



SESIÓN N°10, ORDINARIA, DE LA COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA, ENCARGADA DE REUNIR INFORMACIÓN RELATIVA A LA SEGURIDAD MARÍTIMA Y PORTUARIA EN LAS COSTAS DEL PAÍS CON OCASIÓN DEL NAUFRAGIO DE LA EMBARCACIÓN BRUMA, COMO, ASIMISMO, LAS CAUSAS MEDIATAS E INMEDIATAS DE ESTE ACCIDENTE (CEIS 69 Y 71) AL PERÍODO LEGISLATIVO 2022-2026, CELEBRADA EN LUNES 19 DE AGOSTO DE 2025. SE ABRE A LAS 19:43 HORAS.

SUMARIO.

Esta sesión tiene por objeto iniciar el estudio, la discusión y votación de las conclusiones y proposiciones sobre la investigación que la Comisión habrá de incluir en su informe.

Resultado: Se votaron las conclusiones y proposiciones a incorporar en el informe. Y, se designó como diputado informante al señor Hugo Rey.

ASISTENCIA

Preside su titular el diputado señor Hugo Rey.

Asisten los integrantes de la Comisión, los y las diputadas señoras María Candelaria Acevedo, Roberto Celedón, Sofía Cid en reemplazo del diputado señor Benjamín Moreno, Felipe Donoso, Jorge Guzmán, Karen Medina, Jaime Naranjo, Joanna Pérez, Marlene Pérez, Hugo Rey, Alexis Sepúlveda y Consuelo Veloso.

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, la vocera de las siete familias de los tripulantes de la embarcación "Bruma", Presidenta de la Asociación Gremial Bacaladera del Maule, y Presidenta de la Federación Nacional Bacaladera de Chile, FENABACH, señora Claudia Urrutia, y La representante de las familias de los tripulantes de la embarcación "Bruma", señora Catalina Medel.

CUENTA.

Se han recibido los siguientes documentos:

1.- Nota del Jefe Departamento de Gestión Ciudadana de la Presidencia de la República, señor Adolfo Ramírez, por el cual indica que los Oficios de nuestra Comisión Investigadora, N°s 28 y 41 los cuales fueron remitidos a S.E. el Presidente de la República, señor Gabriel Boric, fueron recibidos satisfactoriamente por el mencionado Departamento.

A disposición de las y los señores diputados.

2.- Oficio RESERVADO N°6855/2035, de la Ministra de Defensa Nacional, señora Adriana Delpiano, por el cual remite Informe Ejecutivo de acciones de búsqueda y salvamento desplegadas por la Armada de Chile; Propuesta de Modificaciones Legislativas Reglamentarias, y Futuras Líneas de Acción, caso "Bruma".

A disposición de las y los señores diputados para su lectura en la oficina del Secretario Abogado.



Firmado electrónicamente

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

Código de verificación: 09A6B1A4147B1853

3.- Un texto de propuesta de conclusiones de los y las diputadas señoras María Candelaria Acevedo, Roberto Celedón, Felipe Donoso, Jorge Guzmán, Karen Medina, Jaime Naranjo, Joanna Pérez, Marlene Pérez, Hugo Rey, Alexis Sepúlveda y Consuelo Veloso.

A disposición de las y los señores diputados.

4.- Reemplazo por la sesión de hoy de la diputada Sofía Cid al diputado señor Benjamín Moreno.

Se consignó el reemplazo.

ACUERDOS.

La Comisión acordó lo siguiente:

1.- Remitir el informe 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 (CEI 69-71), al Fiscal Nacional del Ministerio Público, señor Ángel Valencia.

2.- Oficiar al Director de la Biblioteca del Congreso Nacional, BCN, señor Diego Matte, agradeciendo la constante asesoría profesional entregada a lo largo de todas las sesiones celebradas tanto en el Congreso Nacional como en regiones.

3.- Prorrogar la sesión en 15 minutos.

ORDEN DEL DÍA.

Se inició el estudio, la discusión y votación de las conclusiones y proposiciones sobre la investigación que la Comisión habrá de incluir en su informe.

1.- Conclusiones y proposiciones N°1, suscritas por los y las diputadas señoras María Candelaria Acevedo, Roberto Celedón, Felipe Donoso, Jorge Guzmán, Karen Medina, Jaime Naranjo, Joanna Pérez, Marlene Pérez, Hugo Rey, Alexis Sepúlveda y Consuelo Veloso:

“Consideraciones previas

La Comisión Especial Investigadora, en el marco del estudio de las circunstancias que rodearon el siniestro de la embarcación Bruma, ha constatado que los hechos ocurridos el 30 de marzo de 2025 no solo constituyen una tragedia humana, sino que revelan deficiencias estructurales en el sistema nacional de búsqueda y rescate marítimo.

De acuerdo con los testimonios recabados, particularmente de familiares de las víctimas y representantes gremiales, existió un lapso significativo entre el primer aviso de desaparición y la activación formal del protocolo SAR. Este intervalo, que en el caso Bruma se extendió más allá de lo que la experiencia y la normativa vigente aconsejan, se tradujo en una pérdida de horas críticas para la localización de la embarcación y la eventual preservación de vidas humanas.

Las sesiones de esta Comisión han evidenciado que, pese a las reformas introducidas por la Ley N°21.500 y la Ley de Búsqueda de Personas Desaparecidas, persisten prácticas operativas y criterios administrativos que, en la práctica, retrasan la respuesta institucional. En varios pasajes de las audiencias, la Armada de Chile y otros organismos con competencia en la materia no entregaron información precisa sobre la hora exacta de recepción de las alertas, los medios movilizados y los criterios aplicados para determinar el momento de inicio de las labores de búsqueda.

Asimismo, se constató que no existe un estándar nacional obligatorio para los tiempos máximos de reacción ante emergencias marítimas, ni un mecanismo de que permita evaluar

el desempeño de las instituciones involucradas. La ausencia de este marco normativo y operativo unificado genera una dispersión de responsabilidades y dificulta establecer si las demoras observadas obedecen a limitaciones técnicas, falta de recursos o decisiones administrativas erróneas.

En este contexto, la Comisión estima que el caso Bruma no puede ser tratado como un hecho aislado, sino como un síntoma de un problema sistémico que afecta la seguridad marítima del país, especialmente en lo que respecta a la pesca artesanal y otras actividades productivas de alto riesgo. El abordaje de este problema requiere medidas inmediatas y de largo plazo, que no solo apunten a reforzar capacidades logísticas y tecnológicas, sino también a garantizar que las disposiciones legales vigentes se apliquen con la urgencia que la protección de la vida humana en el mar exige.

I. CONCLUSIONES

A. Minutos que cuestan vidas

En el mar, el tiempo no solo es oro, es vida. El caso Bruma expuso con crudeza que carecemos de un estándar nacional claro para los tiempos de reacción ante emergencias marítimas, a pesar de que la experiencia internacional indica que la “ventana de oro” para rescatar personas con vida puede cerrarse en pocas horas, especialmente en aguas frías y bajo condiciones meteorológicas adversas.

De acuerdo a los antecedentes presentados ante la Comisión, la Bruma fue vista por última vez cerca de las 02:00 horas del 30 de marzo de 2025. No obstante, el protocolo de búsqueda y rescate (SAR) se activó recién dos días después, el 1 de abril, tras la denuncia de la embarcación artesanal Lukas.

Durante ese lapso, no se desplegó un operativo formal, limitándose las acciones iniciales a verificaciones administrativas y comunicaciones de rutina. Esta demora, que ninguna autoridad ha podido justificar de forma técnica, constituye una de las brechas más graves detectadas en la investigación.

La Armada explicó que la activación de sus procedimientos se rige por protocolos internos y coordinación con la Subsecretaría de Pesca, SERNAPESCA y el Ministerio Público. Sin embargo, cuando se le solicitó entregar un cronograma preciso con la hora exacta de cada paso dado desde el primer reporte, la respuesta fue evasiva: “Se remitirá por escrito”. Esta falta de claridad en sede parlamentaria no solo levanta sospechas sobre la real capacidad de respuesta, sino que sugiere una renuencia a transparentar eventuales fallos operativos.

El problema de los tiempos no es nuevo. Testimonios de otros casos, como el hundimiento de la Doña Atilia o la colisión del Supersol, muestran patrones similares, en donde se evidencian demoras en la evaluación inicial, dependencia de reportes de terceros y tardanza en movilizar medios aéreos y navales. En todos ellos, la primera reacción institucional no fue la de asumir un posible siniestro, sino la de descartar o minimizar el riesgo, con un sesgo que privilegia la espera antes que la acción.

Esto resulta particularmente inaceptable considerando que, desde 2022, la Ley de Búsqueda de Personas Desaparecidas eliminó cualquier requisito de espera para iniciar un operativo, estableciendo que toda alerta debe generar una acción inmediata. En los hechos, lo sucedido con la embarcación Bruma, demostró que esta reforma sigue siendo letra muerta en el ámbito marítimo.

La inacción inicial no solo retrasó la localización de la zona crítica, sino que obligó a ampliar exponencialmente el área de búsqueda en los días posteriores, desde unas pocas millas a más de 14.000 km². Cada hora perdida aumentó la probabilidad de que los tripulantes quedaran fuera del alcance de los equipos SAR o fueran víctimas de hipotermia.

Un aspecto que la Comisión subrayó es que las demoras no se explican únicamente por limitaciones logísticas o condiciones climáticas, sino que responden también a decisiones administrativas y a la inexistencia de un mando unificado que asuma control total de la emergencia desde el minuto cero. La coordinación interinstitucional sigue siendo fragmentada, con responsabilidades compartidas entre Armada, Ministerio Público y otros organismos, lo que genera dilaciones incompatibles con la urgencia que exigen estos casos.

En definitiva, los “minutos que cuestan vidas” en el caso Bruma no fueron un accidente ni un imprevisto, sino que, fueron consecuencia directa de un sistema que no está diseñado para reaccionar con la velocidad que el mar impone. Mientras esta estructura no se reforme, cada pescador que zarpe desde puerto lo hará sabiendo que, en caso de tragedia, su rescate

dependerá más de la suerte que de la eficacia del Estado.

B. Tecnología a la deriva

El caso Bruma dejó al descubierto que, en materia de seguridad marítima, la tecnología disponible en nuestro país se encuentra rezagada respecto de los estándares internacionales y carece de integración efectiva entre los distintos organismos con competencia en el área. Durante las sesiones de la Comisión, la propia Armada reconoció que las operaciones nocturnas enfrentan severas limitaciones debido a la escasa disponibilidad de equipos de detección, búsqueda y rescate con capacidad de operar en condiciones de baja visibilidad. Esta carencia tecnológica se traduce en una menor capacidad de reacción durante las horas más críticas, ya que muchas emergencias en el mar ocurren precisamente en franjas horarias donde la visibilidad es nula.

Uno de los puntos más preocupantes es la dependencia de sistemas de monitoreo como el POSAT, que si bien cumple una función de seguimiento satelital para la pesca artesanal, no fue diseñado como herramienta de búsqueda y rescate. Al no ser un sistema SAR propiamente tal, presenta limitaciones de precisión, cobertura y capacidad de entrega de alertas en tiempo real. Así, la autoridad marítima no cuenta con un mecanismo que detecte automáticamente la pérdida de señal o el desvío de una ruta, lo que obliga a depender de reportes manuales de terceros, dilatando las acciones iniciales.

