debe, y también la subsecretaría de Interior, que se ha puesto al día, y ellos lo reconocieron en una comisión, donde también hemos estado presentes.

Por tanto, valoramos que la Armada tenga una actitud bastante humana y cercana, pero eso, más allá que lo puede dar incluso la impronta de una autoridad, lo que nos interesa es que esto sea institucional y que fueran lo más oportunos, eficientes, y con una legislación activa.

Me interesa saber si usted conoce la ley, si hay mecanismos que la implementen en sus operativos, si el gobierno lo ha aplicado, porque es trabajo del gobierno, del Ministerio del Interior, incluso respecto de la ley de Personas Extraviadas.

Finalmente, me gustaría conocer qué otras recomendaciones, como han pedido los colegas, se pueden dar, porque en esta comisión lo importante son las responsabilidades, desde lo administrativo, nuestra institucionalidad pública, como Estado, pero también recomendaciones futuras. ¿Qué más podemos hacer como instancia?

Sé que es difícil, cuando está la Armada, porque tiene una jerarquía, pero creo que siempre se puede aportar con miras de mejorar, sobre todo

cuando hay víctimas fatales, y hay una gran industria, donde siempre hay desconfianza desde la pesca artesanal.

Gracias.

El señor **REY** (Presidente).- Antes de ofrecerle la palabra al comandante para que dé respuesta a las consultas de los señores parlamentarios, hay una pregunta que quiero hacer y tiene que ver con la disponibilidad de recursos que tiene la Armada designada para emergencias, si estos recursos son un monto específico, probablemente algo de esto ya lo manejamos, porque lo hemos conversado, pero es importante que quede registrado acá para que esta comisión lo tenga presente, de manera que cuando tengamos que proponer mejoras en la ley, la normativa, incluso en el mismo presupuesto del Estado, podamos considerar estas variables.

Por lo mismo, quiero saber si hay recursos que estén destinados exclusivamente para emergencias, si hay un fondo nacional o si estos recursos están limitados y que se sacan precisamente y se utilizan del presupuesto general.

Digo esto porque también sería muy bueno de parte de esta comisión que pudiéramos impulsar que hubiera fondos regionales de emergencia, y que los mismos gobiernos regionales pudieran utilizar, que hoy no existen, para complementar la falta de equipamiento, la falta de implementación de los mismos en distintos sectores por emergencias que puedan suceder similares a esta, o en la montaña, o en distintos lugares.

Me gustaría saber la respuesta respecto de ese presupuesto, si es que hay o no un presupuesto asignado para emergencia, o si más bien estos son recursos generales que ocupa la Armada, y si después son repuestos por parte del Estado. Quizá ello sea más difícil de contestar, pero nos gustaría conocer esa información.

Gracias.

Una señora **INVITADA**.- Señor Presidente, por su intermedio, al contraalmirante, en la planificación del trabajo del Cabo de Hornos, al hacer el escaneo, ¿se consideró el hecho de la colisión del Cobra contra la Bruma por el *track* de trayecto, en el sentido de escanear la parte posterior donde recorrió, fue a pescar, etcétera?

El señor **REY** (Presidente).- Tiene la palabra, contralmirante.

El señor **OXLEY** (comandante en Jefe de la Segunda Zona Naval y jefe de Defensa Nacional para las Provincias de Arauco y Biobío).- Señor Presidente, hay muchas preguntas que voy a tratar de contestar, pero otras, por los tecnicismos, voy a pedir que las pueda responder por oficio, porque en realidad son cosas que no me competen directamente en mi ámbito como comandante jefe.

Voy a tratar, en mi conocimiento y por lo que yo sé, dar respuesta al máximo a las preguntas.

Respecto a los tiempos, los vamos a informar de manera posterior, porque no los recuerdo, pero sí, no me cabe ninguna duda, y creo que lo dijo incluso el director general de Territorio Marino y de Marina Mercante, el vicealmirante Zegers, en su intervención, respecto de cómo podemos mejorar, evidentemente contando con mejores implementos tecnológicos que permitan algún grado de exigencia a todas las unidades que estén navegando, que permitan tener sistemas satelitales dedicados para emergencias, porque el Posat, como también se explicó, no es un sistema que es dedicado para eso, y eso yo creo que es una de las cosas fundamentales, junto con otras medidas más técnicas, pero evidentemente, así como también se ha mencionado en la comisión, también hay casos de otras emergencias marítimas que no conocemos.

En el caso del Bruma, por último, teníamos el punto y llegamos y estaba ahí. O sea, había muy poca incertidumbre del lugar del incidente, y evidentemente eso de alguna manera facilitó establecer un modelo de deriva y un cálculo de dónde podían estar según los horarios establecidos.

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

El señor **SEPÚLVEDA**.- Señor Presidente, por su intermedio, al comandante Oxley.

¿A qué hora salió la primera nave o aeronave de la Armada en respuesta a la búsqueda o a la emergencia del Bruma?

Quiero saber a qué hora salió, porque tengo el dato de a qué hora le avisaron. Entonces quiero establecer el rango horario. Y ese dato, si lo tienen; es imposible que no lo tengan.

El señor **OXLEY** (comandante en Jefe de la Segunda Zona Naval y jefe de Defensa Nacional para las Provincias de Arauco y Biobío).- Si no me equivoco, a las 15:05 horas.

EL señor **WALL** (gobernador marítimo de Talcahuano).- Señor Presidente, a las 15:45 tenemos registrado que se recibió la información en Constitución.

El señor **OXLEY** (comandante en Jefe de la Segunda Zona Naval y jefe de Defensa Nacional para las Provincias de Arauco y Biobío).- A las 16:06 despegó el avión, que fue el primer medio nuestro que salió.

Ahora, es muy importante saber que cuando se produce una emergencia marítima, y eso también es muy interesante saberlo, por el SOLAS que es el sistema internacional, la autoridad marítima, en el momento que toma el control de la emergencia inicial, puede y tiene la facultad de desviar cualquier medio que esté cercano en apoyo a la emergencia. Y

fue por eso que prácticamente y simultáneamente, cuando el avión nuestro llega y avista los restos de la Bruma, también estaba este mercante argentino, que se desvió por orden de la autoridad marítima, que también es algo que es interesante que se sepa porque todos los medios que están flotando son colaborativos cuando hay una emergencia marítima. Eso también es importante y que yo quería señalar.

El señor **SEPÚLVEDA**.- Señor Presidente, debemos lograr despejar algunos aspectos, y esto no es por perjudicar a la Armada ni nada por el estilo, pero será un ejercicio en vano el que acá tengamos reuniones en Valparaíso o en Constitución.

El tiempo de respuesta es un elemento clave de esta comisión, y los temas de investigación criminal, judicial, son otra cosa. Pero los tiempos de respuesta -reitero-, perdónenme, es uno de los elementos en los cuales obviamente tenemos que mejorar, y a lo mejor hay protocolos que impiden a la Armada reaccionar antes, pero, en términos de aviso, a las 14:30, aproximadamente, los familiares se agolparon en la Capitanía de Puerto de Constitución.

Las embarcaciones del Maule, los bacaladeros, asistieron de manera inmediata. Creo que llegaron, o estaban en la zona, al poco rato de que ustedes avisaron.

Entonces, 14:30 horas, y estamos hablando de las 16:30 horas, que fue cuando salió la primera aeronave.

El señor **WALL** (gobernador marítimo de Talcahuano).- Señor Presidente, con su permiso, soy el comandante Sergio Wall, gobernador marítimo de Talcahuano.

La Capitanía de Puerto de Constitución en ese momento estaba en un procedimiento distinto y se me comunicó que recibimos la información acá, desde Constitución, a las 15:45 horas, como centro de búsqueda y salvamento.

El señor **SEPÚLVEDA**.- Cuatro horas después de que estuvieron los familiares...

El señor **WALL** (gobernador marítimo de Talcahuano).- A las 15:45 horas.

El señor **SEPÚLVEDA**.- Cuatro horas y media claves que marcaron la diferencia.

El señor **WALL** (gobernador marítimo de Talcahuano).- Ahora, entenderá que los medios de emergencia tampoco recibimos un llamado al 137, que es el teléfono de emergencia y, apenas se recibió la información, se dispuso el despegue de la aeronave. Usted comprenderá que desde las 15:45 hasta las 16:06, cuando logró despegar al avión, es un tiempo bastante acotado.

El señor **REY** (Presidente).- Tiene la palabra el contralmirante, señor Arturo Oxley.

El señor **OXLEY** (comandante en Jefe de la Segunda Zona Naval y jefe de Defensa Nacional para las Provincias de Arauco y Biobío).- Señor Presidente, quiero aclarar algo que dije en mi intervención en la sesión anterior, en cuanto a mi responsabilidad como comandante jefe.

Como comandante tomé el control de esta emergencia desde el momento en que actuó el primer medio naval, no marítimo, por decirlo así. Hasta antes de ese minuto, el gobernador marítimo es el que tiene el control de todas las emergencias, pero desde el momento de que él se ve superado, porque esto es una emergencia más importante, yo tomo el control, lo que ocurrió prácticamente el mismo día, a las horas después.

No es que quiera evadir la pregunta, sino que mi responsabilidad es esa. Por eso, si hay dudas, porque no domino el detalle, para mí, a contar desde que sale el avión, prácticamente, y mandamos a zarpar al buque Galvarino, que estaba bajo mi control, en ese minuto asumí como responsable de ir a hacer el esfuerzo de rebúsqueda.

Solo quería dejar claro eso, diputado.

El señor **REY** (Presidente).- Lo importante, comandante, por favor, es evitar el diálogo, porque si no, todos vamos a hablar y nos vamos a enredar en una discusión.

Finalmente, nosotros queremos despejar lo que se dice, por parte del diputado Sepúlveda, en torno a los tiempos de respuesta. Los tiempos de respuesta están acotados en la normativa, las alertas que son internas se hicieron en base a protocolos, porque, si eso se hizo todo bien, todo ajustado, tenemos un problema, probablemente, y tendremos que ver cómo se acortan esos tiempos, justamente para que la respuesta en un caso futuro sea mucho más rápida y, a lo mejor, el equipamiento que se necesita debe ser mejorado para que esta respuesta se dé en un tiempo menor. Claro, dos horas, cuatro horas, a veces dos horas pueden marcar la diferencia entre la vida y la muerte.

Creo que el punto que planteó el diputado Sepúlveda es parte de lo que nos interesa como comisión, para poder, a través de las mismas modificaciones legales que estamos intentando sacar adelante, obtener una respuesta lo más rápida posible de todos quienes puedan colaborar en la búsqueda y salvaje de personas.

Tiene la palabra el diputado Alexis Sepúlveda.

El señor **SEPÚLVEDA**.- Señor Presidente, lo importante es que tenemos un dato objetivo, a menos que se le mienta a los familiares, y es que aproximadamente a las 12:30 horas se apersonaron en la Capitanía de Puerto de Constitución, el 30 de marzo de 2025, estamos de acuerdo en eso, y a las dieciséis...

El señor **WALL** (gobernador marítimo de Talcahuano).- A las 15:45 se recibió la información.

El señor **SEPÚLVEDA**.- No, no, no, otra cosa, la Capitanía de Puerto se puede demorar tres días en avisarles a ustedes, para nosotros lo que vale es cuando los familiares ponen una alerta acerca de una situación grave que podría estar ocurriendo a quienes están en el alta mar.

¿Cuánto se demora la Capitanía de Puerto? Perdóneme, ese es un problema de la Armada y tendrá que conversarlo con quienes están allá, pero se podrían demorar dos días y usted me diría, mira, dos días después me llegó el aviso y se encoge hombros. Pero no, para mí no es encogerse hombros, el dato parte con el aviso de la alerta que dieron los familiares a la Capitanía de Puerto.

¿Cuánto se demoraron ustedes? Ese es un tema que la comisión tendrá que analizar.

¿Cuándo salió la nave para tener el último dato?

El señor **WALL** (gobernador marítimo de Talcahuano).- A las 16:06 horas salió el avión.

El señor **SEPÚLVEDA**.- Entonces, 12:30 horas y 16:06 horas son los datos que tengo.

Gracias, Presidente.

El señor **REY** (Presidente).- Bien. Puede seguir, por favor, con las respuestas al resto de las consultas.

Tiene la palabra el contralmirante, señor Arturo Oxley.

El señor **OXLEY** (comandante en Jefe de la Segunda Zona Naval y jefe de Defensa Nacional para las Provincias de Arauco y Biobío).- Señor Presidente, respecto de la consulta realizada por el diputado Arroyo, sobre los medios que tengo en este minuto en la zona, tengo un avión P-68 "Observer", que es un avión que fue especialmente hecho para apoyo de búsqueda SAR (*Search and Rescue*).

¿Cuáles son sus características generales? Tiene una gran autonomía, en una de las alas lleva una balsa de salvavidas, es decir, si es que llega al área y ve sobrevivientes, puede activar esa balsa mientras el helicóptero se equipa para ir a hacer el rescate. Ese avión tiene capacidad de visión nocturna, que en este minuto es uno de los últimos sistemas que nos va quedando, es un tema logístico porque nos ha afectado mucho el tema presupuestario. Pero ese que está ahí es el que está operativo, y estaba operativo en el momento en que se utilizó.

Cabe señalar que durante las primeras 48 horas de la emergencia, también trajimos aviones, como dije en mi exposición anterior, en la última sesión, los C-295, que son aviones que vinieron de Viña del Mar y que cuentan con mucha capacidad de visión nocturna, son lo mejor que tenemos en la Marina en ese sentido, mientras equipábamos el nuestro, que aparentemente tenía un sistema degradado, para dejar el nuestro aquí, local. Así que la búsqueda nocturna sí se pudo hacer así.

Respecto de las preguntas que me hizo el diputado, señor Presidente, hay muchas cosas que son del ámbito de la fiscalía y que son parte del proceso de investigación, por lo que le pediré que le conceda la palabra al gobernador marítimo para que nos dé un reporte acerca de en qué estado de avance se encuentra el sumario de la fiscalía marítima.

El señor **REY** (Presidente).- Por supuesto.

Tiene la palabra el capitán de navío, señor Sergio Wall.

El señor **WALL** (gobernador marítimo de Talcahuano).- Señor Presidente, en este momento la investigación de la fiscalía marítima está cerrada, en elaboración del dictamen fiscal, es secreta por orden del Ministerio Público, ya que es un insumo para su investigación, así que una vez que se levante el secreto por parte del Ministerio Público, se dará a conocer.

El señor **OXLEY** (comandante en Jefe de la Segunda Zona Naval y jefe de Defensa Nacional para las Provincias de Arauco y Biobío).- Señor Presidente, continuaré respondiendo las preguntas.

De su consulta acerca de si tenemos un helicóptero con capacidad SAR, sí, tenemos un helicóptero. Es orgánico y tiene capacidad diurna y nocturna, y cuando está en mantenimiento, a veces, me pasan un helicóptero que solo tiene capacidad diurna. Pero tenemos activado un helicóptero desde Viña del Mar que, en caso de una emergencia, tiene que venir a nuestra zona y así nos complementamos, eso es algo permanente. El que tengo ahora tiene capacidad de rescate, dependiendo de los pesos, de aproximadamente tres personas, es un HUB; o sea, va, rescata y vuelve.