El AIS (Sistema de Identificación Automática) -obligatorio para ciertas categorías de embarcaciones- tampoco se encuentra plenamente integrado a un sistema nacional de respuesta que permita un monitoreo continuo y centralizado. Esto genera un vacío operativo que, aunque la información de ubicación y desplazamiento existe, no se utiliza de manera proactiva para la detección temprana de incidentes. En la práctica, la ausencia de una red nacional que cruce datos de AIS, BMS y POSAT impide que la autoridad marítima pueda detectar en minutos una pérdida de señal o un cambio brusco de rumbo, como el que sufrió la Bruma antes de su colisión.

Otro factor crítico detectado es la inexistencia de un sistema de grabación y transmisión en tiempo real desde el puente de mando de las embarcaciones. En el caso Bruma, las investigaciones han debido apoyarse en cámaras instaladas por Sernapesca y en registros de la empresa industrial, los cuales no están diseñados para monitorear incidentes de seguridad ni cuentan con protocolos estrictos de preservación de evidencia. Esto deja un amplio margen para la pérdida, alteración o manipulación de material audiovisual clave para esclarecer responsabilidades.

La Comisión también constató que el financiamiento de mejoras tecnológicas para búsqueda y rescate depende del presupuesto anual de la Armada, sin un fondo específico destinado a la adquisición, mantención y operación de estos equipos. Esto significa que cualquier inversión en tecnología SAR compite directamente con otras prioridades institucionales, quedando sujeta a recortes o reasignaciones. En consecuencia, no existe una planificación plurianual que garantice que la capacidad tecnológica del país evolucione al ritmo de las necesidades de seguridad marítima.

Finalmente, las audiencias confirmaron que no existe un protocolo interinstitucional para la utilización conjunta y en tiempo real de todos los sistemas disponibles -incluyendo satélites, radares costeros, drones de largo alcance y aeronaves- en caso de desaparición de una embarcación. Cada organismo maneja su propia información, lo que no solo retrasa la reacción inicial, sino que también aumenta el riesgo de duplicar esfuerzos o de dejar zonas críticas sin cobertura de búsqueda.

La combinación de estas deficiencias tecnológicas y de coordinación deja a nuestro país en una posición de vulnerabilidad frente a emergencias marítimas. Mientras otros países han avanzado hacia centros unificados de monitoreo y respuesta con integración de datos en tiempo real, en nuestro Chile las herramientas existen de forma aislada, sin interoperabilidad ni protocolos de activación automática. Esto significa que, en la práctica, la tecnología que podría salvar vidas sigue a la deriva, desaprovechada por falta de voluntad política, inversión y coordinación efectiva.

C. Leyes que no navegan

Más allá de las falencias tecnológicas y operativas, el caso Bruma dejó en evidencia un problema de fondo, las normas que deberían garantizar una respuesta rápida y coordinada en el mar no están siendo aplicadas como corresponde. La Ley N° 21.500 que regula el proceso unificado de búsqueda de personas desaparecidas y crea el sistema interconectado para estos efectos, concebidas para eliminar los plazos de espera y ordenar la activación

inmediata de protocolos, en la práctica no logró evitar que la reacción institucional siguiera marcada por demoras y criterios discrecionales.

Durante las sesiones de la Comisión, se constató que la Armada carece de protocolos internos específicos que traduzcan estas disposiciones legales en procedimientos claros para el ámbito marítimo. No existen instructivos que determinen tiempos máximos, responsables designados y canales de comunicación obligatorios entre los organismos involucrados. En consecuencia, la urgencia que la ley pretende garantizar se diluye entre interpretaciones dispares y decisiones condicionadas por jerarquías internas, más que por un mandato legal vinculante.

Otro aspecto crítico es la falta de armonización entre la Ley de Búsqueda de Personas Desaparecidas y la normativa sectorial marítima, particularmente el Decreto Ley N° 2.222 (Ley de Navegación) y las disposiciones de DIRECTEMAR. Esta descoordinación permite que, en la práctica, prevalezcan procedimientos que aún contemplan verificaciones previas y autorizaciones escalonadas antes de desplegar un operativo, lo que entra en abierta contradicción con el espíritu de la ley.

La Comisión también advirtió que no existe un sistema de fiscalización independiente para verificar el cumplimiento de estos mandatos legales. Actualmente, es la propia Armada la que informa sobre sus tiempos de reacción y despliegue, sin un mecanismo externo de verificación o auditoría. Esta autorreferencia, carente de control cruzado, dificulta detectar fallas estructurales y corregirlas oportunamente.

Del mismo modo, la legislación no contempla sanciones específicas para autoridades o funcionarios que incumplan la obligación de activar un operativo de inmediato, sin causa justificada. Esta ausencia de consecuencias fomenta una cultura institucional de prudencia excesiva, donde se privilegia “esperar para confirmar” antes que actuar para salvar vidas, incluso cuando la ley ordena lo contrario.

Tampoco se observa una consideración suficiente de las particularidades del sector pesquero artesanal, que opera con recursos limitados y en condiciones que dificultan el seguimiento y la comunicación. La norma es genérica y no establece medidas diferenciadas para estas embarcaciones, desaprovechando la oportunidad de entregar un marco más realista y protector.

La escasa difusión de estas leyes entre las comunidades pesqueras y las autoridades locales contribuye a mantener las demoras. Muchos armadores, tripulantes e incluso funcionarios desconocen que la sola denuncia de desaparición debe gatillar un operativo inmediato, lo que retrasa la notificación y debilita la cadena de reacción.

Así, es que mientras no se establezcan protocolos obligatorios, sanciones efectivas, fiscalización externa y adaptaciones normativas específicas para el ámbito marítimo, la normativa seguirá entrapada en la burocracia.

D. Evidencia en aguas turbulentas

Uno de los aspectos más sensibles y determinantes para esclarecer las responsabilidades en el caso Bruma ha sido la custodia y manejo de la evidencia material y digital. Desde el primer momento posterior al siniestro, surgieron interrogantes legítimas sobre si las embarcaciones involucradas, en particular el buque Cobra, fueron aseguradas en su totalidad para evitar la alteración de pruebas. Testimonios presentados ante la Comisión indicaron que existió acceso de la tripulación a áreas que, por su relevancia investigativa, debieron haber permanecido bajo control exclusivo de la autoridad, como el puente de mando o sectores donde podrían encontrarse restos de pintura, fibra o material de la Bruma.

La Policía de Investigaciones expuso que cuenta con un Departamento de Operaciones Subacuáticas especializado, que habría efectuado peritajes y microanálisis de restos para determinar la correspondencia con la lancha artesanal. No obstante, no se entregó información clara sobre el momento exacto en que estas diligencias se realizaron ni sobre las medidas adoptadas para garantizar que los elementos recolectados no se vieran contaminados o alterados por la manipulación previa de terceros.

En paralelo, la existencia de registros audiovisuales provenientes de tres fuentes distintas -SERNAPESCA, la empresa armadora y la Armada- plantea un desafío adicional en términos de preservación y transparencia. Estos videos, especialmente los captados por cámaras del puente de mando, podrían contener evidencia clave sobre el rumbo, velocidad y maniobras ejecutadas por el Cobra antes y después de la colisión. Sin embargo, la Comisión advirtió que no existe un protocolo unificado que obligue a la entrega inmediata y completa de estos registros a la Fiscalía, ni un sistema que asegure su respaldo redundante para prevenir pérdidas o manipulaciones.

La problemática no se limita a la recolección inicial de la evidencia, sino también a su trazabilidad durante toda la investigación. En la práctica, los documentos, grabaciones y peritajes pasan por manos de múltiples actores autoridad marítima, organismos policiales, Ministerio Público-, lo que aumenta el riesgo de fallas en la documentación de cada traslado o de vacíos sobre quién tuvo acceso a qué y en qué momento.

A esto se suma que el marco normativo vigente no contempla sanciones específicas para quienes intervengan indebidamente en la escena de un siniestro marítimo o manipulen la evidencia sin autorización expresa. Esta omisión legislativa deja un flanco abierto que, en casos de alta sensibilidad como este, puede generar sospechas de encubrimiento o colusión, afectando no solo la investigación en curso, sino la confianza pública en las instituciones.

Otro elemento que la Comisión no puede obviar es la desigual capacidad técnica de los distintos organismos para realizar peritajes complejos en contextos marítimos. Mientras la PDI cuenta con especialidades subacuáticas, otras instituciones dependen de recursos limitados o de la contratación de servicios externos, lo que puede retrasar la obtención de resultados y aumentar el riesgo de que el entorno marino degrade o elimine rastros valiosos. En un escenario donde el tiempo y las condiciones del mar actúan en contra, la rapidez y rigor en el aseguramiento de la evidencia es tan vital como en la fase de rescate.

E. Olvidados tras la marea

Esta tragedia no solo reveló fallas operativas y tecnológicas, sino también un vacío profundo en la protección social de quienes trabajan en el mar. Los pescadores artesanales constituyen un sector clave para la economía y la identidad cultural de muchas comunidades costeras, pero la evidencia recabada por la Comisión muestra que operan sin un marco robusto de seguridad social que los ampare ante accidentes, enfermedades profesionales o desapariciones durante faenas de pesca.

Durante las audiencias, se destacó que la mayoría de los pescadores carece de seguros de vida o accidentes contratados por sus empleadores, y que no existe un mecanismo estatal de cobertura inmediata en casos de siniestro marítimo. Esta precariedad se hace especialmente visible cuando se produce una desaparición en alta mar, dado que, las familias quedan de un día para otro sin sustento económico, enfrentando no solo el duelo, sino también la imposibilidad de acceder a beneficios previsionales o indemnizaciones mientras no exista una declaración judicial de muerte presunta.

El actual marco normativo agrava esta situación. Los plazos establecidos por el Código Civil y la Ley N° 18.995 para declarar la muerte presunta en casos de desaparición marítima pueden prolongarse hasta cinco años en circunstancias regulares, y en la práctica, por trabas procesales y falta de celeridad judicial, alcanzar incluso dos décadas en casos complejos. Este escenario resulta totalmente inaceptable y obliga a familias enteras a vivir en un limbo legal y económico, donde no pueden disponer de bienes, cobrar seguros o acceder a ayudas estatales significativas.

La Comisión también recibió testimonios sobre el impacto emocional y psicológico de esta desprotección. Las viudas y madres de pescadores desaparecidos narraron cómo, tras los primeros días de búsqueda, el apoyo institucional se diluye, quedando reducida la asistencia a eventuales bonos o canastas familiares entregadas de forma puntual por municipios o servicios sociales. No hay un sistema estructurado que acompañe a las familias en el mediano y largo plazo, ni en lo económico ni en lo emocional.

Otro elemento crítico es que el régimen previsional actual para el sector artesanal, basado en cotizaciones irregulares y muchas veces voluntarias, no asegura pensiones dignas ni cobertura por invalidez o fallecimiento. Esto significa que, incluso en casos donde se logre una declaración de muerte presunta en plazos razonables, los beneficios previsionales resultan insuficientes para reemplazar el ingreso del trabajador perdido.

La ausencia de un estatuto social del pescador artesanal, que integre cobertura de salud, seguros obligatorios, mecanismos de compensación inmediata y programas de reconversión laboral para las familias afectadas, deja a este sector expuesto a un riesgo estructural que el Estado no ha asumido plenamente. La tragedia de la Bruma es un ejemplo doloroso de cómo este vacío normativo y de políticas públicas se traduce en vulnerabilidad extrema.

Así las cosas, el problema no se limita a la falta de reacción ante un siniestro, sino que también viene a hacer presente un asunto de justicia social y de derechos laborales. Mientras los pescadores sigan zarpando sin una "red" que los proteja -no la que lanzan al mar, sino la que debe tender el Estado-, cada faena seguirá siendo un salto al vacío, con la incertidumbre de que, si algo ocurre, sus familias quedarán desamparadas.

F. Rumbo Fatal

Uno de los elementos más inquietantes en la reconstrucción de los hechos de la madrugada del 30 de marzo de 2025 es el abrupto cambio de trayectoria del Cobra, embarcación industrial que terminó colisionando con Bruma. Los registros satelitales y de posicionamiento entregados a la Comisión indican que, poco antes de las 03:00 horas, el Cobra modificó su rumbo de manera pronunciada hacia la posición en la que se encontraba la lancha artesanal. Este viraje, que no ha recibido una explicación técnica satisfactoria, se habría producido en condiciones de visibilidad reducida y en un área donde la presencia de embarcaciones menores era conocida y previsible.

La defensa de la embarcación industrial ha intentado argumentar que Bruma habría ejecutado maniobras riesgosas o que no mantenía las luces reglamentarias encendidas. Sin embargo, la evidencia recogida -incluyendo registros de velocidad- muestra que el Cobra redujo su marcha de forma significativa en los minutos previos a la colisión, lo que abre interrogantes sobre si el buque detectó la presencia de la lancha con antelación suficiente como para evitar el impacto. La ausencia de claridad en este punto es grave, ya que en materia de navegación comercial la obligación de prevenir abordajes es absoluta y recae en mayor medida sobre las naves de mayor porte, que tienen mayor capacidad de maniobra y detección.

Otro aspecto que despierta inquietud es el cumplimiento del deber legal de auxilio tras el accidente. Conforme al Decreto Ley N°2.222 (Ley de Navegación) y a las normas internacionales del Convenio SOLAS, toda nave involucrada en un siniestro tiene la obligación inmediata de prestar asistencia a la otra, siempre que no ponga en peligro su propia seguridad. En el caso Bruma, los antecedentes disponibles no permiten establecer con certeza si el Cobra ejecutó maniobras de rescate efectivas y oportunas. Testimonios de familiares y pescadores de la zona sugieren que la asistencia fue limitada y tardía, lo que podría configurar un incumplimiento normativo con eventuales consecuencias penales.

La Comisión también detectó inconsistencias en la información entregada por la empresa y la tripulación del Cobra respecto a las condiciones de navegación, las órdenes de puente y el momento exacto de avistamiento del Bruma. La inexistencia -o eventual desaparición- de grabaciones del puente de mando incrementa estas dudas. En ausencia de un registro audiovisual continuo, la reconstrucción de los hechos depende en gran medida de declaraciones de parte, lo que debilita la posibilidad de establecer una verdad técnica incuestionable.

No menos relevante es el contexto de tensión histórica entre el sector pesquero artesanal y el industrial, especialmente en zonas de operación común. Si bien no existe evidencia concluyente de que este conflicto haya tenido incidencia directa en el caso, el hecho de que una nave industrial colisione con una embarcación artesanal en circunstancias nocturnas y con un cambio brusco de rumbo genera legítimas suspicacias que la investigación judicial deberá disipar o confirmar.

En definitiva, el Rumbo fatal del Cobra no es solo un dato técnico en la carta de navegación, es el punto de partida de una cadena de omisiones y vacíos que podrían haber determinado la pérdida de siete vidas. La falta de una explicación convincente sobre el viraje, sumada a las dudas sobre el auxilio post-colisión, sitúa a este episodio en el centro de la necesidad de reformas legales y operativas que impidan que incidentes similares queden envueltos en la bruma de la incertidumbre y la impunidad.

II. PROPUESTAS

A. Se deben efectuar modificaciones del punto de vista legislativo en las siguientes normas:

1. Ley N°21.500, que regula el proceso unificado de búsqueda de personas desaparecidas y crea el sistema interconectado para estos efectos, para incorporar elementos específicos en situaciones relacionadas al ámbito marítimo

La experiencia recabada en el caso Bruma demuestra que la Ley N°21.500, aunque eliminó los plazos de espera para activar un operativo de búsqueda, no contiene disposiciones específicas que se ajusten a las particularidades de las emergencias marítimas. Por ello, se propone incorporar un capítulo especial que disponga la activación automática del protocolo SAR (Search and Rescue) dentro de un plazo máximo establecido desde la recepción de cualquier denuncia de desaparición de una embarcación, independientemente de la fuente del aviso.

Asimismo, la ley debería definir la noción de “ventana de oro” para operaciones en alta

mar, estableciendo que las primeras horas posteriores al reporte constituyen una fase de reacción prioritaria en la que la autoridad debe movilizar todos los medios disponibles, incluyendo aeronaves, patrulleras rápidas y sistemas de localización satelital. Para reforzar la rendición de cuentas, la Armada debería estar obligada a presentar anualmente un informe ante el Congreso Nacional, detallando el cumplimiento de los tiempos de reacción y las acciones ejecutadas en cada emergencia.

2. Fortalecimiento del deber de auxilio y custodia de evidencia en materia de navegación - Ley de Navegación (D.L. N°2.222)

El marco jurídico vigente en materia de navegación requiere ajustes sustantivos para garantizar que, tras un siniestro marítimo, se actúe con el máximo rigor legal y técnico. Es fundamental reforzar el deber de auxilio que pesa sobre capitanes y tripulaciones, estableciendo sanciones penales agravadas en caso de omisión injustificada de prestar asistencia inmediata a personas en peligro en el mar, salvo que ello implique un riesgo cierto para la integridad de la propia embarcación.

Actualmente, el artículo 112 de la Ley de Navegación (D.L. N°2.222) dispone:

“Al producirse una colisión o abordaje entre naves, el capitán de cada una estará obligado a prestar auxilio a la otra, a su dotación y a sus pasajeros, siempre que pueda hacerlo sin grave riesgo de su nave y de las personas a bordo.

Igualmente, cada capitán debe dar al otro las informaciones necesarias para su identificación.

El capitán que, sin causa justificada, no cumpliera con lo dispuesto en el inciso primero, será sancionado con la cancelación de su título, sin perjuicio de la responsabilidad penal que pueda afectarle por este mismo hecho.

El armador de la nave no será responsable del incumplimiento por parte del capitán de las obligaciones que le impone este artículo.”.

Para robustecer este marco, proponemos incorporar una presunción legal de culpabilidad aplicable al capitán que, encontrándose en condiciones de prestar auxilio, omite hacerlo y abandone el lugar del siniestro marítimo. Esta presunción, similar a la establecida en el artículo 168 de la Ley de Tránsito para conductores involucrados en accidentes de tránsito que causen daños y que no informen oportunamente a la autoridad policial, facilitará la investigación y sanción efectiva de estas conductas omisivas.

Por otro lado, se ha estimado necesario elevar a rango legal el contenido del artículo 157 del Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República (DIRECTEMAR), el cual establece que la Autoridad Marítima competente, al tener conocimiento de un siniestro, debe ordenar con urgencia que las naves cercanas o preparadas para zarpar presten auxilio inmediato, siempre que existan vidas en peligro inminente. En caso de incumplimiento de esta orden, deben aplicarse iguales sanciones administrativas que la de omisión del deber de auxilio.

De igual forma, debe incorporarse en la ley un protocolo obligatorio de custodia de evidencia, que disponga que toda embarcación involucrada en un siniestro quede bajo resguardo integral hasta que la Fiscalía autorice su liberación. Esto incluye la prohibición expresa de que personas ajenas a la investigación tengan acceso a zonas clave de la nave. Para garantizar la trazabilidad de la actuación, se debería crear un registro electrónico unificado de emergencias marítimas que documente, en tiempo real, todas las comunicaciones, decisiones y movimientos relacionados con la contingencia.

3. Tipificación penal de la manipulación fraudulenta de registros audiovisuales en naves - Ley de Navegación (D.L. N°2.222)

La Ley de Navegación, en su artículo 29, establece que las naves que cuenten con piloto automático deben disponer de un sistema de vigilancia por cámara y grabación, con el fin de asegurar que el capitán o patrón preste atención constante a las condiciones externas durante la navegación. Estos registros audiovisuales son instrumentos esenciales de control, tanto para fines de seguridad operativa como para la investigación de siniestros, desapariciones o eventuales vulneraciones de derechos laborales.

Actualmente, no existe una sanción penal específica para quienes alteren o destruyan de manera fraudulenta estos registros. Esta omisión representa un vacío legal relevante, considerando que la manipulación intencionada de dicho material compromete:

- La verdad judicial.
- La transparencia del sistema marítimo.
- La protección de la vida y derechos de quienes se desempeñan a bordo.

Por ello, se propone la creación de un delito específico, sancionando penalmente la

destrucción, ocultamiento o alteración dolosa de registros audiovisuales exigidos por la normativa marítima.

4. Incorpora el deber de denuncia en la Ley de Navegación, en concordancia con el Código Procesal Penal

Actualmente, el deber de denuncia de delitos cometidos a bordo de naves se encuentra establecido en el artículo 175 del Código Procesal Penal. Sin embargo, este cuerpo normativo no constituye la fuente principal de consulta ni el marco de referencia inmediato para los operadores del ámbito marítimo, como capitanes de naves, oficiales o la Autoridad Marítima.

En la actualidad se plantea:

“Artículo 175.- Denuncia obligatoria. Estarán obligados a denunciar:

(...)

c) Los jefes de puertos, aeropuertos, estaciones de trenes o buses o de otros medios de locomoción o de carga, los capitanes de naves o de aeronaves comerciales que naveguen en el mar territorial o en el espacio territorial, respectivamente, y los conductores de los trenes, buses u otros medios de transporte o carga, los delitos que se cometieren durante el viaje, en el recinto de una estación, puerto o aeropuerto o a bordo del buque o aeronave; (...).”.

Esta desconexión puede dificultar la correcta aplicación y el efectivo conocimiento del deber legal de denuncia en el contexto de la navegación.

Con el objeto de reforzar la coherencia del ordenamiento jurídico y facilitar la aplicación práctica de esta obligación, se propone incorporar expresamente en la Ley de Navegación una norma que remita al citado artículo del Código Procesal Penal. Esta medida tendría un efecto sistematizador, alinearían ambos cuerpos normativos y reafirmaría, dentro del propio estatuto jurídico marítimo, la obligación de denunciar hechos constitutivos de delito ocurridos durante la navegación.

La inclusión de una disposición de esta naturaleza no solo facilitaría su conocimiento y cumplimiento por parte de los sujetos obligados, sino que también contribuiría a fortalecer el deber de colaboración con la justicia penal desde el ámbito marítimo, permitiendo una respuesta más oportuna y efectiva frente a hechos delictivos cometidos a bordo.

5. Reglamento Nacional de Arqueo de Naves (Decreto N°289/2001)

El Decreto N°22 de 1983 aprueba en Chile el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969. Este instrumento internacional establece un sistema uniforme para determinar el arqueo (tonelaje) de los buques que realizan viajes internacionales, lo que tiene implicaciones directas y significativas para la seguridad marítima. Su objetivo es estandarizar el cálculo del tamaño y la capacidad de los buques, factores críticos para determinar sus requisitos de seguridad, estabilidad y equipamiento.

Aunque el reglamento constituye un avance importante en la seguridad marítima, presenta algunas limitaciones, particularmente en lo que respecta a embarcaciones pequeñas (menores de 12 metros), que no están obligadas a contar con certificado de arqueo. Esta excepción puede generar vacíos en el control y fiscalización de estas naves, que representan un porcentaje significativo de la flota nacional.

La exclusión de la obligación de contar con certificado de arqueo para naves de eslora igual o inferior a 12 metros puede ser abordada directamente en el Título IV, artículo 13 del Reglamento, donde se establece expresamente esta excepción. Ahí se dispone que: “No obstante, a las naves cuya eslora total sea igual o inferior a 12 metros, no será obligatorio el otorgamiento del certificado de arqueo, debiendo solamente quedar establecido su arqueo en el Registro de Naves Menores correspondiente...”.