Respecto de los recursos, es un tema muy complejo, porque en realidad no tenemos recursos específicos para emergencias, y cuando estábamos en la situación del Bruma, nuestra capacidad de fiscalización fue casi nula porque dedicamos todos los medios que teníamos a ese caso SAR, por lo que estamos en una situación que, evidentemente, es compleja. Pero le quiero asegurar que en esta operación en particular y en ninguna de los casos SAR que he tenido, ni en el Magdalena II, ni tampoco en el último caso SAR que tuvimos cerca de la desembocadura del Biobío, se escatimó el uso de los recursos. O sea, cuando hay una emergencia se da la prioridad máxima y después vemos qué hacemos, pero, evidentemente, la frustración que existe en la etapa posterior a los procesos, cuando se completan los periodos en que ya no existe expectativa de vida y se genera la necesidad de seguir las rebuscas, para nosotros es muy complejo porque, en realidad, los recursos son limitados.

Respecto de la pregunta de...

El señor **REY** (Presidente).- Contralmirante, le pido me disculpe por interrumpirlo, pero hay un punto de la consulta que creo que es

importante conocer.

Los recursos que han ocupado en estas emergencias, ¿son repuestos?

El señor **OXLEY** (comandante en Jefe de la Segunda Zona Naval y jefe de Defensa Nacional para las Provincias de Arauco y Biobío).- No tenemos reposición de esos recursos, señor Presidente, y sería bueno que los hubiera.

Hubo una pregunta respecto de si sería bueno tener algún tipo de contingencia, lo que evidentemente sería bueno, porque cuando ya pasamos las expectativas razonables de vida, lo que es súper doloroso, continuar con ese tipo de esfuerzos genera una demanda logística muy grande, y en este caso hicimos todos los esfuerzos posibles.

De la pregunta del diputado Guzmán, en cuanto a oportunidad de mejora, siempre hay oportunidades de mejora y creo que eso está muy relacionado con la pregunta que también hizo el diputado Sepúlveda. Creo que mejorar las capacidades que tenemos con sistemas Epirb (radiobalizas de localización de siniestros) o RLS (radiobalizas de localización de emergencia), radiobalizas satelitales, contar con sistemas de AIS (Sistema de Identificación Automática), que son sistemas de automáticos de detección que, incluso, son monitoreados satelitalmente, todo ese tipo de situaciones o de tecnología que esté disponible, que hoy, además, cada vez, desde el punto de vista de costos, no son tan exagerados los costos versus el beneficio en seguridad, creo que son oportunidades importantísimas de mejora, más los que esta comisión obviamente concluya, que es bastante más integral que solo eso.

Señor Presidente, si me autoriza, le pediré al gobernador marítimo que conteste sobre el tema de la droga y de la fiscalización del Cobra, posterior a su recalada, si se hizo algún tipo de fiscalización al respecto.

El señor **REY** (Presidente).- Por supuesto.

Tiene la palabra el capitán de navío, señor Sergio Wall.

El señor **WALL** (gobernador marítimo de Talcahuano).- Señor Presidente, la respuesta corta es no, así como tampoco se hacen revisiones a cada lancha que zarpa, a cada rato. Sí se hacen fiscalizaciones aleatorias para revisar el estado en que están los tripulantes, y caso de encontrar algo, se sanciona.

En Chile, por cada nave y buque mercante que zarpa no se revisa a todos los miembros de la tripulación para determinar si hay o no consumo de droga. Eso está prohibido. Para que se entienda, podemos hacer un símil con lo que ocurre con la ley de Tránsito, donde está prohibido manejar con alcohol o droga, pero lamentablemente hay mucha gente que sí lo hace.

El señor **REY** (Presidente).- Tiene la palabra el contraalmirante Oxley.

El señor **OXLEY** (comandante en jefe de la Segunda Zona Naval y jefe de Defensa Nacional para las provincias de Arauco y Biobío).- La diputada hizo un comentario sobre la empresa. La verdad es que no tengo mucho que ver ahí.

Creo que ya cubrí lo de la oportunidad de mejora. Si me pregunta, siempre hay espacio de mejora especialmente implementando, mejores tecnologías y coordinaciones, y eso, evidentemente, nos permite, de alguna manera, reaccionar más rápido y tener centralizada la información. Eso sería superbueno.

Respecto de la consulta de la diputada Pérez, tenemos protocolos establecidos para las emergencias marítimas. En términos muy genéricos, cuando se produce una emergencia, normalmente, el gobernador marítimo, que es la autoridad marítima local, despliega las primeras acciones. Tiene disponibles todos los medios marítimos, más las aeronaves que estén en la zona.

Ahora bien, cuando se trata de una emergencia que supera las capacidades marítimas, que requiere buques navales como una fragata o un buque que está bajo el mando de una zona, normalmente, ese control lo toma el comandante en jefe de la zona y coloca todos los medios institucionales que se requieran para cada una de las emergencias.

Me preguntaron sobre la ley de búsqueda, pero no domino el tema. Y sobre las recomendaciones, creo que ya las hice ver.

Por último, señor Presidente, para contestar a doña Claudia, el Cabo de Hornos mapeó mucho más allá del área de proyección.

En la fase de planificación, cuando hicimos la rebusca, incluso con los ROV submarinos, evidentemente colocamos la última posición y la trayectoria. Gracias a esas apreciaciones, logramos, con mucha suerte, encontrar estos restos, con la empresa UnderDeep, gestionada por la institución. Con esa empresa teníamos mucho contacto porque hacíamos todos los años un ejercicio, que se llama Subsar, que simula que un submarino queda pegado en el fondo del mar; entonces, como no teníamos la tecnología, nos apoyaron. O sea, había contacto con ellos.

El señor **REY** (Presidente).- ¿Esto quiere decir que si el PAM Cobra hubiera señalado el lugar de la colisión, habría sido mucho más fácil la ubicación?

El señor **OXLEY** (comandante en jefe de la Segunda Zona Naval y jefe de Defensa Nacional para las provincias de Arauco y Biobío).- No. Para que no se confundan, lo que pasa es que, por la profundidad de la que estamos hablando, 300 metros, el ecosonda del Cabo de Hornos puede actuar hasta 11.000 metros.

El señor **REY** (Presidente).- ¿Hubiera sido más fácil la búsqueda o daba lo mismo?

El señor **OXLEY** (comandante en jefe de la Segunda Zona Naval y jefe de Defensa Nacional para las provincias de Arauco y Biobío).- ¿Saber el *track* del Cobra?

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

El señor **OXLEY** (comandante en jefe de la Segunda Zona Naval y jefe de Defensa Nacional para las provincias de Arauco y Biobío).- No. Obviamente, el *track* nos daría una proyección, un círculo de área. Pero las partes se encontraron dispersas y muy fragmentadas bajo el mar. Fue mucha suerte, eso es lo que quiero decir, porque el ROV bajó por sus medios y encontró uno y después otro. ¿Por qué digo suerte? Porque el Cabo de Hornos, pese a que hizo un muy buen trabajo de mapeo, estaba esperando encontrar restos de la Bruma y no un perfil de 15 centímetros en el fondo del mar. Por eso, pese a que tiene muy buen sonar, a 300 metros, el Cabo de Hornos no fue capaz de discriminar esos pedazos. Prácticamente, estaban en el fondo marino, "a esta distancia". Entonces, a 300 metros, la discriminación no le daba para detectarlos. Fue gracias al ROV submarino encontramos lo que encontramos.

Creo que he abordado todas las preguntas que me formularon, señor Presidente.

El señor **REY** (Presidente).- Sí, gracias.

Tenemos una invitada que está muy complicada con la hora, por lo tanto, vamos a tratar de reducir al máximo las consultas. Hay hartos temas que ya se han respondido en las otras presentaciones como para no seguir con consultas por temas que ya están medianamente claros.

Tiene la palabra el diputado Celedón.

El señor **CELEDÓN**.- Señor Presidente, creo que hay un dato que es fundamental que lo objetivemos. Porque de acuerdo con la información que se recibió del Sernapesca y de la ministra de Defensa Nacional, el incidente o accidente, el cruce entre Cobra y Bruma, se produjo una hora después de la última señal del navío Bruma, que está en el Posat. Hay información de las 2:30 horas de la mañana y una hora después serían las 3:30 horas de la mañana.

Por eso, es tan importante determinar en qué momento se produjo el accidente y si tenía la obligación -no solo moral, sino que legal- de informar inmediatamente del hecho, del accidente. Se tuvo conocimiento más de doce horas después del accidente, en circunstancias de que legalmente la nave que colisionó tenía la obligación legal de informar inmediatamente del accidente.

Creo que ese punto es muy importante y supongo que estará en el informe que no conocemos de la Fiscalía Marítima. Va a ser, sin duda, un aporte muy relevante en la investigación penal, pero también para nosotros es muy importante formarnos un cuadro muy claro de lo que

aconteció.

Entonces, de acuerdo con los conocimientos que tenemos de los hechos, la Armada prestó colaboración cuando supo.

Por el testimonio de Claudia Urrutia, ellos siempre tienen un sistema propio de atención a las naves del sector pesquero artesanal. Hay una preocupación permanente. Incluso, los relatos -ustedes no estuvieron presentes- son muy hermosos desde un punto de vista humano. Cómo van de la isla Santa María, cuando piden ayuda van y colabora todo el mundo, etcétera.

El señor **SEPÚLVEDA** (Presidente accidental).- Pido acotar los tiempos, porque nos queda otra presentación.

Tiene la palabra el diputado Felipe Donoso.

El señor **DONOSO**.- Señor Presidente, tres puntos. Primero, entiendo que, si implementáramos la radiobaliza, al momento de caer en el agua, esta se activaría y tendríamos una señal de emergencia.

El señor **OXLEY** (comandante en jefe de la Segunda Zona Naval y jefe de Defensa Nacional para las provincias de Arauco y Biobío).- Sí.

El señor **DONOSO**.- ¿Tiene la Armada la capacidad de recibir esta alerta?

El señor **OXLEY** (comandante en jefe de la Segunda Zona Naval y jefe de Defensa Nacional para las provincias de Arauco y Biobío).- Sí.

El señor **DONOSO**.- En ese sentido, ¿cuál sería el tiempo adecuado, reglamentario o legal, para salir a buscar? ¿Una hora, media hora, tres horas, cuatro horas o más?

Segundo, se planteó que existe el control aleatorio a los marinos a cargo de esta nave, respecto del tema de droga. Usted nos dijo que se habían hecho durante el año. Si tiene el dato, ¿cuántos se han hecho durante el año? ¿Tienen presupuesto para hacerlo durante todo el año? Porque, a veces, las cosas no se hacen, no por falta de voluntad, sino de presupuesto.

Tercero, una vez que el barco Cobra queda bajo una condición judicial de arraigo, ¿se coloca personal marítimo o de alguna institución a cargo para que este barco no zarpe, no se alteren las pruebas. ¿Hay alguna cautela con respecto de eso o no se dispuso aquello por parte de la Armada o de tribunales?

El señor **SEPÚLVEDA** (Presidente accidental).- Gracias, diputado.

Tiene la palabra la diputada María Candelaria Acevedo.

La señora **ACEVEDO** (doña María Candelaria).- Señor Presidente, tengo una sola pregunta para el almirante. Usted habla de un avión y un helicóptero. Estos son los que están permanentes en la Región del Biobío. ¿Es suficiente lo que hoy día tenemos o es insuficiente? De ser así, ¿de qué manera podemos mejorar esa situación?

El señor **SEPÚLVEDA** (Presidente accidental).- Tiene la palabra la diputada Joanna Pérez.

La señora **PÉREZ** (doña Joanna).- Señor Presidente, deseo proponer algunos acuerdos. Me gustaría que oficiáramos al Ministerio del Interior, sin perjuicio de que está en traspaso al Ministerio de Seguridad Pública. Tiene que hacer la bajada de la ley N° 21.500, relativa al sistema interconectado para la búsqueda de personas extraviadas.

Usted ha visto que, en la Comisión de Personas Mayores y Discapacidad, lo hemos pedido y aquí se constata que también es necesario. Por lo tanto, despachemos un oficio en nombre de la comisión referente a qué están haciendo hoy, porque mañana podemos tener un accidente y vamos a tener este mismo problema. Es una ley que se publicó el 27 de octubre de 2022.

Por otro lado, la gobernación marítima -lo averigüé con la Secretaría- no ha mandado documentación y no sé si ha sido invitada. Con todo, creo que es tremendamente importante que pidamos al alto mando o a la ministra de Defensa Nacional que aporte a esta comisión un cronograma desde la hora en que, supuestamente, se hizo la llamada de emergencia por las familias. Paso a paso, si es necesario minuto a minuto, que nos indiquen qué acciones hicieron y quién es responsable de aquello. Siempre hay un funcionario de turno responsable de avisar, alertar, y me imagino que en esas cuatro horas que se señalan él evaluará cuándo es necesario subir y que ya no tiene los mecanismos.

Por último, quiero que me informen si ese día tenían otro operativo de búsqueda de persona viva o fallecida en el mar, porque ha habido información en torno a que habrían estado en otros operativos. Es menester precisar si es que eso pudo haber afectado, porque queremos saber el día de mañana cuáles son los tiempos de respuesta, cuáles son las personas responsables, más allá de que si se abre sumario, para que sea un antecedente, porque lo que no se dice en esta comisión no existe y no podemos añadirlo al informe. Entonces, tenemos que pedirlo. Las personas pueden hablar afuera, pero, si no se entregó esta información, no podemos incorporarla en el informe.

Insisto, que quede claro cuándo se recibió la llamada de alerta o de emergencia, qué acciones se tomaron desde lo administrativo, cuándo se gatilla al jefe que se encuentra en esta sesión y cuándo se alertan las otras acciones. Los tiempos de respuesta son importantes, en virtud de la ley que he señalado.

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

El señor **GUZMÁN**.- Señor Presidente, la ley N° 21.500 sobre extraviados estableció en su artículo 3 la creación de un sistema informático

interconectado de búsqueda de personas desaparecidas, y en el artículo 5, un protocolo interinstitucional, pero ambas cosas no se han hecho.

En la Comisión de Personas Mayores y Discapacidad citamos a la subsecretaria de Prevención del Delito y nos informó que no estaba el protocolo interinstitucional, más o menos en diciembre del año pasado. Tuvimos una segunda sesión este año, más o menos en abril, y nos dijeron que ya estaban avanzando, pero no estaba terminado. Por tanto, la ley de extraviados en la práctica no está operativa hoy en Chile.

El señor **REY** (Presidente).- Oficiemos al Ministerio del Interior y Seguridad Pública para saber en qué estado se encuentran estos protocolos, con objeto de que sean parte del estudio que llevamos a cabo.

¿Habría acuerdo?

**Acordado.**

Tiene la palabra el señor Arturo Oxley.

El señor **OXLEY** (comandante en Jefe de la Segunda Zona Naval y jefe de Defensa Nacional para las Provincias de Arauco y Biobío).- Señor Presidente, por su intermedio, debo señalarle al diputado Celedón que para responder todo lo que pregunta tenemos que esperar a que salga la investigación. Eso va a dar cuenta de muchas de sus dudas.

En cuanto a las preguntas del diputado Donoso, respecto de si pudiésemos monitorear las radiobalizas en caso de tenerlas, así es.