El artículo antedicho presenta un vacío en la fiscalización sobre una fracción importante de la flota nacional, especialmente embarcaciones menores que, por su tamaño, no están exentas de riesgos operacionales o de seguridad. Al respecto se puede proponer una modificación legal, con base en el artículo 12 de la Ley de Navegación (que habilita reglamentariamente la exigencia del certificado de arqueo “cuando corresponda”, estableciéndose que este certificado de arqueo será la regla general en la materia.

6. Ley General de Pesca y Acuicultura (Ley N°18.892)

El sistema actual de control y vigilancia en alta mar, a cargo en gran medida de SERNAPESCA, requiere ser fortalecido con disposiciones que garanticen la integridad de la información obtenida a través de medios tecnológicos. Se propone hacer obligatorio que todas las embarcaciones pesqueras, tanto industriales como artesanales que operen en alta mar, cuenten con sistemas de grabación continua en el puente de mando y en las áreas de

maniobra. Estas grabaciones deben almacenarse de manera segura y, preferentemente, transmitirse en tiempo real a la autoridad marítima o pesquera, que en el caso de ser muy costoso, deberá ser remitido en forma íntegra sea enviado a la nube o sistema de registro establecido por la autoridad al momento que recalen, de forma que se reduzca el riesgo de pérdida o alteración del material; poniendo a su vez de manera pública el registro de los mismos.

Además, las modificaciones deberían incluir sanciones específicas y elevadas para la alteración, destrucción o desconexión deliberada de estos sistemas. Por otra parte, se debe exigir la instalación y uso permanente de sistemas AIS y BMS activos, integrados a una red nacional de monitoreo, que generen alertas automáticas en caso de pérdida de señal por más de quince minutos, de manera de iniciar rápidamente acciones de verificación y búsqueda.

7. Ley N°18.948, Orgánica Constitucional de la Armada de Chile y normativa SAR

Para responder de manera eficaz y coordinada ante emergencias marítimas, se propone la creación, dentro de la estructura legal de la Armada, de un Centro Nacional de Respuesta Marítima. Este órgano tendría un mando unificado y permanente para dirigir las operaciones de búsqueda y rescate, integrando de forma obligatoria a la Armada, SENAPRED, SERNAPESCA, y el Ministerio Público. De esta manera, se eliminaría la fragmentación actual en la toma de decisiones y se acortarían los tiempos de reacción.

Junto con ello, se plantea la creación de un Fondo Nacional de Emergencias Marítimas, de uso exclusivo y permanente, destinado a financiar las operaciones SAR. Este fondo permitiría garantizar la disponibilidad inmediata de recursos para combustible, horas de vuelo, mantenimiento de equipos y contratación de servicios especializados, sin depender de reasignaciones presupuestarias o trámites administrativos que hoy retardan la respuesta operativa.

8. Código Civil y Ley de Muerte Presunta (Ley N°20.577)

En el marco jurídico actual, la declaración de muerte presunta en casos de desapariciones en alta mar, a pesar del tratamiento especial que le da el artículo 81 N°3 del Código Civil, en los hechos puede tardar años, lo que priva a las familias de acceder a herencias, seguros y beneficios previsionales en un plazo razonable. Se propone modificar la Ley N°20.577 para reducir el plazo máximo a un año en aquellos casos en que exista evidencia suficiente del siniestro y desaparición, respaldada por informes técnicos y periciales de la autoridad marítima y judicial.

Esta modificación debería ir acompañada de un procedimiento abreviado en sede judicial, con reglas claras para la presentación y valoración de pruebas, evitando así que los familiares de las víctimas enfrenten una doble tragedia: la pérdida de su ser querido y la imposibilidad de resolver su situación económica y patrimonial durante décadas.

Motivo por el cual, resulta altamente recomendable brindar la urgencia legislativa correspondiente para sacar adelante el proyecto de ley que Modifica el Código Civil en materia de muerte presunta de personas desaparecidas en el mar, durante el desarrollo de faenas de pesca artesanal o de extracción de especies en el borde costero, Boletín N° 15944-07.

9. Fiscalización del consumo de alcohol y drogas en el ámbito marítimo

El Ordinario N°O-22/010 de DIRECTEMAR establece directrices para fiscalizar el consumo y tenencia de alcohol, drogas y sustancias psicotrópicas por parte del personal marítimo embarcado y trabajadores portuarios, fijando un límite de alcoholemia de 0,05% y prohibiendo la tenencia de alcohol en naves pesqueras y buques fábrica nacionales. También permite fiscalizaciones por consumo de drogas, presumiendo consumo ilícito ante negativa al examen.

Las infracciones pueden derivar en sanciones como la suspensión temporal de matrícula. Aunque no impone exámenes toxicológicos obligatorios, el requisito de certificado médico y de aptitud para el trabajo permite abordar estos factores de forma indirecta.

No obstante, se evidencia un vacío legal actual en la Ley de Navegación respecto de la facultad expresa de la Autoridad Marítima para aplicar pruebas de alcoholemia o narcotest. Al efecto, se puede proponer una reforma legal concreta al Párrafo 3° “De la Policía Marítima” para dotar de herramientas equivalentes a las que tiene Carabineros bajo el artículo 183 de la Ley de Tránsito.

10. Código del Trabajo

El actual artículo 115 del Código del Trabajo contempla la obligación del empleador de

registrar las horas de trabajo y descanso, así como la posibilidad de establecer sistemas especiales de control y mecanismos para la presentación de reclamos. Sin embargo, persisten deficiencias prácticas en la verificación efectiva del cumplimiento de los tiempos mínimos de descanso exigidos, dado que hoy en día el principal control operativo recae en el capitán, quien verifica el cumplimiento del “marcaje”, sin que exista un sistema contrastable, objetivo o automatizado que garantice su veracidad.

Esta deficiencia compromete el control efectivo del cumplimiento de los estándares internacionales sobre fatiga y seguridad, como los establecidos por el Convenio STCW (Regla VIII/1 y sección A-VIII/1 del Código), que reconocen expresamente la influencia del factor humano en la seguridad marítima.

La adecuada gestión de los tiempos de descanso no solo protege los derechos laborales de la tripulación, sino que también constituye un elemento crítico para asegurar la correcta operación de los sistemas tecnológicos y el cumplimiento de los estándares operacionales. La incorporación de medios tecnológicos o procedimientos de auditoría independientes permitiría verificar objetivamente el cumplimiento de la normativa, previniendo situaciones de sobrecarga, fatiga y riesgo operacional.

En tal sentido, se propone estudiar e implementar mecanismos de control más eficaces y verificables. Por ejemplo, sistemas automatizados de registro cruzado, auditorías aleatorias, o exigencia de dispositivos biométricos, de modo que permitan garantizar el cumplimiento real de los tiempos mínimos de descanso exigidos, fortaleciendo así el componente humano en la gestión de la seguridad marítima.

11. Nueva Ley de Pesca Artesanal y Estatuto Social del Pescador

Se propone la creación de un nuevo cuerpo legal que regule de forma integral las condiciones laborales y de seguridad social de los pescadores artesanales, un sector particularmente expuesto a riesgos en el mar. Esta norma debería incluir un régimen especial de seguridad social que contemple cobertura por accidentes, desapariciones en faena y asistencia inmediata a las familias en caso de siniestro.

Asimismo, debería establecerse un seguro obligatorio a cargo de los armadores, que cubra tanto a la tripulación como a terceros afectados por un siniestro marítimo. Este seguro no solo garantizaría una respuesta económica inmediata, sino que también actuaría como incentivo para que las embarcaciones mantengan altos estándares de seguridad y cumplimiento normativo.

Motivo por el cual, resulta altamente recomendable poder establecer las modificaciones correspondientes al proyecto que se encuentra en tramitación que establece nueva Ley General de Pesca y deroga disposiciones que indica, Boletín N° 16500-21.

B. Acerca de sistemas de grabación en embarcaciones

La Comisión propone establecer, mediante reforma legal y reglamentaria, la obligatoriedad de que todas las embarcaciones industriales y artesanales que operen en alta mar cuenten con un sistema de grabación audiovisual continua en el puente de mando, áreas de maniobra y cubiertas de trabajo. Este sistema deberá funcionar las 24 horas mientras la nave esté en operación, con almacenamiento local protegido y respaldo automático en un servidor seguro de acceso restringido a la autoridad marítima y, en caso de investigación, al Ministerio Público.

La grabación debe cumplir con estándares técnicos que aseguren nitidez, registro nocturno, sellado digital y verificación periódica de funcionamiento. Se recomienda que el sistema se diseñe para impedir su manipulación o desconexión por parte de la tripulación, salvo autorización expresa de la autoridad. Cualquier interrupción no autorizada o alteración de las grabaciones debe considerarse una infracción grave sancionada administrativa y penalmente.

Este sistema no debe limitarse a la captura de video, sino que deberá integrarse con los registros de posicionamiento (AIS/BMS) y con sensores de velocidad y rumbo, de manera que las imágenes puedan correlacionarse con datos técnicos objetivos en caso de siniestro. La integración tecnológica permitirá reconstruir con precisión el desarrollo de los hechos y reducir los márgenes de interpretación subjetiva.

C. Sobre comunicaciones e implementación de un sistema de registro

En materia de comunicaciones, se recomienda la implementación de un canal especial de emergencia marítima, reservado exclusivamente para la transmisión de alertas y coordinación de búsqueda y rescate. Este canal, operado por la autoridad marítima, debe estar permanentemente monitoreado y contar con protocolos de respuesta inmediata,

garantizando que toda comunicación recibida se procese sin demora y quede registrada con fecha, hora y ubicación del emisor.

Este canal especial, de carácter nacional pero con capacidad de operación regional, deberá integrarse a un sistema de grabación continua de todas las transmisiones realizadas y recibidas, asegurando su respaldo y preservación como parte de la cadena de custodia en eventuales investigaciones.

Además, se recomienda que las embarcaciones equipadas con sistemas de radio VHF u otros medios de comunicación digital tengan la obligación de grabar internamente todas las transmisiones efectuadas y recibidas durante la faena. Este registro, protegido contra borrado o sobreescritura, permitirá verificar la autenticidad de las comunicaciones y evitar controversias sobre el contenido o la oportunidad de los mensajes emitidos en situaciones de emergencia.

D. Actualización del estándar de latencia en sistemas de posicionamiento satelital para naves de la marina mercante

Uno de los pilares del control marítimo y pesquero es la capacidad del Estado para monitorear en tiempo razonable la ubicación, el comportamiento y la seguridad de las embarcaciones. Aunque el foco principal de esta propuesta es la seguridad en la navegación, resulta pertinente revisar el funcionamiento del Sistema de Posicionamiento Automático de Naves Pesqueras, de Transporte y de Investigación Pesquera y de las Embarcaciones Prestadoras de Servicios de la Acuicultura (POSAT), por su posible utilidad complementaria en dicha materia.

El objetivo original del POSAT es mejorar la vigilancia pesquera y la protección de los recursos hidrobiológicos mediante el monitoreo satelital de las embarcaciones. No se trata, por tanto, de una medida diseñada específicamente para la seguridad de las naves o de sus tripulaciones. Sin embargo, considerando el potencial que este sistema tiene para reforzar los mecanismos de respuesta ante emergencias en el mar, se estima necesario evaluar su adecuación técnica desde una perspectiva de seguridad marítima.

Actualmente, el POSAT no cuenta con características técnicas que permitan emitir alertas de socorro ni posibilita una vigilancia en tiempo real. Un elemento crítico en este sentido es el denominado "retardo variable": el tiempo que transcurre entre la generación del reporte básico por parte del equipo instalado a bordo y su recepción en la estación fiscalizadora. Este retardo depende del tiempo de espera a que un satélite —en su órbita— pase sobre el dispositivo de la nave, descargue la información a la estación terrena y, finalmente, esta sea transmitida a la entidad fiscalizadora. La duración de este proceso varía según la tecnología contratada.

El Reglamento del Sistema de Posicionamiento Automático Satelital (POSAT), aprobado mediante Decreto Supremo N°139 de 1998 del Ministerio de Defensa Nacional, establece los requisitos técnicos mínimos que deben cumplir los dispositivos utilizados por las naves sujetas al sistema. Sin embargo, permite el uso de tecnologías cuya latencia o retardo en la transmisión de datos puede alcanzar hasta cuatro horas, como ocurre con los sistemas ARGOS y ORBCOMM, lo que resulta claramente insuficiente para fines preventivos o de reacción oportuna en materia de seguridad.

Este estándar resulta hoy ampliamente superado por los avances tecnológicos en telecomunicaciones satelitales, que permiten transmisiones prácticamente en tiempo real. Existen en el mercado dispositivos que operan con una latencia de 30 minutos, como los que utilizan redes INMARSAT. La mantención de un estándar permisivo afecta gravemente las capacidades estatales de fiscalización efectiva, dificulta la detección oportuna de infracciones y, lo que es más grave, retrasa la activación de protocolos de respuesta ante emergencias marítimas o siniestros a bordo.

En atención a estos antecedentes, se propone una modificación a fin de reducir el umbral máximo de latencia permitida, ajustándolo a parámetros compatibles con las capacidades tecnológicas actuales.

E. Utilización de radiobalizas de emergencia

Las radiobalizas de emergencia son dispositivos transmisores diseñados para facilitar la localización rápida de personas, embarcaciones o aeronaves en situaciones de peligro. Al activarse, emiten señales intermitentes que son captadas por la red satelital internacional COSPASSARSAT, la cual calcula la posición y alerta a los servicios de búsqueda y rescate (SAR). Los modelos más recientes permiten transmitir coordenadas precisas, lo que acelera significativamente las operaciones de auxilio.

En el ámbito marítimo, la Radiobaliza Indicadora de Posición de Emergencia (EPIRB) es el dispositivo más utilizado. Tiene forma de boya pequeña, optimizada para su uso en alta mar, y debe instalarse en el exterior de la embarcación, en un lugar de fácil acceso y listo para su uso inmediato.

Su activación puede ser:

- Manual, por parte de la tripulación.
- Automática, al entrar en contacto con el agua o tras un impacto.

Una vez activada, la EPIRB transmite una señal digital a 406 MHz (vía satélite) y una señal de radio a 121,5 MHz, lo que permite a los centros SAR ubicar con precisión la posición del siniestro y activar el protocolo de rescate correspondiente. La señal está vinculada de forma única a cada embarcación, lo que facilita su identificación y evita falsas alarmas.

Además, existen radiobalizas personales (PLB, por sus siglas en inglés), que cumplen funciones similares a menor escala y pueden ser portadas por cada tripulante. Estas son especialmente útiles en caso de caída al mar o separación de la nave principal.

Dado su alto valor en la protección de la vida humana en el mar, se plantea como una necesidad administrativa urgente exigir la incorporación obligatoria de estos dispositivos, tanto EPIRB como radiobalizas personales, en todas las embarcaciones menores y de pesca artesanal, especialmente aquellas que operan en zonas de alto riesgo o alejadas de la costa.

F. Fortalecer las Capacidades SAR de la Armada de Chile

La experiencia internacional ofrece parámetros de alto valor para fortalecer la capacidad de respuesta en situaciones de búsqueda y salvamento marítimo (SAR). En particular, el modelo implementado por la autoridad marítima de Noruega constituye una referencia que debiera considerarse para robustecer nuestro sistema, bajo la conducción de la Armada de Chile y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), a través del Ministerio de Defensa.

En el caso noruego, la norma establece la disponibilidad de un helicóptero SAR las 24 horas del día, con un tiempo máximo de reacción de “alerta 15”, lo que implica el despegue dentro de los primeros quince minutos de recibida la emergencia. Estos helicópteros, de gran tamaño, cuentan con tripulación especializada e incluyen un médico a bordo, un nadador de rescate y capacidad para transportar al menos doce personas, lo que amplía significativamente el alcance de la operación.

En Chile, la Armada dispone de helicópteros Super Puma que, bajo esta lógica, debieran estar disponibles para operaciones SAR. La exigencia de estos estándares supondría no solo garantizar su alistamiento inmediato, sino también dotarlos de autonomía de vuelo suficiente para operar en largas distancias, así como de equipamiento esencial, capacidad de sostener vuelo estacionario (hover), sistemas de cámaras diurnas y nocturnas (FLIR), y winche para izar personas desde el mar. Estas capacidades permitirían rescates efectivos incluso en condiciones extremas de visibilidad y distancia.

G. Obligación de informar de las embarcaciones todos los elementos no exigidos con los que cuenta de comunicación y emergencia al momento del zarpe

La obligación de informar permite a la armada en el momento de generar la alerta conocer los otros medios de comunicación con que se cuenta o elementos que permitan conocer ubicación, lo que ayuda a confirmar la emergencia y ser mas efectivos en el rescate y búsqueda.

H. Examen aleatorio y periódico, de drogas y alcohol del personal del puente de mando en embarcaciones.

En toda embarcación quien la tiene a su mando, tiene gran responsabilidad sobre el personal a bordo y sobre terceros por lo que no puede tener una responsabilidad menor a la que se tiene en un vehículo en la tierra, las personas al mando deben estar lucidas y en pleno uso de sus facultades, por eso la necesidad de establecer el control aleatorio y periódico, el cual además se debe poder realizar al momento que la autoridad fiscalizadora detecte o presuma el consumo de drogas y alcohol de quien este al mando o tomara el mando de una embarcación.

I. Actualizar cada 5 años reglamento de búsqueda y rescate para actualizar sobre técnicas y tecnologías.

Las tecnologías y técnicas cambian y se adaptan rápidamente según los nuevos conocimientos por lo que debemos tener una actualización periódica que permita la adaptación de las embarcaciones y la autoridad, con el objeto de salvaguardar la vida en el

mar y evitar siniestros.

J. Obligatoriedad de generador eléctrico auxiliar o baterías para mantener sistemas críticos de emergencia en embarcaciones superiores a 15 metros

Los sistemas de emergencia no pueden fallar por lo que deben tener sistemas redundantes que aseguren su funcionamiento continuo y en especial en situaciones de emergencia, por ello es necesario contar con un generador o batería de respaldo que permita la continuidad operativa.

K. Creación de un Registro Nacional de Incidentes Marítimos y establecimiento de zonas de resguardo.

Establecer un sistema centralizado, interoperable y de acceso público que registre en línea todos los accidentes, siniestros y emergencias marítimas, con información desagregada, teniendo de esa manera estadísticas de siniestralidad en tiempo real, con resguardo de datos personales y posibilidad de auditoría por organismos externos y sociedad civil.

Por otra parte, resulta necesario que la Armada de Chile a través de la DIRECTEMAR, en las cartas de navegación que emite el SHOA se indiquen las zonas de resguardo en las cuales las embarcaciones pesqueras puedan fondearse por razones de seguridad, en especial por condiciones climáticas adversas que requieren que como medida de protección de la nave y su tripulación estén en un lugar seguro con expresa restricción a que naveguen otras embarcaciones mayores en esas zonas.

L. Uso Ordenado y Seguro de los Espacios de Navegación

La convivencia en los espacios marítimos requiere una regulación clara que garantice tanto la seguridad de quienes trabajan en el mar como la de quienes realizan actividades recreativas. En este sentido, resulta esencial definir el uso adecuado de los espacios compartidos de navegación, considerando la multiplicidad de actividades que se desarrollan en el medio acuático.

Un ejemplo concreto se da en las caletas pesqueras, donde el ingreso y salida de embarcaciones durante faenas constituye una actividad de alto riesgo. En tales circunstancias, no debieran desarrollarse prácticas como la natación o el surf, ya que la interacción simultánea de embarcaciones y bañistas eleva exponencialmente las probabilidades de accidente. La delimitación de áreas exclusivas para cada actividad es una medida preventiva que contribuye a reducir incidentes y a salvaguardar la vida humana en el mar.

Para reforzar estas disposiciones, se plantea la necesidad de que estas zonas sean debidamente demarcadas y consignadas en las cartas náuticas. Ello permitiría no solo elevar el nivel de precaución entre navegantes y usuarios recreativos, sino también establecer un criterio uniforme de control por parte de la autoridad marítima. La incorporación de estas áreas en la cartografía oficial, complementada con señalización visible en el terreno, constituye un paso fundamental para garantizar la seguridad y la convivencia armónica en el espacio marítimo.

M. Capacitación obligatoria y Certificación STCW-F para tripulantes artesanales.

Asegurar que todos los tripulantes de embarcaciones artesanales cuenten con la certificación STCW-F (Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el Personal de Buques Pesqueros), con financiamiento estatal para su implementación y renovación periódica.

N. Reforzamiento presupuestario y legal de SERNAPESCA y DIRECTEMAR.

Asignar mayores recursos humanos y técnicos, a dichos órganos del Estado, bajo mecanismos de transparencia activa y rendición de cuentas, y sujetos a auditorías anuales por la Contraloría General de la República y el Congreso Nacional.

O. Pensión de gracia y beneficios complementarios para familias afectadas por la desaparición de los siete tripulantes de Bruma

La desaparición de los siete tripulantes de la lancha a motor Bruma constituye un hecho de alto impacto humano y social, que ha dejado a sus familias en una situación de profunda desprotección económica y emocional. A casi medio año de ocurridos los hechos, persiste un vacío de verdad y justicia, generando un daño moral que agrava su vulnerabilidad.

En este contexto, se propone otorgar pensiones de gracia a las familias afectadas,

reconociendo las condiciones excepcionales que enfrentan, especialmente en hogares con hijos menores, personas con discapacidad o en situación socioeconómica crítica.

Junto con la pensión de gracia, resulta indispensable establecer beneficios complementarios que permitan entregar una protección integral a las familias. En particular, se plantea:

- Becas de estudio para los hijos e hijas de los tripulantes, de manera de garantizar la continuidad de su educación y abrir perspectivas de desarrollo personal y profesional, mitigando los efectos intergeneracionales de la tragedia.
- Otros beneficios de apoyo social y económico, orientados a fortalecer la estabilidad de los hogares, especialmente en materia de capacitación laboral, subsidios habitacionales o programas de acompañamiento psicosocial.

En este caso concurren dos causales previstas en la normativa sobre pensiones de gracia, en particular, en la Ley 18056: la afectación por catástrofe o accidente (artículo 2° letra b), dado que la desaparición en altamar interrumpió abruptamente la principal fuente de sustento familiar; y la situación calificada y debidamente fundamentada (artículo 6), derivada de la prolongada ausencia de verdad y reparación, que configura un daño excepcional más allá de las consecuencias materiales de la pérdida

El otorgamiento de esta pensión y beneficios asociados no solo responde a un principio de justicia social, sino que constituye un reconocimiento a la fortaleza y dignidad con que estas familias han sostenido su demanda por verdad y reparación”.

2.- Conclusiones y proposiciones N°2, formuladas por el diputado señor Roberto Celedón:

I.- ASPECTOS GENERALES:

1.- OBJETO DE LA COMISIÓN.