Sobre los tiempos es superimportante establecer que la red o *network* de salvamento no solo son los medios marítimos o navales, sino todas las unidades que están navegando. Entonces, si hay un accidente en un pesquero y hay otros pesqueros cerca, inmediatamente los notifico para que concurren a apoyar. Mientras se equipan, a uno de ellos le pido que se establezca como líder hasta que llegue una unidad naval que tome el control. Eso es importante.

Los tiempos de respuesta, evidentemente, dependen de la distancia, entre otros factores. Normalmente, siempre tenemos un buque de emergencia, que puede estar a cuatro o cinco horas, dependiendo del sistema, y tenemos una aeronave que está en la dotación. Está lista a concurrir de su casa si hay una emergencia y no hay un vuelo programado para poder estar en el área, dependiendo de las distancias, lo antes posible. En este caso, vimos que el avión despegó desde la zona una hora después de que se notificó, aproximadamente, como tiempo de respuesta interno.

Las preguntas respecto de control de droga y datos las dejaré para que las conteste el gobernador marítimo después. También quiero que él dé la respuesta respecto de la condición en que quedó Cobra posterior a su llamado.

En cuanto a las preguntas de la diputada Acevedo, relativas a si lo que tenemos es eficiente, la verdad es que los medios que tenemos ahora nos permiten dar una respuesta adecuada a una emergencia particular. Ahora, dos emergencias de forma simultánea me complican. Obviamente, lo que hacemos es, como dije en mi intervención anterior, pedirle apoyo a Viña del Mar o a otros medios para que nos apoyen.

Teniendo el avión y el helicóptero ya somos capaces de reaccionar bien frente a una emergencia marítima, con las primeras acciones. Si hay algo más grande, traemos helicópteros más grandes. Esa es la manera en que tratamos de optimizar los recursos que tenemos. Ahora, siempre los medios son finitos. Nos encantaría tener mucho más.

De la consulta de la diputada Pérez, no manejo la ley N° 21.500, pero todo lo que sea optimizar la capacidad entre las agencias es una oportunidad de mejora.

Sobre la eventual solicitud formal de un cronograma, desde que se hizo la llamada de emergencia, creo que es perfecta.

Me gustaría contarles que, a partir de las conversaciones que tuve con Claudia después, supe que Bruma contaba con Starlink. Ellos permanentemente tenían ese enlace; sin embargo, la autoridad marítima no lo sabía. Estos medios comerciales son una oportunidad. En vez de estar llamando a tierra, pudimos llamar directamente a Bruma, si hubiese sabido la autoridad marítima que tenía esas capacidades. En el fondo, en términos de oportunidad de mejora, creo que es bueno que cada embarcación declare sus capacidades de comunicaciones. Puede ser el mínimo, pero si tiene más, evidentemente es una medida de apoyo que es bienvenida.

Ya le contesté a la diputada Pérez respecto de que, si tenemos dos emergencias simultáneas, evidentemente se nos complica la situación y tendríamos que recurrir a apoyo en otras zonas navales u otros medios.

*(La diputada Joanna Pérez interviene sin micrófono)*

[...]

En ese momento, cuando estábamos con Bruma, diputada Pérez, solo teníamos la emergencia en este sector. Voy a darle la palabra al gobernador marítimo, si me permite, señor Presidente, para que él hable de la situación de Constitución, porque no teníamos otra emergencia marítima en Talcahuano, Concepción.

El señor **REY** (Presidente).- Tiene la palabra el señor Sergio Wall.

El señor **WALL** (gobernador marítimo de Talcahuano).- Señor Presidente, en Constitución en esos momentos se me informó que estaban en un procedimiento distinto a una emergencia marítima. Los detalles se los puedo responder por oficio si lo estiman pertinente, porque aquí no los tengo en este momento.

Respecto de la cautela de Cobra, una vez que se constató que podría haber estado involucrado en un accidente, se dispuso que recalara. Cobra llegó el 31 de marzo, en ese momento quedó sin comunicación, con ningún otro tipo de embarcación y sin ninguna intervención, hasta que el mismo día el Ministerio Público dispuso que los elementos electrónicos del puente Cobra deberían estar en custodia. Para eso, el puente del Cobra quedó sellado y fue permanentemente custodiado, mediante rondas aleatorias por la Policía Marítima. Ustedes comprenderán que no hay un guardia permanente allí durante las 24 horas, porque se iba a verificar los sellos que fueron puestos tanto por nosotros, como Policía Marítima, como por la Policía de Investigaciones. Esos sellos se abrieron cada vez que fue necesario para peritajes, tanto de la Fiscalía Marítima como de los peritos de la Policía de Investigaciones, y para el movimiento que tuvo el Cobra hacia Asmar Talcahuano, donde se hizo un peritaje del casco. Actualmente, todavía está con esa medida cautelar por parte del Ministerio Público y permanece sellado el puente para custodia de los equipos respectivos.

La consulta del control de drogas, no tenemos un presupuesto fijo para ello. Eso es parte del presupuesto completo de operaciones. Tampoco tenemos un sistema de alcoholemia ni examen de sangre para todos los tripulantes, pues lo que se hace es, en forma aleatoria, ir a bordo de las embarcaciones cuando ellas han solicitado zarpe y verificar el estado de la documentación y en el que están los tripulantes. En ocasiones se hacen revistas que apuntan hacia lo que es el tráfico de drogas. En caso de que se encuentre alguna sustancia rara, tenemos elementos para hacer pruebas de campo y saber de qué se está hablando, para luego tomar el procedimiento respectivo en comunicación con el Ministerio Público.

El señor **REY** (Presidente).- Es decir, la zona resguardada solo era..

El señor **WALL** (gobernador marítimo de Talcahuano).- Solo el puente de mando; el resto del barco no está con orden de resguardo.

Para aclarar un poco, este buque es una maquinaria grande que necesita estar en funcionamiento, por lo tanto necesita que haya bombas que estén funcionando y personal que se haga cargo de ellas permanentemente, para evitar algún accidente o deterioro que después pueda producir algún accidente en la nave más adelante.

El señor **REY** (Presidente).- Diputada Pérez, ¿qué oficio había solicitado usted? Vamos a pedir al Secretario que lo aclare.

El señor **HALABÍ** (Secretario).- Señor Presidente, el primer oficio es para requerir información sobre la actual implementación de la ley N° 21.500.

La señora **PÉREZ**, (doña Joanna).- Señor Presidente, sería bueno

enviarlo no solo al Ministerio del Interior, sino también a los tres poderes del Estado, porque, uno de ellos ejecuta y el otro debe coordinar, incluso la fiscalía. Entonces, estamos al debe en eso. ¿Me entiende, señor Secretario?

El señor **HALABÍ** (Secretario).- Sí, pero el que debe implementar la ley es el Poder Ejecutivo, porque el Poder Judicial no puede hacer nada mientras no esté operativa la ley.

Lo segundo es oficiar, a través de la ministra de Defensa Nacional, para que el comandante en jefe, a través de los organismos pertinentes, nos informe respecto del cronograma de las llamadas, emergencias y acciones que se llevaron a cabo a consecuencia de la colisión de la embarcación Cobra y de la determinación de responsabilidades, y si había otra emergencia al respecto.

Eso, señor Presidente.

El señor **REY** (Presidente).- ¿Habría acuerdo?

**Acordado.**

Señor comandante, les agradezco por haber estado presente en la comisión.

Tiene la palabra el diputado Celedón.

El señor **CELEDÓN**.- Señor Presidente, si hay balizas sonoras que permiten ubicar a un par de personas, ¿por qué las naves no tienen una alarma que, en caso de accidentes o choques, inmediatamente puedan empezar a funcionar para detectar que hay una emergencia, sea de la embarcación chocada o de la que choca? Eso es muy simple, porque sería algo automático, para no depender de la baliza, que suena cuando se produce el accidente, para luego subirse a la balsa y hacer otras maniobras.

El señor **REY** (Presidente).- Tiene la palabra el contralmirante Oxley.

El señor **OXLEY** (comandante en jefe de la Segunda Zona Naval y jefe de la Defensa Nacional para provincias de Arauco y Biobío).- Señor diputado, por su intermedio, Presidente, hay una confusión. La baliza va por el exterior y puede ser activada manualmente, si alguien está en emergencia o se está hundiendo. Si la nave se hunde al contacto con el agua salada, parte transmitiendo en forma automática; o sea, no requiere la intervención de una persona. Esa es una baliza que no hace ruido, sino que normalmente tiene una señal luminosa tintineante y transmite su posición por satélite. Eso es lo que cubre justamente lo que usted dice. Eso es lo que hace.

El señor **REY** (Presidente).- Gracias, nuevamente, comandante, por su tiempo y su exposición.

Queda liberado.

A continuación, le ofrezco la palabra, hasta por diez minutos, a la

presidenta de la Corporación Nacional de Mujeres de la Pesca Artesanal, señora Sara Garrido.

La señora **GARRIDO**, doña Sara (presidenta de la Corporación Nacional de Mujeres de la Pesca Artesanal).- Buenos días a todos y a todas. Doy gracias a Dios por estar acá junto a ustedes y por la oportunidad que me ha dado Claudia de estar acá.

Mi nombre es Sara Garrido, presidenta de la Corporación Nacional de Mujeres de la Pesca Artesanal de Chile. Soy de la Región del Biobío, específicamente de la caleta de Coliumo, donde el Bruma hizo su último zarpe y esperábamos que también hiciera su recalada. Lamentablemente, como todos sabemos, estamos acá por lo mismo.

Tengo superclaro para qué es esta comisión y el rol que cumple para apoyar con antecedentes importantes la investigación que está llevando a cabo la fiscalía y que esperamos que no se dilate más, porque todos los pescadores y pescadoras de Chile esperamos un pronunciamiento con relación a qué fue lo que realmente ha ocurrido durante este tiempo respecto de este accidente en particular.

Sé también que lo que voy a expresar no tiene relación directa con lo que ustedes están encomendados a hacer, sino más bien quiero entregarles mi punto de vista como mujer de la pesca artesanal y esposa de un pescador artesanal. Como provengo de una caleta de pescadores, conozco muy bien la vida de ellos, pues he estado ligada al mar desde muy niña. Estoy casada desde hace 38 años con un pescador artesanal, al cual conozco desde los cinco años de edad. Por lo tanto, sé la vida del mar y sé lo que sufre la familia del mar.

Hoy, los hombres y las mujeres del mar estamos en la completa indefensión, producto de leyes que no han contemplado una plataforma social para la familia, para los hombres y las mujeres y, en especial, para los hijos de los pescadores artesanales.

Al estar acá con ustedes, tengo la oportunidad de decir que todo lo que puedan recibir será una parte importante para incorporar en la nueva discusión de la ley de Pesca, que tiene que ver con la plataforma social y con cómo quedan y sufren las familias hoy, al no tener nada donde podamos decir que nos espera un buen futuro. Los pescadores artesanales no cotizan, ni tienen seguridad social ni están reconocidas las enfermedades de los hombres y las mujeres de la pesca artesanal. Me refiero a las recolectoras de algas, a las personas que realizan actividades conexas, etcétera. Aquí hay un trabajo que tenemos que hacer todos.

En la Cámara de Diputadas y Diputados está en discusión un proyecto de ley que analizó el fraccionamiento, lo cual me parece superbien y constituye el corazón de la nueva ley de Pesca. Pero también debo decir

que el sector pesquero no va a funcionar solo con un corazón, por cuanto también necesita un cerebro. Creo que la plataforma social es el cerebro que necesita trabajar pronto para que podamos tener y sentirnos un poco más seguros de lo que realmente hoy nos presta y cómo nos tienen las leyes que han antecedido a esta reciente aprobación de la ley de fraccionamiento.

Por otro lado, el año pasado presentamos un proyecto junto con la senadora Claudia Pascual (boletín 16493-07), que tiene que ver con la modificación de los cuerpos legales, con el objeto de declarar la muerte presunta en los casos de naves o aeronaves desaparecidas y reducir el tiempo para que una nave pueda ser considerada perdida.

Este es un proyecto que hemos impulsado junto con la senadora, porque, precisamente, casos de estas características son los que realmente nos preocupan.

El certificado de muerte presunta es hoy un cuello de botella para los pescadores y las familias de pescadores artesanales cuando desaparece un pescador en faenas de pesca, especialmente en situaciones como esta, en las que no aparecen los cuerpos y las familias quedamos con una preocupación constante, porque gran parte de la tramitación debe hacerse con un abogado.

Además, muchos de los abogados que nos asignan provienen de la Corporación de Asistencia Judicial, ya que, en general, se trata de familias vulnerables que no pueden costear un abogado particular que los represente ante el tribunal para presentar los antecedentes. Esto nos deja en una situación de indefensión, porque cuando acudimos a la Corporación de Asistencia Judicial para tramitar este certificado, nos atiende un estudiante; seis meses después volvemos, y nos atiende otro estudiante, y así sucesivamente.

Aquí hay varios abogados que pueden confirmar si eso es cierto. Lo he visto en varias oportunidades, y al final las familias terminan desistiendo de obtener este certificado. Sin embargo, no contar con un certificado de muerte presunta es terrible para una familia. El seguro de vida que hoy tienen los pescadores artesanales, a través de BancoEstado, exige este certificado. ¿Y cuánto se demora? Conozco casos en que han tardado veinte a veinticinco años para obtenerlo. Eso es impresentable.

Espero que esta situación pueda solucionarse, aunque desconozco cómo lo podemos lograr. Lo cierto es que existe un claro cuello de botella, porque la tramitación es engorrosa y no se prioriza el bienestar de las familias. Realizar subdivisiones de propiedad, tramitar herencias o cobrar seguros son cuestiones que hoy nos dejan en una incertidumbre total.

No queremos que sigan muriendo pescadores artesanales. Tragedias como la de la lancha Victoria, en Valdivia; la de la Estrella del Sur, o la de caleta Alto del Rey, ocurrida hace muy pocas semanas en nuestra región, nos afectan profundamente. Las que quedamos somos nosotras: las mujeres, las madres, las hijas, las hermanas, que hoy seguimos esperando justicia por nuestros seres queridos.

No es solo esta situación de la Bruma; esto ocurre a nivel nacional, en el sur, en la Región de Los Lagos, en la Región de Los Ríos. Seguirán muriendo pescadores artesanales, y nosotras, las familias, seguiremos esperando que existan soluciones, medidas de mitigación, y las viudas o hijos solo recibirán una pensión, que muchas veces es miserable.

Por eso es fundamental avanzar en la nueva ley de pesca, para contar con una plataforma social que realmente se haga cargo de nosotros, y así no tener que estar mendigando bonos o pensiones. Necesitamos que la ley nos proteja verdaderamente.

Hablo desde el corazón, porque conozco el dolor que sienten las familias presentes. Espero en Dios que se haga justicia y que la fiscalía realice una investigación profunda de estos hechos, para que no queden impunes, como ha ocurrido en otros casos, como el de la Estrella del Sur, que no contó con una comisión como esta ni con una investigación exhaustiva sobre lo sucedido.

Espero que esto marque un precedente y que paguen quienes tengan que pagar. Si existen responsables, como se ha sugerido, espero en Dios que las instituciones funcionen de una buena vez y que se diga la verdad sobre lo ocurrido, para dar tranquilidad a las familias presentes y a toda la pesca artesanal en Chile.

Es lo que esperamos como mujeres de la pesca artesanal.

Muchas gracias.

El señor **REY** (Presidente).- Agradecemos la presencia de la representante de la Corporación Nacional de Mujeres de la Pesca Artesanal, señora Sara Garrido.