A raíz de la desaparición de 7 pescadores artesanales de la ciudad de Constitución, Región del Maule, que zarparon en la lancha “Bruma”, la Cámara de Diputadas y Diputados aprobó la formación de esta Comisión Especial Investigadora (CEI 69,71) a fin de que, en el marco de sus atribuciones, fiscalizar el cumplimiento por parte de los órganos del Estado de las funciones de vigilancia y control de las actividades pesqueras e industriales en las zonas marítimas costeras, velando por resguardar la seguridad marítima y la vida humana en el alta mar, funciones permanentes que se desarrollan a través de SERNAPESCA, DIRECTEMAR y la Armada de Chile, dependientes de los Ministerios de Economía y de Defensa Nacional, respectivamente, auxiliadas, en casos que revistan caracteres de delito, por el Ministerio Público y, ésta, por la Policía de Investigaciones (PDI), dependiente actualmente del Ministerio de Seguridad Pública. A la CEI le corresponde evaluar la actuación de los servicios públicos involucrados [antes, durante y después de la desaparición de la lancha Bruma], así como determinar si existieron omisiones, negligencias o faltas a los protocolos, nacionales e internacionales, que afectaren el deber del Estado de proteger la vida e integridad de las personas en el mar, y contribuir en mejoras, proponiendo, si corresponde, modificaciones legales o reglamentarias para mejorar los sistema de fiscalización, prevención de accidentes y atención a víctimas.

2.- HECHOS QUE DIERON ORIGEN A LA INVESTIGACIÓN.

El día 30 de marzo de 2025, la lancha pesquera “Bruma”, con siete pescadores a bordo, don José Luis Medel González, don Juan Jorge Muñoz Balladares, don José Fernando Carrasco González, don Julio Eduardo Gallardo Díaz, don Carlos Hugo Escárate Ramírez, don Jonathan Daniel Torres Saldaña y, en calidad de patrón de la embarcación, don José Luis Medel Sepúlveda, desapareció de los instrumentos de georreferenciación marítimos. Este gravísimo hecho generó profunda conmoción en la comuna Constitución, así como en la Región del Maule y en todo el país por las extrañas circunstancias en las que se produjo la destrucción de la nave, la que fuese encontrada unos días después.

Conforme a los antecedentes, aportados inicialmente por familiares y por organizaciones propias de los pescadores artesanales, la embarcación Bruma perdió todo tipo de comunicación con tierra cerca de las dos de la madrugada. Ante las alertas levantadas, las autoridades de puertos y la Armada de Chile comandará su búsqueda, por cielo y mar.

Los antecedentes fidedignos relativos al Caso, aportados por SERNAPESCA, DIRECTEMAR y la Armada de Chile, indican que existió participación de una embarcación industrial de gran tamaño y tonelaje, con una diferencia significativa de eslora —longitud máxima de la nave medida de proa a popa— respecto de Bruma, perteneciente a la empresa

Blumar y denominada “Cobra”. La eslora del Cobra correspondería a 64 metros, mientras que la de la Bruma sería de 14 metros.

Sobre la base de los antecedentes reunidos, documentos oficiales, testimonios de autoridades competentes, de peritos, de familiares, incluido el de casos recientes similares al de Bruma, con muerte y desaparición de pescadores en nuestro litoral, la versión del abogado Alejandro Espinoza, apoderado judicial de la tripulación del buque pesquero PAM Cobra, se pueden tener por establecidos que, el día 30 de marzo de 2025, la nave PAM Cobra realizó un giro radical en su trayecto, maniobra que, según lo señalado por dicho abogado, habría obedecido a una comunicación proveniente de la nave “Don Tito”, cambio de rumbo que la condujo directamente al área donde se encontraba fondeada desde hace más de 24 horas la nave “Bruma”, provocando su colisión a las 03:08 horas de la madrugada.

Pese a la existencia de estos registros, no se ha proporcionado información precisa sobre las circunstancias exactas del accidente o abordaje, configurando una posible infracción al artículo 112 de la Ley de Navegación, que establece:

“Al producirse una colisión o abordaje entre naves, el capitán de cada una estará obligado a prestar auxilio a la otra, a su dotación y a sus pasajeros, siempre que pueda hacerlo sin grave riesgo de su nave y de las personas a bordo.

“Igualmente, cada capitán debe dar al otro las informaciones necesarias para su identificación.

“El capitán que, sin causa justificada, no cumpliera con lo dispuesto en el inciso primero, será sancionado con la cancelación de su título, sin perjuicio de la responsabilidad penal que pueda afectarle por este mismo hecho.

“El armador de la nave no será responsable del incumplimiento por parte del capitán de las obligaciones que le impone este artículo”.

La denegación de auxilio podría constituir un delito e, incluso, eventualmente, un cuasidelito de homicidio

Frente a los reiterados siniestros que sufren en nuestro país los pescadores artesanales, quedando en el completo desamparo tanto ellos como sus familias en tierra, en circunstancias que son personas y comunidades que viven de su propio trabajo, en una de las actividades más antiguas, más nobles y dignas de toda la historia de la humanidad. Desamparo y denegación de Justicia es una realidad que nos interpela y que nos exige perfeccionar sustantivamente nuestro ordenamiento jurídico, lo que trasciende las fronteras de la seguridad marítima, aunque también la comprende y, en especial, a los organismos estatales encargados de la fiscalización del tráfico marítimo, las operaciones pesqueras y la protección de la vida humana en el mar. Más aún, cuando sabemos que una vez desaparecida “Bruma” de los registros electrónicos que manejan los entes del Estado (entre ellos, sistema de posicionamiento satelital -POSAT-, sistema de identificación automática -AIS- y otros), no fue posible determinar en un breve plazo su condición de nave siniestrada ni la causa inmediata de aquello, en que parece involucrada inexorablemente la nave PAM COBRA cuestión que se mantiene en investigación.

II. DESARROLLO DE LAS SESIONES

La Comisión Especial Investigadora celebró 10 sesiones. Para dar cumplimiento al mandato de la Sala, recibió en orden cronológico a las siguientes autoridades, funcionarios públicos y particulares:

- 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, con fecha 3 de junio de 2025 .
- Representante de las familias de los tripulantes de la embarcación “Bruma”, señora Catalina Medel, con fecha 3 de junio de 2025.
- Subsecretario de Pesca y Acuicultura, señor Julio Salas, con fecha 10 de junio de 2025.
- Director Nacional (S) de SERNAPESCA, señor Esteban Donoso, junto al Subdirector de Pesquerías, señor Pablo Ortiz y al Subdirector Jurídico, señor Felipe Ruiz, con fecha 10 de junio de 2025.
- Director General de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, DIRECTEMAR, Vicealmirante, señor Roberto Zegers, con fecha 10 de junio de 2025 y 17 de junio de 2025.
- Gobernador Marítimo de Talcahuano, Capitán de Navío LT, señor Sergio Wall, con fecha 10 de junio de 2025 y 17 de junio de 2025.

- Comandante en Jefe de la Segunda Zona Naval y Jefe de Defensa Nacional para las Provincias de Arauco y Biobío, señor Arturo Oxley, con fecha 17 de junio de 2025.
- Ministra de Defensa Nacional, señora Adriana Delpiano, con fecha 1 de julio de 2025.
- Representantes del Sindicato Interempresas de Oficiales de Naves Especiales y Regionales, SIET, asisten los señores Juan Carlos González, José Maldonado, Alex Carrillo, Oscar Alvear, Eric Riffo y Hugo Roa con fecha 1 de julio de 2025.
- Ingeniero Naval, Especialista en Gestión de Riesgos y Proyectos; Magíster en Ciencias Navales y Marítimas, y MBA por la Pontificia Universidad Católica de Chile, señor Alfonso Kaiser, con fecha 8 de julio de 2025.
- Ingeniero Civil Industrial, Ingeniero Ejecución de Sistemas Computacionales, especialista en simulación marítima, electrónica y navegación electrónica, docente en áreas afines, señor Héctor Orellana, con fecha 8 de julio de 2025.
- Investigador de la Biblioteca del Congreso Nacional, con amplia experiencia en Asesoría Legislativa En temas vinculados al ámbito marítimo y pesquero, señor Leonardo Arancibia, con fecha 8 de julio de 2025.
- Alcalde de la I. Municipalidad de Constitución, señor Carlos Valenzuela, con fecha 17 de julio de 2025.
- En representación del gobernador Pedro Pablo Álvarez-Salamanca, el señor Luis Verdejo, administrador regional del Gobierno Regional del Maule, con fecha 17 de julio de 2025.
- Delegado Regional Presidencial del Maule, señor Humberto Aqueveque, con fecha 17 de julio de 2025.
- Vocera de los Familiares de la Embarcación “Estrella del Sur”, señora Jacqueline Peña, con fecha 17 de julio de 2025.
- Consejero Nacional de la Pesca Artesanal, señor Eric Letelier, con fecha 17 de julio de 2025.
- Presidente del Sindicato de Trabajadores, Pescadores, Buzos, Mariscadores y Algueros de Pellines de la región del Maule, señor Patricio Retamal, con fecha 17 de julio de 2025.
- Asesora de la Alianza de Pesca del Maule, señora Gigliola Centonzio, con fecha 17 de julio de 2025.
- Alcalde de la I. Municipalidad de Concepción, señor Héctor Muñoz, con fecha 24 de julio de 2025.
- Delegado Regional Presidencial del Biobío, señor Eduardo Pacheco, con fecha 24 de julio de 2025.
- Comandante en Jefe de la Segunda Zona Naval y Jefe de Defensa Nacional para las Provincias de Arauco y Biobío, señor Arturo Oxley, con fecha 24 de julio de 2025.
- Abogado representante de la tripulación del buque pesquero PAM “Cobra”, señor Alejandro Espinoza, con fecha 24 de julio de 2025.
- Representante de los Familiares de los tres pescadores desaparecidos en caleta Alto del Rey ubicada en San Pedro de la Paz, señora Pamela Reyes, con fecha 24 de julio de 2025.
- Señora Jessica Bauerle, viuda producto de un accidente laboral marítimo que sufrió su esposo, con fecha 24 de julio de 2025.
- Representante de la Corporación Nacional de Mujeres de la Pesca Artesanal, señora Sara Garrido, con fecha 24 de julio de 2025.
- SUBDIRECTOR DE INVESTIGACIÓN POLICIAL Y CRIMINALISTICA de la Policía de Investigaciones de Chile, PREFECTO GENERAL, SEÑOR HUGO HAEGER, quien asistió junto al Jefe Nacional de Delitos Contra las Personas, Prefecto Inspector, señor Jorge Abatte, y a los Subcomisarios, señores Roberto Cáceres y Hugo Salazar, con fecha 9 de agosto de 2025.
- Biólogo marino, señor Juan Esteban Vilches, con fecha 9 de agosto de 2025.
- Oceanógrafo, señor Pablo Córdova, con fecha 9 de agosto de 2025.
- Familiar de una persona que sufrió un accidente marítimo pesquero en la comuna de Punta Arenas, señora Natalie González, con fecha 9 de agosto de 2025.

III. CONCLUSIONES

1. Inicialmente, se constata una desconfianza generalizada del sector pesquero artesanal hacia las autoridades marítimas, sustentada en años de percepción de desprotección, insuficiente fiscalización y ausencia de respuesta efectiva ante denuncias de

infracciones por parte de flotas industriales. Esta desconfianza afecta la colaboración necesaria para garantizar la seguridad en el mar.

2. Las familias de los tripulantes desaparecidos, los gremios de la pesca artesanal y la comunidad de Constitución manifiestan una profunda y legítima demanda de Verdad y Justicia frente a lo acontecido con la embarcación Bruma. Este anhelo se funda en el derecho de las víctimas y de la sociedad a conocer la verdad sobre los hechos y a que se determinen las responsabilidades en la colisión o abordaje por parte de COBRA a la nave artesanal BRUMA. Por tal motivo, resulta imperativo que la investigación a cargo del Ministerio Público se desarrolle con celeridad, exhaustividad y transparencia, de manera que permita esclarecer lo sucedido, sancionar, en su caso, las conductas ilícitas y otorgar certeza y tranquilidad a la población afectada.

Este imperativo adquiere aún más fuerza si se considera un precedente reciente como es el caso judicial relativo al hundimiento de la barcaza Navsur IV, actualmente en tramitación ante el Juzgado de Garantía de Punta Arenas (RIT 2383-2019), en el cual desaparecieron tres tripulantes. En dicha causa, familiares de los tripulantes desaparecidos interpusieron querrela por cuasidelito de homicidio contra directivos y representantes de la empresa armadora Transportes Navsur Limitada y de la mandante Bluriver S.A. (filial del grupo Blumar), acciones penales dirigidas, entre otros, en contra de Gerardo Andrés Balbontín Fox, Gerente de Blumar. Este siniestro, ocurrido el 5 de mayo de 2019 en el seno Skyring.

La experiencia de los pescadores artesanales es que hay múltiples casos en que ocurren desastres como en el BRUMA con graves pérdidas de vida humana y, en la Comisión, se recibieron testimonio de Catalina Medel, representante de las familias de los tripulantes de la embarcación "Bruma"; Jacqueline Peña, Vocera de los Familiares de la Embarcación "Estrella del Sur"; Pamela Reyes representante de los Familiares de los tres pescadores desaparecidos en caleta Alto del Rey ubicada en San Pedro de la Paz; Jessica Bauerle, viuda producto de un accidente laboral marítimo que sufrió su esposo y Natalie González, familiar de una persona que sufrió un accidente marítimo pesquero en la comuna de Punta Arenas. Todas son familias de pescadores artesanales que perdieron su vida en el mar generalmente sin determinarse sus causas y los responsables. Así se constata una deficiencia significativa en el cumplimiento del deber estatal de resguardar la vida humana en el mar.

3. Se advierte una falta de fiscalización efectiva a la flota industrial pesquera, según testimonios aportados por doña Claudia Urrutia en sesión celebrada con fecha 3 de junio, prácticas contrarias a la normativa vigente tales como la navegación sin luces reglamentarias, apagado del sistema de identificación automática (AIS) y operaciones en zonas reservadas a la pesca artesanal, lo que compromete tanto la seguridad de la vida humana en el mar como el cumplimiento del marco jurídico pesquero.

4. Se identifica una dependencia crítica de servicios satelitales extranjeros para el desarrollo de investigaciones y monitoreo marítimo, careciendo el país de una infraestructura nacional autónoma para la captura, almacenamiento y análisis de datos, lo que limita la capacidad de respuesta y la soberanía tecnológica en la materia.

5. Se observa la ausencia de una institucionalidad civil independiente para el monitoreo y fiscalización del tráfico marítimo, concentrándose estas funciones sólo en la Armada de Chile, situación que puede generar un potencial conflicto de roles al actuar simultáneamente como autoridad fiscalizadora y como parte interesada en determinadas operaciones, tales como autorización y control de actividades portuarias, coordinación de maniobras de búsqueda y rescate, inspección y habilitación de naves, y supervisión de faenas marítimas vinculadas a la industria pesquera y al transporte marítimo.

6. Se detecta la carencia de normas claras y exigibles que establezcan tiempos máximos para la activación del Sistema de Búsqueda y Salvamento (SAR), la obligatoriedad de portar y mantener operativos equipos de seguridad y localización (AIS, EPIRB) y el monitoreo efectivo de las trayectorias de naves industriales, elementos esenciales para prevenir y atender emergencias marítimas.

7. Se reafirma la urgencia de impulsar reformas legales que, si se estimase, pudiese denominarse "Ley Bruma", que permita fortalecer la seguridad marítima, mejorar la fiscalización, garantizar la igualdad ante la ley de todos los actores del sector pesquero y restablecer la confianza en las instituciones responsables de resguardar la vida humana en

el mar.

8. Se constata la absoluta desprotección de las familias de los pescadores artesanales. El contrato de embarco o de Gente de Mar, estipulado en el Código del Trabajo, se aplica a empresas y naves de pesca industrial. Por el contrario, constatamos la completa desprotección de los pescadores artesanales, quienes conforman una suerte de unidades económicas de carácter más bien familiar y de vecindad, sin formas jurídicas de organización, como, por ejemplo, una cooperativa, en cuanto asociación de ayuda mutua. La fuente de sus ingresos es la pesca, con enormes sacrificios personales y familiares. El desamparo legal del pescador artesanal (y su familia) constituye una forma de discriminación, que debe ser subsanada y asumida desde ya por el Estado, en términos de reconocerlos mínimamente y desde ya, como sujetos titulares del seguro obligatorio de la Ley de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales (Ley 16.744, de 1 de febrero de 1968).

IV. RECOMENDACIONES Y PROPUESTAS

1. INICIATIVAS LEGISLATIVAS:

a. Dictación de una Ley de protección, promoción y desarrollo de la pesca artesanal. Que establezca un marco normativo especial orientado a garantizar condiciones de seguridad y bienestar para quienes se desempeñan en el sector. Esta ley deberá asegurar zonas exclusivas de pesca artesanal, y, como mínimo, la cobertura prevista en la Ley sobre Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales, e incorporar mecanismos que permitan la intervención y apoyo de organismos públicos, como el Servicio de Cooperación Técnica (SERCOTEC), con el objeto de fortalecer la organización, gestión y sostenibilidad de estas unidades económicas, promoviendo su desarrollo productivo y social.

b. Se propone la elaboración y tramitación de una ley que, inspirada en las lecciones aprendidas del caso Bruma, incorpore las siguientes medidas estructurales:

- Tipificación penal del apagado deliberado del Sistema de Identificación Automática (AIS) en embarcaciones, considerando esta conducta como un delito contra la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar, sancionado con penas privativas de libertad y multas proporcionales a la gravedad del hecho, siguiendo estándares de la Organización Marítima Internacional (OMI).

- Obligatoriedad para todas las embarcaciones, sin distinción de tamaño o tipo de operación, de portar y mantener operativos dispositivos AIS, radiobalizas de localización de siniestros (EPIRB) y radar reflectante, con fiscalización periódica y sanciones por incumplimiento.

- Instalación de sistemas de videovigilancia en naves industriales, con almacenamiento de registros por un periodo mínimo de 90 días y acceso restringido a autoridades competentes para efectos de control y verificación de operaciones.

- Creación de una institución civil autónoma de fiscalización y monitoreo marítimo, con independencia administrativa y presupuestaria, facultada para supervisar el cumplimiento de las normas de seguridad y pesca, y con atribuciones para coordinarse con SERNAPESCA, DIRECTEMAR y otros organismos nacionales e internacionales así como fomentar la mayor y mejor tecnología para los efectos de seguridad marítima, en coordinación con las universidades chilenas.

2. MODIFICACIONES A LOS CUERPOS LEGALES QUE INDICA:

a. La Ley General de Pesca y Acuicultura. Modificar la Ley N°18.892, estableciendo de manera expresa zonas de exclusión permanentes para la operación de naves industriales en sectores de pesca artesanal, con mecanismos de georreferenciación obligatoria, monitoreo satelital continuo y sanciones agravadas por la incursión no autorizada.

b. Decreto Ley N°2.222 (Sustituye Ley de Navegación). Incorporando las siguientes disposiciones:

b.1. Tiempos máximos de reacción ante la activación de señales de emergencia o dispositivos de localización, diferenciados según la distancia y condiciones meteorológicas, y sujetos a auditorías periódicas.

b.2. Protocolo unificado de recepción, tramitación y seguimiento de denuncias marítimas, con registro electrónico obligatorio y notificación al denunciante del avance y resultado de la gestión.

c. Modificación al Código del Trabajo. Incorporar un nuevo capítulo posterior al Capítulo III "Del contrato de los trabajadores embarcados o gente de mar y de los trabajadores portuarios eventuales" que regule las condiciones laborales de los pescadores artesanales.

En ella deberá considerarse, en caso de muerte y/o desaparición en el mar de pescadores artesanales, como plenamente aplicable el acceso obligatorio a la Ley de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales, siendo de cargo del Estado las prestaciones y beneficios a sus hijos, cónyuges o parejas.

d. Garantías para familiares de tripulantes desaparecidos. Incorporar, vía ley o modificación a la legislación previsional vigente:

- Medidas de reparación simbólica, tales como memoriales, actos conmemorativos y programas de apoyo psicosocial.

3. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA SATELITAL NACIONAL.

Destinar recursos para el desarrollo, puesta en órbita y operación de satélites nacionales de vigilancia marítima, capaces de entregar datos en tiempo real sobre posición, trayectoria y actividad de las embarcaciones, con integración a los sistemas de control de SERNAPESCA, DIRECTEMAR y la eventual institucionalidad civil propuesta.

4. CREACIÓN DE UN REGISTRO NACIONAL DE INCIDENTES MARÍTIMOS.

Establecer un sistema centralizado, interoperable y de acceso público que registre en línea todos los accidentes, siniestros y emergencias marítimas, con información desagregada, resguardos de datos personales y posibilidad de auditoría por organismos externos y sociedad civil.

5. CAPACITACIÓN OBLIGATORIA Y CERTIFICACIÓN STCW-F PARA TRIPULANTES ARTESANALES. Asegurar que todos los tripulantes de embarcaciones artesanales cuenten con la certificación STCW-F (Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el Personal de Buques Pesqueros), con financiamiento estatal para su implementación y renovación periódica.

6. REFORZAMIENTO PRESUPUESTARIO Y LEGAL DE SERNAPESCA Y DIRECTEMAR. Asignar mayores recursos humanos y técnicos, a dichos órganos del Estado, bajo mecanismos de transparencia activa y rendición de cuentas, y sujetos a auditorías anuales por la Contraloría General de la República y el Congreso Nacional.

7. MUERTE PRESUNTA. Las autoridades marítimas, ante la desaparición de personas en el mar cuya identidad conste al momento del zarpe de la nave, y transcurridos diez días desde la finalización del proceso de búsqueda y rescate sin resultados positivos, emitirán un certificado en el que conste tal circunstancia y se individualice a los tripulantes cuya muerte se presume. Este certificado constituirá prueba suficiente para que el juez competente, de conformidad con el artículo 95 del Código Civil, pueda tener por comprobada la muerte y disponer la inscripción correspondiente en el Registro Civil.

8. ALCANCE DE LAS PROPUESTAS. Las disposiciones legales que se propongan en materia de accidentes marítimos que ocasionen la muerte de integrantes de la tripulación deberán aplicarse con efecto retroactivo, a fin de abarcar todas las situaciones conocidas por esta Comisión que guarden iguales o similares características al caso Bruma, garantizando así que los beneficios, reparaciones y medidas establecidas alcancen también a las víctimas y sus familias en casos ocurridos con anterioridad.

3.- Conclusiones y proposiciones N°3, suscritas por la diputada señora María Candelaria Acevedo:

DIAGNÓSTICO

Como bien ha señalado el informe entregado por los asesores expertos de la Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, “[l]a seguridad en la navegación de las embarcaciones pesqueras es un tema de vital importancia, abordado por diversas organizaciones a nivel global y nacional”.