Cabe hacer presente que nuestra intención como comisión es agilizar todos los proyectos de ley dirigidos a mejorar las condiciones de la pesca artesanal, tanto para los pescadores como para sus familias. Ese es nuestro objetivo.

Voy a ofrecer la palabra al delegado presidencial regional del Biobío, señor Eduardo Pacheco, quien se encontraba atendiendo una emergencia en la ciudad. Nos avisó con anticipación, y pudimos seguir el hecho a través de las redes sociales. Por eso, agradecemos que, pese a la urgencia, haya hecho un espacio para acompañarnos hoy.

Tiene usted la palabra, delegado.

El señor **PACHECO** (delegado presidencial del Biobío).- Muchas gracias,

honorables diputados y diputadas.

Precisamente, quería explicar que hemos estado atendiendo un incendio de gran magnitud que mantiene la emergencia activa en Concepción, con numerosas viviendas afectadas y evacuaciones en curso. Hemos estado concentrados en las labores de emergencia, pero afortunadamente pudimos hacer un espacio para venir unos minutos a esta comisión.

Agradezco la invitación para dar conocer el trabajo de la delegación presidencial y la labor que nos corresponde, sobre todo en lo que concierne a la articulación de las distintas instituciones del Estado.

Antes de comenzar, dado que ingresé muy rápido a la sala y solo pude saludar a Claudia Urrutia, dirigente que fue la voz de muchos compatriotas que sufrieron durante semanas y que siguen en permanente sufrimiento, quiero saludar a todos los representantes de la pesca artesanal y expresar mi respeto, cariño y reconocimiento por la lucha que han dado y siguen dando.

Como dije en algún momento, seguimos con ustedes y estaremos siempre a disposición, allá donde nos convoquen. Por eso, era muy relevante que hoy estuviéramos presentes en esta instancia, en reconocimiento a esos siete compatriotas que vivieron una tragedia que debe ser investigada. Eso es lo que esperamos todos; no solo los familiares, sino la sociedad en su conjunto.

También quiero comentar algunos aspectos sobre el esfuerzo permanente que deben realizar tanto el Estado como las autoridades encargadas de articular las distintas instituciones en la región, especialmente frente a situaciones similares.

En los últimos siete meses hemos tenido cuatro procesos de estas características en la región: La Magdalena II, con cuatro compatriotas fallecidos; la desaparición de Aníbal Silva, un joven que hacía actividades deportivas en el borde costero -se pudo encontrar su cuerpo y despedirlo como corresponde-; el caso de la Bruma, que dejó siete víctimas, y la tragedia de caleta Alto del Rey, en San Pedro de la Paz, hace algunas semanas, con tres pescadores artesanales desaparecidos.

Obviamente, estoy a disposición para atender cualquier consulta, pero ahora quiero ahondar en lo que nos corresponde desde la delegación presidencial regional en relación con los hechos ocurridos entre el 30 de marzo y el 16 de abril, así como en el protocolo que seguimos de manera permanente en este tipo de casos.

Una vez que recibimos la alerta de naufragio durante la primera jornada por parte de la Armada de Chile, y tras iniciar el protocolo SAR, nuestra responsabilidad -así lo hemos hecho de manera constante, día a día, hora a hora- es monitorear ese procedimiento, que tiene una duración establecida según los protocolos, además de coordinar la

articulación con otros servicios del Estado y la sociedad civil.

Me detengo en este punto porque, en este tipo de búsquedas, no solo se requiere el trabajo de la Armada, sino que también debemos lograr la participación de unidades especializadas, como el GOPE de Carabineros y la Brigada de Homicidios de la Policía de Investigaciones, que cumple una tarea relevante y preparatoria en el reconocimiento de cuerpos. Además, contamos con el apoyo de los municipios asociados, a quienes queremos agradecer por su compromiso y trabajo constante en la región, así como de Bomberos, a través de su Grupo Especializado en Rescate Subacuático (Gersa), que juega un rol fundamental en la búsqueda en el borde costero.

Por otra parte, se contacta a las familias para ofrecerles todo el apoyo necesario. Durante las primeras horas, tras la desaparición de sus seres queridos, las familias atraviesan una situación muy difícil. Por eso, debe primar el acompañamiento del Estado, que debe ponerse a disposición tanto para atender la emergencia como para brindar el apoyo psicológico necesario, comprendiendo y empatizando con el dolor que enfrentan en esos momentos.

Además, se concretan aspectos prácticos importantes. Muchas veces los puestos de mando no tienen dónde estar [...] Así ocurrió en el caso de la Bruma, en el que el municipio de Talcahuano desempeñó un rol clave, poniéndose de inmediato a disposición en la articulación que realizamos junto a otras organizaciones.

Entre otras acciones, brindamos apoyo en alimentación y calefacción, y coordinamos el alojamiento en los casos que así lo requerían. Las familias de los tripulantes de la Bruma enfrentaron una situación muy difícil: varias caletas de pescadores les tendieron la mano, pero primero debían trasladarse hasta esos lugares, mientras que otros tuvieron que mantenerse cerca del puerto de Talcahuano, específicamente de la gobernación marítima.

También debemos monitorear la búsqueda y colaborar en los diálogos entre la Armada y los familiares. Hay dos cosas muy relevantes que les hemos transmitido a las familias; primero, que en el procedimiento de búsqueda y salvamento marítimo (SAR) se debe utilizar toda la institucionalidad del Estado y todos los recursos disponibles para que esas búsquedas avancen con la prontitud que quieren las familias, y con los recursos necesarios para ello. Ese es un debate de manera permanente y, por eso, la autoridad política debe coordinar y presionar de manera permanente para que eso funcione. Eso haremos en cada uno de los casos, tal como lo hicimos con el Bruma.

Segundo, que la información llegue a los familiares y que haya un canal de comunicación desde el primer minuto para que, efectivamente,

no exista incertidumbre respecto de lo que está pasando con sus seres queridos. Es por eso que después de las búsquedas, se sostienen reuniones de coordinación e información con los familiares, por parte de la Armada de Chile, a la que ayudamos en la coordinación y, por supuesto, en el seguimiento de las búsquedas.

También hay que levantar aquel anhelo y angustia que tienen las familias, ya que, a propósito de la información que les pueda entregar la Armada respecto del trabajo que están haciendo, lo que siempre buscarán será agotar todas las vías para encontrar a sus seres queridos, y por eso la autoridad política es muy importante en esa tarea.

Asimismo, se debe coordinar a los servicios públicos con gestiones pertinentes para la búsqueda, incluyendo al Servicio Médico Legal, en caso de ser necesario, y el Programa de Apoyo a Víctimas del Ministerio del Interior, que tiene contacto permanente con las familias, así como otras situaciones que también hemos vivido, por ejemplo, coordinar y facilitar velorios o funerales simbólicos para el cierre de estas situaciones tan difíciles que viven las familias.

Lo anterior lo vimos en el caso del Bruma, que el 16 de abril tuvo una ceremonia simbólica en altamar, en la que también apreciamos la solidaridad de todos los pescadores artesanales, sobre todo, los de la Región del Maule, que se trasladaron hasta un punto cercano a la Isla Santa María. Todas las acciones han sido autogestionadas y buscan acompañar, en todo momento, tanto el proceso como a las familias.

Otro aspecto relevante es la articulación, que, en este caso, le corresponde a la autoridad política, ya que sabemos que hay un protocolo y un procedimiento de duración de la búsqueda, establecido por la Armada. Al respecto, hemos sido muy claros, y la presencia en la zona de la ministra de Defensa y el subsecretario del Interior, así como el aumento de las tareas de búsqueda, se dieron en el marco de esa articulación y de ese trabajo que debe hacer la autoridad política en la región. Eso lo ejecutamos de manera permanente, como una forma de interpretar y defender siempre a las familias que viven una situación difícil por sus seres queridos.

Por último, es importante señalar que hay procesos investigativos en curso, en los que el Ministerio Público tiene la autonomía para avanzar. Para esos casos, existe total disposición de las instituciones para colaborar, y me imagino que también de la Armada. Sin embargo, el procedimiento que tenemos hoy es este, y lo pongo a disposición de esta comisión para que sirva en el contexto de lo que haya que mejorar, ampliar o crear dentro de la institucionalidad. Como gobierno, tenemos toda la disposición para ayudar en cualquier procedimiento de proyecto de ley, iniciativa legal, administrativa o lo que corresponda.

Esa es mi presentación respecto del trabajo que nos compete. Cualquier duda, estoy a su disposición.

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

Tiene la palabra el diputado Roberto Arroyo.

El señor **ARROYO**.- Señor Presidente, por su intermedio quiero agradecer al delegado por aceptar la invitación que le hice para asistir a esta sesión, pues es muy importante que la autoridad política esté presente en este tipo de situaciones que, al final, viven las familias.

En este sentido, su participación en esta comisión es muy relevante, ya que la tragedia del Bruma ocurrió en nuestra región. Sin embargo, el caso de los pescadores desaparecidos de la Caleta Alto del Rey, en el sector de Boca Sur, San Pedro de la Paz, y que usted mencionó, también amerita su presencia aquí, porque todo esto tiene que ver con la seguridad marítima, tema al que estamos abocados en esta comisión para entregar sugerencias, o bien que, desde esta instancia, nazca algún proyecto de ley que permita mejorar los protocolos de emergencia para que los tiempos de respuesta sean mejores, así como también la posibilidad de equipar a la Armada, que está a cargo de este tipo de protocolos, con mejores tecnologías para entregar un menor tiempo de respuesta y, además, contar con gente más preparada en cuanto a la tecnología y la facilidad del tiempo de respuesta.

Ahora bien, respecto del caso de los pescadores de la Caleta Alto del Rey, se está conversando la opción de contar con un lugar donde la gente pueda ir a rendir honores a sus familiares. En esa línea, ¿hay alguna posibilidad de que usted apoye a crear este espacio y que, al menos, las familias puedan ir a dejar una flor? Porque, en la actualidad, los parientes de los pescadores ni siquiera tienen un espacio simbólico para recordar a quienes fallecieron, aunque tengo entendido que ya hay un proyecto para implementar un lugar.

Gracias.

El señor **REY** (Presidente).- Tiene la palabra el delegado Regional Presidencial del Biobío.

El señor **PACHECO** (delegado presidencial del Biobío).- En primer lugar, para nosotros el tema tecnológico es muy importante; de hecho, otra de las ideas que apoyamos para las búsquedas es que se ponga a disposición toda la tecnología necesaria. Por eso, reitero mi disposición como representante regional del Presidente de la República y del Ministerio del Interior para ayudar en todas las materias que sean necesarias, así como en cualquier iniciativa que impulsen ustedes o que sea de carácter administrativo.

En segundo lugar, a propósito de lo que usted me señalaba, diputado Arroyo, también me comprometo a trabajarlo en conjunto. Precisamente,

estuvimos juntos en el velorio simbólico de nuestros tres compatriotas y, sin duda, se requiere un lugar para recordarlos.

Por lo tanto, me comprometo a que lo trabajemos junto con los familiares, y si como Congreso Nacional también quieren ayudar en esa gestión, bienvenidos sean. En consecuencia, cuenten con mi compromiso para que lo hagamos juntos.

El señor **REY** (Presidente).- Muchas gracias por su respuesta, señor Pacheco.

Tiene la palabra la señora Claudia Urrutia.

La señora **URRUTIA**, doña Claudia (presidenta de los Bacaladeros del Maule).- Señor Presidente, por su intermedio, le haré una pregunta al delegado presidencial, quien en su gestión ha enfrentado tres casos de este tipo.

Desde su experiencia, ¿siete días de búsqueda es un tiempo adecuado o se requiere mayor cantidad de tiempo, considerando la condición climatológica, que, a veces, debe ampliarse en términos de recursos?

Gracias.

El señor **REY** (Presidente).- Tiene la palabra el delegado Regional Presidencial del Biobío.

El señor **PACHECO** (delegado presidencial del Biobío).- Muy buena pregunta, porque también lo vimos en el caso de los pescadores de Caleta Alto del Rey, donde tuvimos condiciones climáticas muy complejas para hacer la búsqueda.

En esos casos, se utiliza el criterio para decidir, por ejemplo, que la búsqueda se amplíe dos o tres días. Por eso, en estos procesos es importante la participación de la autoridad política, porque es la que decide ese criterio y, además, debe ser la voz de las familias que estén sufriendo una tragedia de este tipo.

Respecto de los días que usted señala, creo que es una materia que se puede abordar sobre la base de lo que ocurre más allá de esos siete días, pero siempre con claridad. Eso no solo significa que exista una autoridad que lo esté solicitando junto a los familiares, sino tener esa claridad respecto de la fuerza que desplegará el Estado.

Sin duda, es una materia muy importante y se puede revisar, por lo que quedo a disposición si requieren discutirlo, y así contar la experiencia que hemos tenido en cada uno de estos casos.

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

Queda liberado para que pueda concurrir nuevamente a la emergencia.

El señor **PACHECO** (delegado presidencial del Biobío).- Así es, vuelvo a la emergencia.

Gracias.

El señor **REY** (Presidente).- Nuestro próximo invitado es el abogado

representante de la tripulación del buque pesquero PAM Cobra, señor Alejandro Espinoza, quien participa de esta sesión vía telemática.

El señor **ESPINOZA** (abogado representante de la tripulación del buque pesquero PAM Cobra) [vía telemática].- Buenos días, señor Presidente, honorables diputados y diputadas e invitados especiales de esta comisión. Mi nombre es Alejandro Espinoza, abogado, y mi oficina representa a los tripulantes del buque pesquero PAM Cobra, en el lamentable caso de la desaparición de los siete tripulantes de la embarcación Bruma.

En primer lugar, y por expresa petición de los tripulantes del PAM Cobra, quiero manifestar el profundo pesar y las condolencias a las familias de los tripulantes de la embarcación Bruma por esta irreparable pérdida, sufrida a consecuencia de este trágico accidente. Como trabajadores del mar, obviamente, están profundamente afectados por lo ocurrido, y la mayoría de los tripulantes que represento provienen también del mundo artesanal.

Se han enfrentado a situaciones complejas y están profundamente afectados por la pérdida de compañeros de su actividad y de trabajo.

Más allá de las responsabilidades, sean estas administrativas o penales, este accidente que ha costado siete vidas debiera ser, evidentemente, un punto de inflexión para realizar una revisión profunda de la legislación para prevenir abordajes, así como una oportunidad de mejora en las medidas de seguridad, con el objeto de minimizar las posibilidades de que un accidente como este se repita en el futuro.

Por ello, agradezco la invitación a esta comisión que, precisamente, dentro de su objetivo está la fiscalización de actos de gobierno en materia de seguridad marítima y pesquera. Esta comisión nos da la oportunidad de exponer antecedentes e información relevante relativa a este accidente y a la legislación pertinente en materia de prevención de abordajes.

Para efecto de contexto, es relevante referir las investigaciones en curso por parte de las distintas autoridades. La primera es la investigación que desarrolla el fiscal marítimo, quien, por disposiciones de la ley de navegación, debe establecer las responsabilidades profesionales, técnicas y disciplinarias que correspondan producto de un accidente, como lo es la colisión entre dos naves.

Esta investigación, en esta etapa, ante la emisión del dictamen del señor fiscal marítimo, es secreta, incluso para los involucrados.

Con posterioridad a la emisión del dictamen, que es una especie de formulación de cargo, también se mantiene secreta para quienes no son intervinientes. En este punto, quiero corregir al oficial de la Armada

que señaló que esa investigación se hacía pública; eso no es así. La investigación se mantiene reservada para quienes no son intervinientes.

La segunda es la investigación del Ministerio público, quien deberá esclarecer y establecer los hechos, así como perseguir eventuales responsabilidades penales, las que, en definitiva, serán resueltas por los tribunales de justicia. Es decir, el Ministerio Público investiga, formula, eventualmente, la formalización y acusación, y son los tribunales de justicia quienes, en definitiva, oyendo a las defensas, debe establecer la eventual responsabilidad penal de algunos de los involucrados en este accidente.

La investigación del Ministerio Público es secreta para terceros ajenos al procedimiento, es decir, para los no intervinientes. Sin embargo, en este caso, por disposición de la fiscal regional a cargo de esta investigación y por disposición del fiscal nacional, hay piezas relevantes de esta investigación que son secretas, incluso para los propios intervinientes en esta investigación.

Finalmente, la presente comisión especial investigadora, conforme a la Constitución y la ley, fiscaliza los actos de gobierno en materia de seguridad marítima y pesquera.

Ahora bien, me parece relevante tratar cuatro materias que, entiendo, son de interés para la comisión.

En primer lugar, el *track* de navegación del Cobra y su rumbo durante la madrugada de 30 de marzo, día del accidente.

En segundo lugar, la cooperación que se ha prestado a la investigación del Ministerio Público y de la Fiscalía Marítima.

En tercer lugar, quiero hacer referencia a las cámaras de grabación que había a bordo del Cobra.

Por último, el cumplimiento de la normativa de navegación aplicable en este accidente. En este mismo orden, continuaré mi exposición.

Respecto del *track* de navegación del pesquero de altamar Cobra durante la madrugada del 30 de marzo, como ustedes saben, el PAM Cobra era una nave de pesca industrial, cuyo armador es la empresa Blumar S.A., destinada y equipada para la pesca de jurel en altamar.

El sábado 29 de marzo de 2025, pasadas las 23:00 horas, una vez que la Armada levantó la prohibición de zarpe por mal tiempo, estaban cerrados los puertos por instrucción de la Armada, la nave PAM Cobra y otros pesqueros industriales, que estaban fondeados en San Vicente, zarparon tras la autorización de zarpe de la Capitanía de Puerto de San Vicente, informando su navegación hacia la zona de pesca al *surweste* de la Isla Mocha.

El plan de navegación del Cobra se trazó con el objetivo de llegar a Isla Mocha o cercano a ella; sin embargo, en todo momento, lo que hacen

estas embarcaciones industriales es buscar lo que en materia pesquera se denominan manchas de pesca, es decir, cardúmenes de peces que sean aptos para ser capturados, de acuerdo con la normativa vigente, fundamentalmente, aquellos que correspondan a la especie y talla mínima autorizada.

El Cobra zarpa del puerto de San Vicente siguiendo un curso de navegación *surweste*. Las primeras horas de navegación transcurren sin alteración, es decir, pasadas las once de la noche hasta aproximadamente las tres de la madrugada del domingo. A las tres de la madrugada, casi exactas, se produce un viraje a estribor con marcada dirección hacia el *weste*.

Con la información que hoy tenemos disponible, sabemos que el abordaje se habría producido aproximadamente a las 03:08 horas. También sabemos que, sin este cambio de dirección hacia el *weste*, el Cobra no se habría cruzado con el lugar en que estaba fondeada la Bruma, de manera que es absolutamente entendible preguntarse qué motivó al capitán del Cobra a hacer este cambio de rumbo de navegación, que terminó en una colisión con la lancha motor Bruma.

¿Por qué se produce esta modificación en el curso de navegación a las tres de la madrugada? Esto tiene una respuesta en lo señalado precedentemente: este buque estaba realizando maniobras de pesca. En las maniobras de pesca es una práctica común que entre los capitanes pesqueros de altamar compartan información sobre zonas de pesca.

En este caso, minutos antes de las tres de la mañana, el capitán de otro pesquero de altamar, que estaba en la zona y había pasado por el lugar, el Don Tito, llama al capitán del Cobra para avisarle que había encontrado unas manchas de pesca en la zona en la que él se encontraba. Inmediatamente después, se produce este cambio de dirección a las tres en punto, en el cual el Cobra se dirige exactamente hacia el lugar donde estaba ubicado el pesquero de altamar Don Tito.

Con la información que tenemos disponible, con posterioridad a ese cambio de rumbo, se produce el abordaje con la lancha motor Bruma, aproximadamente a las 03:08 horas. El trayecto durante este nuevo rumbo y dirección, ahora hacia el *weste*, duró treinta minutos, hasta llegar al lugar en que se encontraba el Don Tito en faenas de pesca.

Durante este curso de navegación, la velocidad de dirección del Cobra fue variando, lo que se explica precisamente por la búsqueda de pesca, que requiere cambios de rumbo y de velocidad para utilizar los sonares con los que cuenta la embarcación.

De acuerdo a la información del trayecto y velocidad del Cobra, que sacamos del AIS, este no registra disminución de velocidad entre las tres de la madrugada, minuto en que se produce el cambio de rumbo hacia

el *weste*, hasta las 03:08 horas, que es el minuto en que se produce la colisión, ni en los minutos siguientes, en que se mantiene una velocidad cercana a los diez nudos. Solo a las 03:12 horas hay una disminución de velocidad a 6,5 nudos y luego sigue cercana a los 10 nudos.

El *Cobra*, luego de arribar a la posición del pesquero Don Tito, revisa en ese lugar las manchas de pesca de la zona, encontrando peces de baja talla que no eran aptos para ser capturados, y continúa el *Cobra* su navegación hacia el *surweste*.

Más adelante, cerca de las 04:30 horas, vuelve a modificar su velocidad en búsqueda de manchas de pesca al *weste* de la isla Santa María, para finalmente continuar navegando con dirección sur hacia la Isla Mocha.

En resumen, los antecedentes demuestran especialmente el *track* del *Cobra* extraído del AIS, con el que estaba equipado dicho barco. El cambio de rumbo del *Cobra* tiene una explicación clara en las faenas de pesca. Entre las tres de la madrugada, hora del cambio de rumbo con dirección al Don Tito, y las 03:08 horas, hora y minuto aproximado del abordaje, no existió ni aumento ni disminución de velocidad ni detención del *Cobra* en la posición y hora en que se cruza con la lancha motor *Bruma*. Tampoco en los minutos siguientes, cuando la nave sigue entre 10 y 11 nudos.

Esos son los datos duros incontrarrestables. Podremos tener opiniones respecto de otras materias, pero esta información es pública, fue sacada de la AIS (Automatic Identification System), a la que todo el mundo tiene acceso, y que está en las investigaciones que lleva, tanto la Autoridad Marítima como el Ministerio Público, y son, como he señalado, incontrarrestables.

Señalo lo anterior porque se ha manifestado que había movimientos de la embarcación o cambios en la velocidad de esta, que habrían denotado que la tripulación podría haber detectado este abordaje. Pero eso no es lo que muestran los datos extraídos de la AIS de esta embarcación.

El segundo punto que quiero abordar es la cooperación respecto de las investigaciones. Sobre esta materia quiero ser categórico. La tripulación del *Cobra* ha mantenido siempre una única e inalterable versión de los hechos. En todas las oportunidades que han declarado ante las autoridades, sea el Ministerio Público o la Fiscalía Marítima e incluso ante este equipo de abogados, nunca ha existido un cambio de versión de parte de ningún tripulante del *Cobra*. La tripulación, especialmente quienes desempeñaron funciones de navegación esa noche, declararon ante el fiscal marítimo, de inmediato, estando todavía embarcados, tras recalar en San Vicente el lunes 31 de marzo.

También subió a la nave personal de la PDI. Todo esto antes de tener

algún miembro de la tripulación contacto con algún ejecutivo de la compañía Blumar o con algún abogado del equipo que representamos a los tripulantes.

El viernes 4, fueron citados a la PDI y todos los tripulantes prestaron declaración. Todos accedieron voluntariamente, sin mediar orden judicial, a entregar sus teléfonos y, formalmente, las autorizaciones para la completa revisión de sus comunicaciones.

También lo hicieron, de la misma manera, todos los ejecutivos de Blumar, quienes voluntariamente pusieron a disposición del Ministerio Público sus teléfonos celulares personales y equipos de comunicación, con autorización para que fueran revisados, cuestión que ya se ha realizado.

Insisto, en todas las comparecencias han dado siempre la misma versión. Ellos afirman nunca haber visto visualmente la lancha motor Bruma, tampoco los dos radares con que estaba equipado el Cobra ni escucharon su posición o alguna alerta de su posición por radio.

Afirman no haber sentido absolutamente nada, ningún ruido o movimiento que se pueda atribuir a una colisión con otra nave. La no detección de la lancha Bruma también es ratificada por las otras naves que navegaron previamente por el área a esa hora. Ninguno de los pesqueros de alta mar que cruzaron por la posición del Bruma, o cerca de la posición del Bruma, advirtió luces ni detectaron por radar o escucharon alguna comunicación de posición de esta embarcación o algún llamado de auxilio.

Quiero aclarar que los ruidos a que el capitán hizo alusión en sus declaraciones y en las conversaciones con este equipo de abogados, cuando no sabíamos la hora exacta del accidente, fueron percibidos cerca de las 4:30 horas de la madrugada, cuando se detiene la nave y el capitán hace una revisión completa, tanto interior como exterior, al prender las luces que alumbran la parte externa del barco, a objeto de revisar si habían tenido un eventual abordaje; de manera que ese incidente, al que hizo alusión el capitán, con la información que tenemos hoy disponible, de que el accidente fue a las 3:08 horas de la madrugada, no tiene relación con este accidente.

En ese contexto se explican las declaraciones del gerente de Blumar en una conferencia de prensa donde hace alusión a ruidos sentidos por la tripulación. Esa declaración la hizo con información disponible a esa fecha. Sin embargo, hoy tenemos certeza de que el ruido y detención de la embarcación, para verificar una eventual colisión, fue pasadas las 4:00 horas de la madrugada y no tiene vinculación con este accidente.

En resumen, ha existido una amplia cooperación con la investigación de parte de la tripulación y de la compañía Blumar. No existe aquí

ningún pacto de silencio y, cada vez que se ha tenido información nueva, se ha puesto disposición de las autoridades que investigan este accidente.

Por esa razón, hemos interpuesto una querrela por injurias y calumnias en contra de un abogado que, siendo parte en esta investigación, ha imputado a la tripulación obstruir la investigación, a través de un pacto de silencio y cambio de declaraciones.

Así, atendido que estimamos que estas declaraciones las hizo a sabiendas de que eran falsas, se ha interpuesto esta querrela que fue declarada admisible por resolución unánime de la Corte de Apelaciones de Concepción. Por lo que serán los tribunales de justicia, como corresponde en un Estado de derecho, los que resolverán esa controversia.

Quiero explicar ahora por qué razón este equipo de abogados y la misma empresa no ha reconocido inicialmente la participación del Cobra en el accidente, cuestión que ha causado mucha controversia.

Durante las primeras semanas, la verdad es que no sabíamos con exactitud si efectivamente el Cobra había participado o no en este abordaje. Solo teníamos sospechas o teorías sin confirmar.

¿Qué información teníamos los primeros días? La única información pública disponible era el *track* completo de navegación del Cobra y de los otros pesqueros industriales de altamar que navegaron en la zona del accidente y, por otro lado, teníamos la última información respecto de la emisión de la lancha motor Bruma que emitió, a través del Posat a las 2:00 horas de la madrugada, ese domingo 30 de marzo.

De manera que la primera tesis que teníamos, no solo nosotros, sino también los abogados de las víctimas, era que este accidente se había producido a las 2:00 horas de la madrugada. Esa misma información, la cruzamos con el *track* de navegación del Cobra y el Cobra estaba a las 2:00 de la madrugada, aproximadamente a 12,5 millas náuticas de donde había emitido por última vez la lancha motor Bruma. Es decir, más de una hora de navegación, lo que nos hacía abrigar fundadas dudas de si el Cobra efectivamente había impactado a la lancha motor Bruma.

Más aún, a esa hora, a las 2:00 de la madrugada, uno revisaba los *tracks* de navegación disponibles en AIS y había embarcaciones o buques pesqueros de alta mar que estaban más cerca del lugar de última emisión del Bruma que lo que estaba el Cobra. Insisto, estaba a más de una hora de navegación.

De manera que con esa información disponible no estábamos en condiciones de confirmar y tampoco descartar el impacto, la colisión o el abordaje con la lancha motor Bruma. Teníamos la versión de la tripulación que decía que no había sentido ni había detectado ni en los

radares ni visualmente a esta lancha.

Por eso es que, con el fin de tener mayor información y colaborar con la investigación, se encargó a la empresa Cunlogan S.A., el principal proveedor de posicionamiento satelital en Chile y que representa a una empresa francesa que presta servicios satelitales, un informe que revisara la información disponible en otros satélites distintos.

El resultado de ese informe, recibido por esta defensa, con fecha 22 de abril, entregó información nueva y clarificadora. Digo nueva, porque hasta ese minuto todo el mundo sostenía que el accidente y la última emisión del Bruma fue a las 2:00 de la madrugada.

¿Qué dice este informe recibido por esta defensa el 22 de abril? Dice que la última emisión del Bruma fue captada no a las 2:00 de la madrugada, sino a las 3:08 horas. Y contrastada esa posición con la posición del Cobra a esa hora, que teníamos absolutamente clara por el AIS, coincide absolutamente con el rumbo, de manera que ambas embarcaciones se cruzan efectivamente a las 3:08 horas de la madrugada.

Es por esa razón es que ese mismo 22 de abril, el mismo día que recibimos el informe, este equipo de abogados lo presentó inmediatamente al Ministerio Público y a la Fiscalía Marítima, y este abogado, ese mismo día en la tarde, dio una conferencia de prensa en la ciudad de Concepción, donde reconocimos públicamente, por primera vez, que conforme con este nuevo antecedente el Cobra, en su curso de navegación, coincide en hora y lugar con el último punto de emisión de la lancha Bruma.

En este punto, quiero relevar que fuimos los primeros en aportar a la investigación la información satelital que confirmaba, prácticamente, científicamente el abordaje entre el Cobra y la Bruma.

En definitiva, por esto quiero ser enfático, no ha existido un cambio de versión de los tripulantes, no ha existido ocultamiento de antecedentes, y el reconocimiento de la participación del Cobra en el abordaje se efectuó inmediatamente ante la autoridad y públicamente, en cuanto dispusimos, como corresponde seriamente, de la información certera que así lo confirmara.

El otro punto que me gustaría abordar, pues ha habido bastantes comentarios sobre la materia, es el de las cámaras del Cobra.

En el Cobra existían tres tipos de equipos distintos de grabación, que grababan situaciones, ángulos e imágenes distintas. Primero, las cámaras del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura (Sernapesca), que están instaladas en la cubierta de la nave, tienen por fin permitir la fiscalización *ex post* al Sernapesca para monitorear el descarte de recursos hidrobiológicos, y están apuntando, en la cubierta de la embarcación, a las zonas donde ingresa ese descarte a la pesca.

Después, existe un segundo grupo de cámaras, bajo cubierta, dispuestas por el armador de la nave, que tienen un fin de seguridad, y están ubicadas en las zonas de máquinas de frío. Estas cámaras tienen por objeto permitir al capitán y a quienes están en cubierta monitorear que no exista una situación de riesgo bajo cubierta, porque hay trabajadores que laboran en los equipos de frío, los cuales tienen ciertas condiciones donde pueden producirse accidentes, y tienen ese objeto, y estas cámaras están dispuestas, como digo, no son obligatorias, por el armador del buque.

Por último, las cámaras que están en la cabina del puente, que están instaladas por disposición de la ley "Supersol", con el fin de vigilar la utilización del piloto automático, graban imagen y audio. Estas cámaras son manejadas por la autoridad marítima y operadas por un proveedor autorizado por la Armada.

Los discos duros que almacenan estas grabaciones, que son de audio y video, están sellados y no tienen acceso ni la tripulación del Cobra, o de la embarcación en concreto, ni el armador, por disposición de la ley de Navegación, y así ocurrió, por tanto, en este caso.

Todas las grabaciones, tanto las dispuestas por el Sernapesca, la autoridad marítima o las que tenía bajo cubierta por disposición de la empresa, todas estas cámaras y su soporte y respaldo fueron incautados por el Ministerio Público de inmediato arribada la embarcación a puerto, y la tripulación y la compañía armadora de la nave no ha tenido acceso ni conoce su contenido hasta el día de hoy.

Sobre la famosa caja naranja, que está sellada y contiene las grabaciones de cabina, debo señalar que existen diligencias pendientes de parte del Ministerio Público, secretas, de manera que no puedo hacer mayores comentarios, destinadas a descifrar y extraer dicha información. De manera que cualquier versión de que se borró un día determinado o que estas cámaras fueron intervenidas, no tiene ningún sustento, ningún antecedente que yo haya visto ni en la investigación del Ministerio Público o en toda la información que se haya recabado.

Quiero referirme a la normativa vigente que rige la navegación y a las normas para prevenir abordaje. En este punto, quisiera hacerme cargo de las palabras que señaló, en esta misma comisión, don Héctor Orellana, quien expuso como experto marítimo. El señor Orellana afirmó la verdad flota y la mentira se hunde y, además, afirmó que el que navega tiene que ser más cauto en navegar, el que va navegando, por el tamaño de la embarcación tiene que saber que encontrando algo más chico lo va a arrollar, dando a entender que existiría alguna norma o regulación que entrega mayor responsabilidad en un abordaje al que va navegando respecto de la embarcación fondeada.

Lamentablemente, el señor Orellana incurrió en un grueso error jurídico. La normativa que rige la navegación y en específico las normas para prevenir abordaje imponen deberes y obligaciones de cuidado a todos quienes navegan o a quienes están fondeados, cualquiera sea el tamaño de la embarcación.

Así las cosas, la ley vigente en nuestro país, no es nuestra opinión, y en todas las partes del mundo, por lo demás, sea en un accidente de tránsito, aéreo o marítimo, donde resultan víctimas fatales, con lesiones o daños, prescribe una investigación objetiva que revise el desempeño y cumplimiento de las normas por parte de todos los involucrados, independientemente si han resultado lesionados, fallecidos o indemes a consecuencia del accidente.

De hecho, en esta misma Octava Región, el 24 de febrero pasado, días antes del accidente del Cobra, una joven surfista fue impactada por un pesquero artesanal en Cobquecura, resultando lamentablemente fallecida. No cabe duda de que la investigación de la autoridad marítima y el Ministerio Público no solo va a investigar el cumplimiento normativo y una eventual negligencia del patrón de la embarcación artesanal, también va a investigar y es motivo de investigación la conducta de la surfista, lamentablemente fallecida.

Esto, al contrario de lo que se ha señalado en esta misma comisión, no es un agravio a las víctimas, insisto, es lo que manda la ley y el sentido común. La fiscalía debe investigar con objetividad las causas de este accidente, revisando el cumplimiento normativo por parte de las tripulaciones de todas las embarcaciones involucradas.

La investigación objetiva no solo tiene por objeto hacer justicia, sino también sacar lecciones de esta tragedia.

¿Qué dicen las normas sobre esta materia? Primero, muy importante: Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes, tratado internacional vigente en Chile y prácticamente en todas partes del mundo, impone a todas las naves -insisto- la obligación de mantener en todo momento una vigilancia visual y auditiva. Regla 5 y siguientes: "(...) en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, (...)".

En el caso del PAM Cobra, además del capitán y el piloto en la cabina había dos vigías, quienes realizan turnos de dos horas, manteniéndose las 24 horas los vigías en el turno en nave. Obviamente, es materia de investigación su desempeño la noche del accidente. Lo que sí sabemos es que estaban en la cabina esa noche cumpliendo sus funciones.

Respecto de la embarcación Bruma tenemos presunciones fundadas de que no tenían vigía en cubierta o este no estaba en funciones. Evidentemente, es materia de investigación las razones de aquello. En efecto, por el tamaño y altura de las luces del Cobra para un vigía, en

la Bruma, era imposible, digo imposible, no advertir su aproximación en curso de abordaje. De manera que el cumplimiento de esta medida obligatoria por ley hubiera impedido este accidente. Es evidente que por la eslora y calado de la Bruma, en condiciones nocturnas y de oleaje, era más complejo advertir para los vigías del Cobra.

En este punto, quiero señalar que no solo los vigías del Cobra no advirtieron la presencia en ese lugar de la Bruma; tampoco fue advertido ni visualizado por las dos embarcaciones de pesca de altamar que pasaron cerca de su posición antes que el Cobra.

Adicionalmente, existen disposiciones obligatorias que imponen deberes de actuación a la nave que está en peligro de ser abordada por otra, sin distinción de tamaño o tipo de nave. Es decir, una nave que está en curso de ser abordada debe emitir, de acuerdo con la legislación, primero, sonido continuo por aparato sonoro; segundo, y muy importante, por radio o telefonía advertir por canal de emergencia el curso de colisión de abordaje; insisto, por el canal de emergencia advertir el curso de colisión de abordaje. ¿Por qué no se hizo esto? Es materia de la investigación. Tercero, lanzar una bengala con paracaídas o de mano con luz roja; cuarto, señal fumígena con humo naranja denso.

En conclusión, con la información que tenemos disponible, nada de esto fue ejecutado por la tripulación de la Bruma, lo que sugiere que no había personal de guardia en la cubierta de la embarcación que pudiera advertir el curso de colisión del Cobra. Esta advertencia no se hizo ni para evitar la colisión ni para solicitar asistencia, de manera que esto nos permite presumir fundadamente -insisto, esto es materia de investigación en el Ministerio Público, de la Fiscalía Marítima- de que no existía esta vigilancia.

Por cierto, en esta materia el Cobra contaba con dos radares, los cuales estaban calibrados para rango de mayor distancia y de menor distancia, y es materia de investigación por qué en los radares no se detectó la presencia de la lancha Bruma. No me voy a referir a la opinión que tenemos sobre la materia ni a los peritajes que se han elaborado por esta defensa, los que serán presentados ante las autoridades correspondientes, esto es, el Ministerio Público y la Fiscalía Marítima, que investiga este accidente.

En cuanto a las otras normativas aplicables y que incidieron en este accidente, creemos que también ha sido muy relevante y podría haber evitado este accidente el cumplimiento del Reglamento General de Radiocomunicación del Servicio Móvil Marítimo de la Directemar, que señala que las naves chilenas están obligadas a informar su posición y situación diaria por mensaje a las 0:00 y a las 12:00 horas UTC.

Lo mismo se consagra en el manual de la Directemar para uso en servicio

móvil marítimo en el punto 2.11. En este punto, el cumplimiento de esta normativa podría haber evitado este accidente, por cuanto la lancha Bruma, no obstante estar fondeada en altamar y en condiciones extremadamente complejas de mal tiempo, donde, como relaté al inicio de esta presentación, los puertos estaban cerrados incluso para embarcaciones mayores, como eran el Cobra y otros pesqueros de altamar, se fondeó en altamar, en una zona de alto tráfico de naves mayores, tanto pesqueros como naves mercantes, y no informó su posición, como lo exigía la legislación a la autoridad marítima, ni tampoco su punto de fondeo por ningún canal de comunicación, para que su presencia pudiera ser advertida por otras naves.

Tenemos certeza de que no hubo emisión por equipo de AIS del Bruma que alertara su posición. Debo señalar que no tenemos confirmación si la lancha Bruma tenía AIS, solo información extraoficial. Si lo tenía, por qué ese equipo no emitió. Pero, para ser justo, debo precisar que la legislación no exige que la lancha Bruma, por su eslora, contara con ese equipo AIS. Si dicho equipo hubiera estado emitiendo en el Bruma, eso también hubiera impedido este accidente, pues es detectado automáticamente por los radares de los buques circundantes.

El señor **REY** (Presidente).- Señor Espinoza, estamos a pocos minutos de levantar la sesión. Nos gustaría que pudiera hacer un resumen de lo último, para que no le quede nada sin exponer.

Muchas gracias.

El señor **ESPINOZA** (abogado representante de la tripulación del buque pesquero PAM Cobra).- Señor Presidente, una propuesta de mejora normativa es que haya obligatoriedad de usar el equipo AIS por toda embarcación que navegue en altamar en las costas chilenas. Es un equipo que vale menos que un celular de alta gama, de manera que es fácil de implementar.

En definitiva, ni el Cobra ni ninguna de las naves que pasó circundando a la Bruma, como, por ejemplo, el pesquero de alta mar Vichuquén II, lo hizo a menos de una milla náutica de la última posición conocida de la Bruma, del punto donde se hundió, cerca de las 2:00 de la madrugada, y no la detectó ni en sus radares, ni visualmente, ni tampoco escuchó ningún tipo de comunicación radial de posición de esta nave o llamada de auxilio. Lo mismo ocurrió con el pesquero Don Tito, que pasó a 2 millas náuticas de su última posición conocida.

Quiero hacer presente que, de acuerdo con nuestros estudios, la diferencia de tonelaje entre la lancha a motor Bruma y el Cobra es que la primera de ellas ronda las 40 o 50 toneladas versus el Cobra, que pesa más de 2.000 toneladas, es decir, tiene más de 50 veces su peso. Por eso, el impacto es imperceptible y no tuvo efecto, como muestra el

AIS del Cobra, sobre su velocidad y rumbo y no fue percibido por la tripulación.

Sin embargo, y para concluir, no es este abogado ni esta defensa quien debe determinar las múltiples causas de este accidente y las eventuales responsabilidades. Serán el Ministerio Público, los tribunales de justicia en su caso y la autoridad marítima los llamados, por ley y la Constitución Política, a establecer las eventuales responsabilidades, tal como debe ser en el accidente que causó la muerte de la joven surfista en Cobquecura, porque también, como en el abordaje de la lancha a motor Bruma, tengo absoluta certeza de que nadie tuvo la intención de que ocurriera esta tragedia.

Muchas gracias.

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

*(La diputada Joanna Pérez interviene fuera de micrófono)*

[...]

Estimados colegas, todos sabemos cómo funcionan las comisiones, pues el Presidente coordina la sesión. Hemos conversado con el señor Secretario para prorrogar la hora de término de la sesión, él está muy atento a la hora, por lo tanto tengan la confianza en la labor que está desempeñando. Si no hay inconvenientes, podríamos extender la sesión hasta las 14:00 horas, como máximo.

¿Habría acuerdo?

**Acordado.**

Tiene la palabra el diputado Alexis Sepúlveda.

El señor **SEPÚLVEDA**.- Señor Presidente, es entendible el relato que nos entregó el abogado del barco industrial Cobra, de Blumar, por cuanto trata de deslizar todas las responsabilidades en la embarcación Bruma. Pareciera que no hubiera ninguna responsabilidad de la embarcación Cobra.

Por lo menos, hay dos aspectos que quisiera señalar, porque también habla de las presunciones, que es presumible, y lo hace en numerosas ocasiones. Él presume que el Cobra no tenía vigía encubierta, presume esto y presume esto otro. Entonces, bajo esa misma lógica, uno podría presumir que el vigía de la embarcación Cobra que se suicidó puede haber visto todo lo que sucedió y haya tenido un sentimiento de culpa. Sin duda, uno podría presumir muchas cosas, pero la verdad es que el proceso judicial es lo que uno pueda acreditar, porque uno también podría presumir que la tripulación del Cobra vio al Bruma, que todos se quedaron callados y que tienen un pacto de silencio, para tratar de eludir la responsabilidad que tuvieron en esta colisión.

Todo es presumible al final del día. Pero hay un dato que sí nos sorprende a quienes estábamos en la mesa: ¿por qué la lancha Bruma,

teniendo vigía, no pudo evitar la colisión, dado que estaba estacionado, fondeado? Asimismo, el abogado no logra explicar por qué tuvo el viraje eventualmente la embarcación Cobra. Porque tenía una ruta definida, y si uno tiene una ruta y ve que una embarcación, como cualquiera en la calle o como un auto cualquiera, y si uno está parado, porque, además, está estacionado, y uno ve que viene un vehículo, que va a pasar a cincuenta metros, la verdad es que uno no tiene por qué alertarse, porque el vehículo va a pasar sin tocarlo. Lo mismo una persona, si uno va a caminando y estoy parado aquí y viene una persona corriendo, si va a pasar a diez o veinte metros, yo no me voy a alertar.

Pero si esa persona o ese vehículo que, de repente va en otra ruta, dobla y gira hacia mí. La pregunta es: ¿cuánta es la capacidad de reacción que tengo? Primero, fueron prácticamente nada, dos minutos y, segundo, ¿por qué ese viraje? ¿Por qué ese viraje tan repentino a la ruta que venía sosteniendo el Cobra? Pueden presumirse muchas cosas, pero, obviamente, esta comisión no puede entrar en el ámbito judicial. Esperamos que el Ministerio Público haga su pega.

Nuevamente, quiero levantar la voz, señor Presidente. Es necesario un cambio de fiscal; estamos hablando de una situación que ocurrió el 30 de marzo, con todos los antecedentes tecnológicos y con toda la información que tenemos y todavía no podemos aproximar una formalización, una detención eventualmente de los tripulantes de lo que, finalmente, termina siendo una tragedia para siete pescadores artesanales de la Región del Maule.

El Ministerio Público no puede seguir dilatando algo que para todos es evidente. Ni siquiera el abogado pone en duda de que fue el Cobra el que colisionó a la Bruma. No hay duda de que fue el Cobra el que viró de su ruta, hizo un giro y termina colisionando a la Bruma. No hay duda de que deberían haberlo visto, de acuerdo con todos los antecedentes tecnológicos que debería tener esta embarcación, deberían haber detectado la presencia de la Bruma y, adicionalmente, uno de sus vigías insólitamente se suicida.

Si ustedes no me preguntan qué no está claro en esto, la verdad es que yo no lo entiendo. Espero, de una vez por todas, que la fiscal actúe y veamos si efectivamente es más fuerte el poder de los poderosos, porque los poderosos están en la pesca industrial, son los dueños de la embarcación Cobra, es Blumar, o si vamos a defender la vida de nuestros pescadores artesanales, la justicia y la verdad.

En mi opinión, es necesario que avance la fiscal o que, finalmente, dé un paso al costado y se encuentre un fiscal o una fiscal que tenga la valentía para enfrentarse a los industriales en este caso, que ha significado la vida de siete pescadores artesanales del Maule.

Gracias, señor Presidente.

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

El señor **CELEDÓN**.- Señor Presidente, agradezco la intervención, porque lamentablemente el gerente general que estaba invitado, el señor Gerardo Balbontín, no se presentó y, de todas maneras, para la comisión, es importante tener la voz de quienes tienen la responsabilidad o la representación de la nave que colisionó a la lancha Bruma. De eso no hay duda.

Quiero precisar lo siguiente: de acuerdo con la información entregada por el Sernapesca, el 5 de mayo de 2025, respecto del trayecto, del *track* de la Bruma y del Cobra.

A las 2:58:01 horas, el Cobra navegaba a 12 nudos; a las 3:01 horas, navegaba a 10,5 nudos; a las 3:13 horas, a 8 nudos; a las 3:28 horas, a 8 nudos, y, a las 3:48 horas, a 10,6 nudos.

En definitiva, si va a una velocidad determinada y a la hora de la probable colisión se produce efectivamente, de acuerdo con esta información, una disminución de la velocidad, ese es un hecho que necesariamente los responsables de la conducción de esa nave tienen que observar. Y existe, y no hay duda de que el artículo 112, de la ley de navegación, dice que se establece la obligación de los capitanes de la nave prestar auxilio a otras naves, su dotación y pasajeros, en caso de colisión o abordaje.

Estaríamos en un contexto muy distinto si se hubiese cumplido con esa obligación, a menos que la colisión, por su naturaleza, hubiese tenido resultados fatales en el instante. Sobre eso, la familia, en primer lugar, y toda la sociedad necesita saber cuál es la realidad.

Quiero hacer una consulta: si está en conocimiento si todas las cámaras del Cobra se encontraban en funcionamiento ese día y a esa hora o si la caja naranja da una información distinta, en cuanto a que si estaban en funcionamiento o no las cámaras que debiese llevar, especialmente de acuerdo con la ley Supersol.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **REY** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada Marlene Pérez, quien, justamente, estuvo el día de la emergencia del incendio junto con el alcalde que nos acompaña.

Tiene la palabra, diputada Pérez.

La señora **PÉREZ** (doña Marlene).- Señor Presidente, lamentablemente, estaba en una emergencia de un incendio que destruyó algunas casas en el sector de Camilo Henríquez.

Pido disculpas por haber llegado tarde, pero mi compromiso ha sido total y absoluto con este caso. Considero inaceptable que haya pasado

tanto tiempo sin tener realmente antecedentes concretos y espero, y es lo que espera toda la comisión, que podamos avanzar y que las conclusiones de esta comisión especial investigadora nos sirvan para que el proyecto que presenté junto con el Presidente de la comisión realmente se pueda mejorar, evidentemente, con las conclusiones que tengamos, porque esto no puede volver a ocurrir nunca más.

Muy brevemente, porque me interesa mucho que expongan las personas invitadas más que escucharnos nosotros, me preocupa lo que mencionó recién el abogado. No sé qué elementos concretos tiene para afirmar que la Bruma no habría informado su situación de fondeo, porque entiendo, y no sé si me pueden decir lo contrario las personas de la Armada, porque esto está en secreto, esta situación, el expediente, la Armada lo tiene en secreto. Por consiguiente, cómo el abogado afirma con tanta seguridad lo que dijo. Quiero saber qué elementos objetivos tiene para afirmar que la Bruma no informó su situación de fondeo.

Dicho eso, es importante escuchar y agradezco a las personas que van a exponer. Así que me quedo con esa preocupación, y me gustaría que, como ya no está conectado el abogado...

El señor **HALABÍ** (Secretario).- Sí, está conectado.

La señora **PÉREZ** (doña Marlene).- Que no me responda porque vamos a perder tiempo. No quiero que responda, pero pido a la comisión que se le pregunté por escrito, para que el abogado nos pueda responder las preguntas o dudas que tengamos a través de un oficio, para que, en definitiva, le demos oportunidad a las personas que van a exponer.

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

Tiene la palabra la representante de los familiares de los tres pescadores artesanales desaparecidos en Caleta Alto del Rey, señora Pamela Reyes.

La señora **REYES**, doña Pamela (representante de los familiares de los pescadores artesanales desaparecidos en Caleta Alto del Rey).- Señor Presidente, por su intermedio, saludo a todos los presentes en la comisión.

Primero, agradezco la invitación a esta comisión en esta situación. Fui invitada para dar a conocer lo que nosotros vivimos como familiares en este accidente, que si bien no es igual al que sufrió la Bruma, creo que mantenemos el mismo sentimiento de desesperación y angustia en las primeras instancias en que esto ocurrió.

Saco en limpio, de todo lo que he escuchado -estoy desde las 11 de la mañana acá, sentada-, que todos tenemos la misma inquietud sobre los tiempos de protocolo de la Armada para acudir a estos accidentes que ocurren en el mar. Es algo que la Armada debe considerar.

Como familiar de uno los tres pescadores desaparecidos, los voy a

nombrar para que ustedes sepan quienes son: el mayor de ellos era Manuel Olate Gaete, y, además, Francisco Ibáñez Flores, y mi primo, Carlos Andrés Gómez Orellana, el menor de los tres pescadores de la Caleta Alto del Rey, que dedicaron su vida al mar, al igual que todos los involucrados en el caso Bruma.

Creo coincidir en todo lo que he escuchado durante esta mañana y, reitero, con lo dicho sobre el tiempo de respuesta de la Armada. En nuestro caso en particular, el accidente ocurrió en la desembocadura del Biobío, entonces tuvimos al Gope y a las instituciones mezcladas, en algún minuto, porque el trabajo en el lecho del río le corresponde al Gope y en las costas de nuestro país a la Armada, para efectos de la búsqueda, y creo que hubo egos institucionales, pero eso, a nosotros, como familias, no nos interesaba mucho en realidad. Sin embargo, creo que las primeras horas son fundamentales para la búsqueda de seres queridos cuando esto ocurre en un accidente.

Como escuché en alguna de las exposiciones -no recuerdo a quién-, la Bruma tuvo un lugar específico de búsqueda, pero nosotros no contamos con esa instancia, en el minuto del accidente. Nosotros no sabemos, a ciencia cierta, donde ocurrió el accidente: si fue dentro del mar o en la orilla del río, por el lado norte del río hacia el lado de Hualpén; no lo sabemos en concreto. Solo sabemos que nuestros familiares salieron a buscar el sustento del día, como he señalado en la representante. En realidad, contuve las lágrimas, porque fue muy emotivo escucharla y me sentí reflejada con lo que ella dijo. Los familiares de los pescadores solo podemos vivir, y como ella decía, por más que puedan empatizar las autoridades acá presentes, sin desmerecerlas, jamás, nunca, van a llegar a sentir lo que un familiar de un pescador siente, nunca. Es un dolor, es una agonía, porque jamás se van a volver a recuperar, y lo que más duele, y empatizo con los familiares de la Bruma, es que no vamos a tener jamás, nunca, un lugar donde llorar y dejar una flor a nuestros familiares. Eso es una angustia y un dolor horrible, que no se lo doy a nadie de esta mesa.

Mencionamos al diputado Arroyo, que queremos como familia conmemorar la pérdida de nuestros familiares. Nuestra caleta Alto del Rey, en San Pedro de la Paz, tiene muchos pescadores que jamás han vuelto a la caleta, nunca, por muchos años. Mi madre, nuestra familia, ya tiene un familiar a cuestas, que jamás regresó, y, como también se señaló acá, ese famoso certificado de presunta desgracia es algo que está en el aire. Alguien debe legalizar esto, no sé qué entidad, precisamente, debe hacerlo, pero es un documento por el cual pueden pasar años de espera, como expuso alguien, cuyo nombre no recuerdo. Pero pueden pasar 30 o 50 años y eso jamás va a llegar a un buen puerto. Entonces, hay

muchas falencias en estos tipos de accidentes.

Escuchaba al contralmirante Oxley -no alcancé a exponer mientras ellos estaban-, pero me hubiese encantado sugerir a la Armada, o a los diputados, acá presentes, que hagan algo, pues la Armada debe tener una unidad específica de búsqueda que se dedique única y exclusivamente a la búsqueda en estos accidentes. El tiempo de espera, si bien es cierto, puede ser de cuatro horas, como se dijo, en el caso de la Bruma, en nuestro caso fue de casi un día. Y para nuestro pesar, las inclemencias del clima no jugaron a nuestro favor, nuestros familiares desaparecieron el 13 de junio, y el 14 hubo una tormenta increíble en la región. Nosotros, pasamos esos días con lluvia, con frío, a la intemperie.

Quiero aprovechar y agradecer a los diputados presentes, a quienes nos acompañaron, a quien me invitó en esta oportunidad a participar y venir a contar nuestra experiencia, al diputado Arroyo, muchas gracias. Aprovecho la instancia para decir que desde el momento uno el diputado Arroyo estuvo acompañando a nuestras familias.

Luego, con el pasar de las horas, nos acompañó la diputada Pérez, pero fueron momentos muy difíciles y crudos los que pasamos en la caleta Alto del Rey, con mucho frío, como les señalaba; el diputado Arroyo fue testigo, no nos sosteníamos del frío, tuvimos un temporal tremendo. Todos fueron testigos de aquello, imagínense nosotros con nuestra angustia y desesperación estar en la caleta a la espera de que los protocolos se activaran.

Nos sentimos como en el aire. Las operaciones de búsqueda están suspendidas. Sabemos que la esperanza de sobrevivida es de siete días, pero ¿qué ocurre después?

Los familiares del caso Bruma llevan muchos meses en la misma situación, desde el 30 de marzo. No sé si nosotros llegaremos a estar en esas condiciones de incertidumbre, así como en el aire. Por ahora, no hemos recibido una respuesta concreta del fiscal respecto de las próximas etapas del proceso. Sé que son casos distintos; en el de ustedes hay responsabilidades que deben ser perseguidas. Tengo fe en Dios que así será, para que ustedes, como familiares, puedan encontrar paz y tranquilidad. Si bien ambos casos son muy distintos, es natural sentir empatía por el dolor y la angustia que compartimos, tanto ustedes como nosotros.

Señor Presidente, agradezco la invitación y la oportunidad de ser escuchada por la comisión.

El señor **REY** (Presidente).- En nombre de la comisión, agradezco la intervención de la representante de las familias de los tres pescadores desaparecidos en el sector de la Caleta Alto del Rey, señora Pamela Reyes.

Damos la bienvenida a la señora Jessica Bäuerle, viuda de Luis Monsalves, quien falleció producto de un accidente marítimo.

Tiene la palabra.

La señora **BAÜERLE** (viuda de Luis Monsalves).- Señor Presidente, me disculpo, pero aún no estoy bien. Por eso me acompaña mi cuñado, quien hablará en mi representación.

El señor **REY** (Presidente).- No se preocupe.

Tiene la palabra el señor Emilio Monsalves.

El señor **MONSALVES** (hermano de Luis Monsalves).- Señor Presidente, soy Emilio Monsalves, hermano de Luis, quien falleció en un accidente marítimo. Por su intermedio, agradezco a la comisión y a Claudia por la invitación y por darnos la oportunidad de entregar nuestra versión sobre la situación de la compañía Blumar y de las personas que fallecen en el mar trabajando en la industria salmonera.

Según registros de la ONG Ecoceanos, desde 2013 a la fecha han fallecido 81 personas en esta industria. Sin embargo, esta estadística no contempla la muerte de mi hermano. Inicialmente, su fallecimiento fue calificado como una causa común, pero posteriormente fue reclasificado como accidente laboral.

Por esa razón, iniciamos diferentes acciones civiles, laborales y penales. Mi hermano falleció hace más de dos años, este año se cumplirán tres. Las causas aún están en desarrollo, pero, al parecer, mañana podríamos tener humo blanco en la causa laboral.

Quiero que conozcan a la persona de la que hablo. Por eso, pido que se proyecte un video de él durante mi exposición.

*(Se proyecta video)*

Al momento de su fallecimiento, mi hermano tenía 34 años de edad. En las imágenes que acaban de ver se está despidiendo de su hijo, mi sobrino, que en ese entonces tenía 3 años de edad. Trabajaba bajo un régimen de turnos de 15x15. Este era mi hermano.

En esa época, se desempeñaba en el Centro de Cultivo (CES) Williams 1, ubicado en la Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo, a la cuadra de Puerto Aguirre. Quienes conocen el sur de Chile me entenderán.

El día del accidente, en la tarde-noche, se desencadenó una serie de eventos improvisados. Aunque existe un procedimiento de evacuación establecido, en este caso no se aplicó, como el uso de dos embarcaciones rápidas de rescate que establece dicho protocolo.

Entregaremos a la comisión el detalle del procedimiento, junto a antecedentes que nos proporcionó la Armada, para constatar su efectividad.

Ese día, tras finalizar su faena, mi hermano comenzó a sentirse mal.

No se comunicó directamente con nosotros, sino que empezó a enviar mensajes a través de wasaps. A partir de las 20:00 horas, se contactó con la jefatura de Blumar para solicitar la activación del procedimiento de evacuación. En ese momento, se encontraba en un pontón, un artefacto naval, pero, lamentablemente, aún no entraba en vigencia la normativa sobre dotación mínima, que comenzó a regir el 1 de enero de 2023. Por lo tanto, en ese momento lo acompañaban un par de operarios de la empresa, trabajadores de servicios de mantenimiento de buceo y personal de otra empresa que estaba realizando el cambio de redes.

*(Se reproduce mensaje de audio de wasap)*

El audio que acaban de escuchar corresponde al tercer o cuarto mensaje que mi hermano envió por wasap, e iba dirigido a la persona encargada de operaciones de la empresa, quien en ese momento se encontraba con feriado legal o fuera de funciones. Su respuesta fue la siguiente:

*(Se reproducen dos mensajes de audio de wasap)*

Luego, mi hermano envió otros mensajes a su jefatura, con el objetivo de activar el procedimiento de emergencia. Este protocolo establecía que en el centro de cultivo debían estar disponibles dos lanchas para trasladarlo rápidamente a algún centro asistencial, que en este caso habría sido Puerto Aguirre. Sin embargo, de acuerdo con la información proporcionada por la autoridad marítima, la lancha Anastasia, incluida en el plan de contingencia, se encontraba a 90 kilómetros al norte, en el CES Isla Level, y la embarcación Río Queulat estaba en Puerto Chacabuco, aproximadamente a 130 kilómetros al sur en línea recta.

Toda esa información la obtuvimos directamente desde su teléfono, el que recuperamos después de su funeral. De no haber tenido acceso a este dispositivo, nos habríamos quedado únicamente con la versión de la empresa: que se trató de una persona que falleció por una causa natural y que se hizo todo lo posible.

Más que una tragedia, quiero dejar en evidencia o traspasar la información que en el sur existe mucha improvisación al momento de enfrentar emergencias. El caso de mi hermano es uno más.

Gracias a la investigación que hemos hecho, a nuestros abogados y a la seremi de Salud de Aysén, quien también sancionó -de hecho, en este documento está la sanción que realizó contra el Brumar- mediante un sumario sanitario, que, finalmente, lo ratificó la Corte de Apelaciones de Coyhaique, pero no podemos olvidar que, aparte de la seguridad marítima, también involucra la actividad salmonera y a los trabajadores del salmón.

Si bien es una industria superimportante en Chile, la cual se debe fortalecer, también hay que cuidar a sus trabajadores y a las personas que están detrás de ellos. Hace dos años, mis sobrinos se quedaron sin su papá. Hace dos años que nuestra familia está sin el soporte de la alegría, porque él era nuestro hermano menor, y todo el mundo se pregunta por qué, ya que esta era una muerte ciento por ciento evitable. La evacuación se hizo en una embarcación que por operacionalidad del centro se encontraba en ese momento ahí, pero esta no era la óptima. A bordo de la lancha había redes con materia orgánica en descomposición. Una persona con problemas de salud no puede estar sometida a un ambiente tóxico. No hay mediciones, pero las personas que hemos trabajado en el mar -yo soy ingeniero pesquero- sabemos lo que sucede. Yo hablo con conocimiento de causa. Soy ingeniero pesquero, buzo profesional y experto en sistemas de información geográfica, y tengo muy claro el tema de las coordenadas, de las rutas, de la navegación y los tiempos. Sin embargo, eso es parte de otra investigación, de la penal, que tiene sede judicial en Puerto Aysén.

Señor Presidente, eso es lo que queríamos transmitir.

Mi cuñadita, lamentablemente, al igual que todos nosotros no hemos podido superar esto, pero estamos aquí para apoyarla y para hablar en representación de las personas que trabajan en el sur, porque si bien es cierto no son pescadores, hacen prácticamente lo mismo. Navegan, trabajan en condiciones climáticas adversas, tienen que estar alejados de sus familias, pero son apatronados, y nadie puede hablar por ellos.

Finalmente, la causa de muerte fue por asfixia, por aspiración de contenido gastroesofágico. No fue un infarto. El Servicio Médico Legal, dentro del informe tanatológico, argumentó que el efecto o la causa de la muerte de mi hermano podría haber sido el consumo de drogas o el consumo de alcohol, que generalmente se podría argumentar como causa. Sin embargo, el examen toxicológico arrojó cero y el examen de alcoholemia también. De hecho, ni siquiera fumaba. En teoría, él falleció a bordo de un catamarán que transportaba redes de cultivo usadas.

Falleció en la embarcación. Se le informó a la autoridad marítima, esta llamó al fiscal y el fiscal solicitó el resguardo del sitio del suceso. Sin embargo, esto no fue posible, porque, al parecer, La Armada no disponía de una embarcación para llegar al sitio del suceso, la noche o la tarde en la que mi hermano falleció.

El señor **REY** (Presidente).- Ofrezco la palabra para realizar consultas.

Señor Monsalves, ¿desea agregar algo más?

El señor **MONSALVES** (hermano de la víctima).- Señor Presidente, solo

quiero agradecer a la comisión por la invitación.

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

El señor **ARROYO**.- Señor Presidente, agradezco a los expositores, porque todo tiene relación en esta comisión.

La situación que se vive en el mar es lamentable; sin embargo, creemos que la seguridad marítima hoy puede ser arreglada o mejorada.

El objetivo de esta comisión es la seguridad marítima, entregar recomendaciones para que sea un proyecto de ley o, través de sugerencias y recomendaciones, mejorar este tipo de situaciones que han vivido, por ejemplo, en Caleta Alto del Rey, con la desaparición de tres pescadores y amigos míos de infancia. Por lo tanto, es importante que todas las personas y todos los familiares nunca más vuelvan a vivir una situación de esta naturaleza, porque hay que tener protocolos de respuestas mucho más rápidas y ágiles; también protocolos de ayuda para que tengan auxilio en estas plataformas. Además, todo lo que ocurre a nivel del mar debe tener algún grado de seguridad, y para que -insisto- podamos contar con tecnología para responder, de manera oportuna, todas las situaciones que existen, tanto de salud como en algún tipo de desastre que se produzca en el mar, porque lo que ocurre en el mar es completamente distinto a lo que ocurre en tierra.

Finalmente, agradezco a la comisión, al Presidente y a todos los diputados que llegaron, junto al equipo de la Cámara, a Concepción.

Muchas gracias, Presidente.

El señor **REY** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada Consuelo Veloso.

La señorita **VELOSO** (doña Consuelo).- Señor Presidente, saludo a todas y todos, al igual que a don Emilio Monsalves y a la viuda de la víctima.

De lo que ustedes comentan, lo que más me impactó es que se llamó a una persona que, evidentemente, se encuentra en un mal estado de salud. Que esa persona, por estar de vacaciones, indique que llame a esta u otra persona, por supuesto, no hay tiempo para telefonar a todo el mundo.

Reitero mi pésame. Este es un dolor enorme. Como lo dije en Constitución, y en otros momentos, ninguna comisión va a devolver a nuestros familiares o a nuestros seres amados; en este caso, su hermano, su pareja.

Pero creo que queda claro, y a propósito de lo que se comentaba del Bruma, por parte del abogado, es que se reconoce una responsabilidad. Al mismo tiempo, en Constitución, los familiares y los representantes pesqueros nos señalaban que la conducta habitual, por ejemplo, en la industria pesquera de las embarcaciones era pasar por encima y ellos

tenían, prácticamente, que correrse.

Por lo tanto, estas dos situaciones se vinculan con una cuestión muy clara que tiene que recoger la futura "ley Bruma", en cuanto a que es muy flexible lo que pasa en el mar. O sea, uno puede desentenderse rápidamente de su responsabilidad; en este caso, el Cobra de su deber de auxilio, por ejemplo, y, en este caso, también me parece que es un deber prestar auxilio. No creo que, siendo tan adversas las condiciones en el espacio marítimo, alguna persona pueda desentenderse de su deber si lo llaman para pedirle ayuda. Evidentemente, si están personas están dentro del mar no tienen ninguna posibilidad de llegar rápidamente a la orilla; por lo tanto, no debería ponerse a pensar a quién más llama si es que no le contestan.

Quiero hacer presente lo importante que es que dentro del informe de esta comisión existan ideas, por lo menos, consideraciones para la base de "ley Bruma", donde se puedan endurecer las sanciones para quienes omiten su deber de auxilio y elevar las obligaciones de las personas vinculadas a la industria pesquera o a la pesca artesanal, porque los que están vinculados tienen un doble deber de responsabilidad, porque la actividad que se desempeña, en sí misma, es sumamente riesgosa.

Por lo tanto, no deberían pasar inadvertidos quienes omiten su responsabilidad o su deber, porque si no es moral o ético, debería ser un deber legal con las peores penas, si es que se omite. Eso me parece importante señalarlo.

Por último, en cuanto a los recursos, Presidente, creo que en esta comisión tenemos que pelear en la discusión de la Ley de Presupuestos, que nos va a tocar en un par de meses, para que se aumenten los recursos para las emergencias en el mar. El mismo contralmirante, por su intermedio, señor Presidente, dijo que ponen todo lo que tienen, pero después no tienen para otros eventos.

Insisto, es clave que se aumenten los recursos para las emergencias en el mar y esta puede ser una oportunidad, como dijeron, desde la generosidad, los familiares de la embarcación Bruma, nuestros "mauchos", quienes nos han acompañado en cada una de estas sesiones, pero también los familiares del señor Monsalves, y es que nosotros nos tenemos que poner firmes con esos recursos, porque no pueden faltar. Básicamente, no podemos dejar que pase esta oportunidad, así como así. Es una oportunidad, una generosidad, para que no le pase a nadie más.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **REY** (Presidente).- Se nos acabó por segunda vez la hora.

¿Habría acuerdo para prorrogar la sesión por 10 minutos?

**Acordado.**

Tiene la palabra la presidenta de los Bacaladeros del Maule, señora

Claudia Urrutia.

La señora **URRUTIA**, doña Claudia (presidenta de los Bacaladeros del Maule).- Señor Presidente, voy a ser bien puntual.

Primero, quiero aclarar que la responsabilidad de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Directemar) tiene la misión de salvar la vida en el mar, pero en sus funciones dice clarísimo que es todo medio acuático y lacustre, eso incluye ríos, lagos, lagos artificiales, etcétera.

Por lo tanto, la respuesta, en el manejo de la emergencia en ambos casos, de las personas que estábamos, hay un rol importante de parte de la Directemar y los tiempos de respuesta son esenciales. El estándar internacional señala que, entre que se produce la llamada de emergencia en la Unión Europea es de quince minutos, en el resto de los países la reacción de emergencia es de treinta minutos. Si consideramos el caso de la embarcación Bruma o los otros casos que están acá, hablamos de horas con disposición de tecnología, recursos, etcétera, que no se tienen y descubrimos el hecho de que en el registro de comunicaciones del Canal 16 de radios VHF no queda el registro. Por tanto, si no hay nadie que esté escuchando la radio, nadie va a concurrir al llamado.

También quiero precisar que estaban... ¿cuántas capitánías de puerto? ¿Cuánta capacidad de la Armada para concurrir a la emergencia de caleta Alto del Rey? Teníamos todas las dotaciones allí, el tiempo era fundamental para poder encontrar. Avistaron la embarcación y no la protegieron hasta que el mismo mar la llevó a la orilla y fueron pescadores quienes encontraron sus restos.

Esos son elementos importantes en el proceso de la segunda [...], investigación de los incidentes o accidentes. En el caso doloroso de esta familia, la respuesta de emergencia, si la empresa Blumar obstaculiza, objeta, tergiversa, obstruye, justifica, y mucho más sinónimo, si ellos no tenían la capacidad de generar el auxilio inmediato que se necesitaba, inmediatamente se debieron haber activado los protocolos de salvamento de parte de la Directemar, porque la acuicultura también forma parte de las funciones, dado que son embarcaciones.

El señor **MONSALVES** (hermano de la víctima).- Señor Presidente, sí, después de la muerte de mi hermano y considerando los acontecimientos, solicitamos el inicio de un sumario marítimo y, dentro de los oficios y la respuesta de la autoridad marítima, nos señalaron que ellos fueron notificados de un hecho consumado, la muerte de mi hermano. La persona que se comunicó con la Armada estaba trabajando en un centro de cultivo en la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena, a más de mil kilómetros de distancia de él.

Por eso quiero decir que los eventos que circundan el fallecimiento de mi hermano son completamente improvisados. Mi hermano autogestionó su salida con los medios que tenía en su momento.

La señora **URRUTIA**, doña Claudia (presidenta de los Bacaladeros del Maule).- Por lo tanto, en ese caso, la omisión de auxilio, elementos como una embarcación pequeña, como un bote a remo, la normativa obliga a tener un botiquín y cursos de primeros auxilios. El control de signos vitales en las embarcaciones artesanales, que no somos empresas gigantescas que producen millones y millones de dólares, están y, en este caso, no hubo ni siquiera control de signos vitales.

Entonces, esto da cuenta de una realidad que estamos teniendo a nivel nacional y, con este caso, van a empezar a aparecer más, incluso, lo que estando con Bruma, hubo un fallecimiento de un buzo también vinculado a la empresa Blumar. Eso da cuenta de una forma de trabajo, de un estilo, porque la documentación adecuada de accidentes genera cambios normativos en los reglamentos internos y, de la misma manera, gatillan en toda la autoridad, el Ministerio de Salud, la Dirección del Trabajo, mutualidades, pero no hubo nada. Insisto, nada y eso es un estado de abandono total que tenemos de parte del Estado.

Eso es todo, señor Presidente.

Gracias.

El señor **REY** (Presidente).- Gracias por la exposición, al final de esta sesión, en la ciudad de Concepción.

Me hacen la entrega oficial de la exposición y los antecedentes respecto de la situación que vivió su hermano.

Don Emilio Monsalves y señora Jessica Bauerle, estoy agradecido también de que hayan estado presentes. Quienes hemos perdido un familiar por negligencia, de verdad, sentimos en el alma lo que ha sucedido y esperamos que la justicia pueda acelerar los cursos para poder dar tranquilidad, en parte, a lo que los afecta.

Esta comisión tiene por objeto, lo que queremos más bien, más allá del mandato que nos entregó el Congreso, realizar modificaciones legales, actualizaciones de protocolo, obligación de rápida respuesta para el auxilio, para lo que estamos viendo hoy, que ha pasado en varios de los casos y que, por lo general, les pasa a los pescadores artesanales. O sea, o a los funcionarios, en este caso, que están en los lugares más remotos y donde a veces el auxilio no es obligatorio, donde se hace una denuncia respecto de algo y no se actúa con la prontitud y la celeridad que se requiere. Si eso se hiciera, obviamente podríamos estar hablando de muchas vidas, estos 88 más 1, probablemente no sería así.

Por lo tanto, esta es una situación que, como Comisión Especial

Investigadora, queremos mejorar y, por eso, dentro de las conclusiones, es probable que propongamos que se incorpore en la Ley de Presupuestos recursos especiales para las emergencias y no recursos generales, sino específicos para las emergencias. Asimismo, pedir al gobierno que autorice a los gobiernos regionales incorporar una glosa de emergencia. Esto es algo que conversamos la semana pasada y hemos conversado anteriormente con el gobernador regional del Maule, Pedro Pablo Álvarez-Salamanca, ya que con este tipo de situaciones podríamos hacer inversiones que dejarían con mejor comunicación a los entes respectivos que se encuentran en la costa y las embarcaciones que están en el mar y, por lo tanto, acelerar las respuestas, tener mejor conexión y conectividad. Eso es parte de lo que necesitamos.

Quiero agradecer la presencia de todos los parlamentarios, las puertas que nos han abierto, y también a los colegas de la Región del Biobío, quienes se hicieron presentes el día de hoy.

Tiene la palabra el diputado Jorge Guzmán.

El señor **GUZMÁN**.- Señor Presidente, mi pregunta es sobre un tema de procedimiento. Nos deben quedar dos sesiones, la del día 5 y la del día 12, y quiero saber qué citaciones faltan, para ver cuándo podemos hacer llegar nuestras propuestas de implementación o modificación legislativa, y las propuestas para el informe final.

El señor **REY** (Presidente).- Vamos a dar respuesta a las dos.

En la práctica, nos queda una sesión; son dos, pero con la cantidad de invitados que nos quedan se cumple el plazo.

El 5 de agosto se invitará al fiscal nacional, lo que está dentro de la programación que tenemos, y a algunas otras personas que quieran exponer. En el caso de la PDI, quedan muchas dudas sobre el resguardo de la información, como, por ejemplo, el tema de la caja naranja y otros asuntos que nos interesaría saber, que tienen que ver, fundamentalmente, con posibles mejoras administrativas, legales y de protocolo para resguardar estos temas. Esa va a ser la forma de proceder.

Después de esa sesión, la idea es que nuestros asesores puedan armar justamente estas conclusiones, para después nosotros sancionarlas, previo a la puesta sobre la mesa de la comisión la propuesta definitiva de conclusiones. De manera los plazos se estarían cumpliendo.

Por consiguiente, el 12 o 19 de agosto podríamos estar despachando el informe de la comisión.

En todo caso, si quedara pendiente uno o dos invitados, podríamos tener un tiempo en la sesión del 5 de agosto, pero en ese caso sería para recibir a la PDI y al fiscal nacional.

Agradezco la asistencia de todos quienes han participado en la comisión.

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

*-Se levantó la sesión a las 14:00 horas.*

**CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,**

Redactor

Jefe Taquígrafos de Comisiones.

**ÁLVARO HALABI DIUANA**

Secretario Abogado de la Comisión