Aquello tiene vital importancia dada la particular característica de nuestro país, que posee más de 4 mil 300 kilómetros de costa, una de las más largas del mundo; además, tiene más de 5.000 islas e islotes, y un vasto territorio en el Continente Antártico. Nuestro país ha establecido una relación histórica con el mar, siendo el océano fundamental para su desarrollo social, económico y cultural; el 95 % del comercio exterior chileno se transporta por vía marítima, a través de una flota cuyo tonelaje sigue siendo de importancia en la región y tripulada por gente de mar preparada de acuerdo con los estándares de la Organización

Marítima Internacional (OMI).

Esto le da a Chile una serie de potencialidades, especialmente con su flora y fauna marítima, lo que da oportunidades a diversos actores y actrices, como la Armada de Chile, la marina mercante, así como a pescadoras y pescadores y demás del arte de pesca, sea industrial y artesanal. A este respecto, bien se ha señalado que la actividad humana en el mar representa riesgos y complejidades para la seguridad de las personas y de las naves, y se considera una de las más difíciles formas de ocupación, debido al ambiente, la operación de los buques, y al alto riesgo de mortalidad producto de accidentes laborales, problemas de salud, suicidio, y desaparición por causas indeterminadas; de hecho, la frecuencia de sucesos con resultado fatal en buques mercantes y no comerciales estaría aumentando y afectaría principalmente a buques pesqueros y de carga específica.

Si bien Chile es Estado parte de diversos tratados, así como ha adherido a otros instrumentos de *soft law*, en materia de seguridad marítima, lo cierto es que no es ajeno a que ocurran tragedias en la labor marítima.

Esto adquirió especial dramatismo y actualidad el pasado 30 de marzo de 2025, con los lamentables sucesos con los que el país en general, y especialmente la Región del Biobío, se remeció, cuando se supo de la desaparición de siete pescadores artesanales de la lancha “Bruma”, que naufragó frente a las costas de Coronel, en la señalada Región. Inmediatamente, los familiares y cercanos de los pescadores desaparecidos dieron aviso a la autoridad marítima correspondiente, coordinando con ella una intensa labor de búsqueda y rescate, encontrando a la embarcación semi hundida en altamar, sin poder dar con los cuerpos de las víctimas. La Armada de Chile, parte de la investigación, pudo confirmar el registro de una colisión en la zona donde desapareció la lancha, corroborándose, posteriormente, que la colisión fue con el barco “Cobra”, perteneciente a la pesca industrial y propiedad de la empresa Blumar, pese a la negativa inicial de dicha empresa de la participación del “Cobra” en los hechos. La investigación respectiva, actualmente, se encuentra en sede jurisdiccional, para establecer las responsabilidades y sanciones respectivas.

Producto de lo señalado, y a raíz del lamentable suceso relatado, se creó la Comisión Especial Investigadora 69, 71, destinada a reunir antecedentes relativos a los actos del Gobierno, en especial del Ministerio de Defensa Nacional y del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, en relación con la fiscalización, supervisión y coordinación institucional de la Armada de Chile y DIRECTEMAR, y SERNAPESCA, así respecto de las condiciones de seguridad marítima y pesquera en las costas del país, y en especial de la Región del Biobío. Dicha Comisión fue aprobada por el Pleno de la Cámara el día 21 de abril.

A través de sus sesiones (celebradas entre mayo y agosto de 2025), se invitaron a diversos actores vinculados a este tema, principalmente a familiares de las víctimas, quienes fueron representados, de forma permanente, por la vocera de las siete familias de los tripulantes de la embarcación “Bruma”, Presidenta de la Asociación Gremial Bacaladera del Maule, y Presidenta de la Federación Nacional Bacaladera de Chile (FENABACH), señora Claudia Urrutia, y la representante de las familias de los tripulantes de la embarcación “Bruma”, señora Catalina Medel. También fueron invitados el Subsecretario de Pesca y Acuicultura; la Directora del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura (SERNAPESCA); el Director General de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR); el Gobernador Marítimo de Talcahuano; a la Ministra de Defensa Nacional; al Comandante en Jefe de la Segunda Zona Naval y Jefe de Defensa Nacional para las Provincias de Arauco y Biobío; al Ingeniero Naval, Especialista en Gestión de Riesgos y Proyectos; Magíster en Ciencias Navales y Marítimas, y MBA por la Pontificia Universidad Católica de Chile, señor Alfonso Kaiser; a la representante del Sindicato Interempresas de Oficiales de Naves Especiales y Regionales (SIET); al Investigador de la Biblioteca del Congreso Nacional, con amplia experiencia en Asesoría Legislativa En temas vinculados al ámbito marítimo y pesquero, señor Leonardo Arancibia; al Profesor, abogado de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, profesor de Derecho Marítimo. Máster en Derecho Marítimo por la Universidad de Tulane, Estados Unidos, señor Claudio Barroilhet; al Doctor, Profesor y Director del Programa de Derecho del Mar de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, señor Osvaldo Urrutia; al Ingeniero Civil Industrial, Ingeniero Ejecución de Sistemas Computacionales, especialista en simulación marítima, electrónica y navegación electrónica, docente en áreas afines, señor Héctor Orellana; a la Asesora de la Alianza de Pesca del Maule; al Presidente del Sindicato de Trabajadores, Pescadores, Buzos, Mariscadores y Algueros de Pellines de la región del Maule; al Consejero Nacional de la Pesca Artesanal; a la Vocera de los Familiares de la Embarcación “Estrella del Sur”; al Delegado Regional Presidencial del Maule; al Alcalde de la I. Municipalidad de Constitución;

al Abogado de la Universidad de Concepción, Experto en materias relacionadas con Derecho Marítimo, señor Javier Fernández; a la Representante de los Familiares de los tres pescadores desaparecidos en caleta Alto del Rey; al abogado representante de la tripulación del buque pesquero PAM “Cobra”; al Gerente General de la Empresa Blumar S.A.; al Delegado Regional Presidencial del Biobío; y, al Alcalde de la I. Municipalidad de Concepción.

Durante las diversas instancias participantes en las sesiones de esta CEI dieron cuenta tanto del drama de las familias de las víctimas del Bruma, antes, durante y después a los hechos generadores de esta CEI; la narración exhaustiva de los mismos; los diversos aspectos técnicos vinculados tanto a la actividad de pesca en su relación con la seguridad marítima, como cuáles son los estándares nacionales e internacionales que enmarcan a esta última; así como las eventuales responsabilidades de los actores involucrados.

De lo relatado, y dada la complejidad que los distintos actores intervinientes en las sesiones de la CEI pudieron dar cuenta, se puede inferir la existencia de un asunto aún litigioso en sede jurisdiccional, que corresponde resolver estrictamente por el Poder Judicial en sus instancias respectivas, tal y como mandata el artículo 76 de nuestra Constitución.

Sin embargo, esto no obsta al ejercicio pleno de la facultad fiscalizadora e investigadora de la Cámara de Diputadas y Diputados, conferidas por el numeral 1 del artículo 52 constitucional vigente, para recabar toda la información del caso en análisis, así como para promover las diversas propuestas de adecuación legislativa para fortalecer la institucionalidad vinculada a la seguridad marítima, con el objetivo de establecer estándares más altos que permitan mayor garantía en sus labores a los diversos actores y actrices del mundo de la pesca, además de prevenir desgracias como las que dieron motivo a esta CEI, sea por hechos accidentales o dolosos.

De ahí en la necesidad de presentar las siguientes propuestas.

PROPUESTAS.

1. Actualización normativo-legislativa, conforme al estándar internacional: a la luz de lo indicado con referencia a la importancia de la actividad marítima en nuestro país, y de lo trascendental que es tanto para nuestra soberanía, la protección de los recursos marítimos para nuestra soberanía, como para las diversas actividades generadas al respecto, es necesario establecer mecanismos más efectivos, tanto para la prevención de accidentes como en la sanción de hechos culposos y dolosos vinculados a estos. Si bien nuestro país tiene una robusta legislación en los diversos ámbitos en materia marítima, y es parte de diversos instrumentos internacionales vinculados a este rubro, tanto el caso motivo de esta CEI como de otros que lamentablemente han ocurrido en fechas recientes, urgen adaptar el ámbito normolegislativo, tanto para actualizar la normativa penal, como, en el marco de la discusión del proyecto de nueva Ley General de Pesca, establecer en el mismo proyecto mecanismos que fortalezcan la seguridad en la actividad de las diversas actrices y actores de la pesca, además de la normativa vinculada. Todo lo anterior, teniendo como referente esencial la normativa entregada por diversas entidades internacionales competentes, como son la OMI, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), y la importancia de que el Estado de Chile ratifique el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros (STCW-F), de 1995.

2. Establecer mayores mecanismos de fiscalización en torno a la industria de la pesca: aunado al punto anterior, es preciso establecer mecanismos que establezcan un estándar mayor de responsabilidad para buques de mayor calado vinculado a la pesca industrial. Si bien todas y todos quienes conforman el mundo de la pesca tienen las debidas responsabilidades tanto para los suyos como de otros ámbitos de la pesca, y a reserva de lo que la respectiva investigación en sede jurisdiccional determine, los antecedentes recabados por esta CEI dan cuenta del fortísimo impacto físico que generan embarcaciones de mayor dimensión como son las del sector industrial cuando colisionan con las embarcaciones de la pesca artesanal, y por ende colige la mayor responsabilidad para con las embarcaciones y trabajadores del sector artesanal, en sus vigías, radares, y otros dispositivos y personal que permita mayores estándares en materia de seguridad marítima. Para esto, todas las naves cuenten de forma obligatoria con radio baliza satelital (RLS), sistemas automáticos de identificación (AIS); que todas las naves mayores de 15 metros de eslora cuenten con un generador independiente de la máquina principal, para asegurar las comunicaciones, iluminación y energía para situaciones de achique y seguridad; la capacitación permanente a

los patrones de naves menores respecto de RIPA y navegación electrónica.

3. Mayores estándares de navegación para embarcaciones menores: si bien, como se señaló en el punto anterior, es a las embarcaciones mayores, vinculadas a la pesca industrial, las que tienen una mayor responsabilidad en torno a prevenir los accidentes en el ámbito marítimo, también es requerible, para efectos de reforzar la seguridad marítima, establecer mecanismos para tal fin. Así, de lo aconsejado por expertas y expertos durante el desarrollo de esta CEI, es necesario que las embarcaciones menores sean dotadas de transceptores AIS y asignarles un RUT único; incorporen boyas EPIRB (que activan señal satelital en contacto con el agua); mantengan iluminación y alimentación energética continua; usen trajes térmicos o dispositivos térmicos, como el muñeco “Oscar” para entrenamiento en rescate nocturno; se optimice el uso de cámaras térmicas FLIR en helicópteros de rescate; mejorar el tiempo de respuesta SAR (búsqueda y salvamento), idealmente mediante helicópteros preparados para operar de noche; mejorar los protocolos de búsqueda cuando se pierde contacto con una embarcación artesanal; crear protocolo de búsqueda coordinada con las caletas pesqueras cuando la autoridad marítima no esté presente físicamente; e, identificar las Caletas Pesqueras a nivel país con infraestructura, embarcaciones y señal de comunicaciones.

4. Mayor fiscalización institucional: dada la naturaleza de lo analizado por esta CEI, y la importancia de reforzar la seguridad marítima, en su prevención y sanción, es necesario entregar a las entidades públicas mayores facultades fiscalizadoras, para efectos de evitar accidentes y hechos delictivos en la actividad marítima. Para esto, se debe reforzar, entre otros, las facultades fiscalizadoras de la Dirección del Trabajo, para verificar efectivamente que se cumplen los estándares referentes a los diversos Reglamentos internos de orden, higiene y seguridad; igualmente, reforzar las facultades de otras entidades como DIRECTEMAR, SERNAPESCA y Policía Marítima de la Armada de Chile, para que puedan lograr estos objetivos.

El diputado señor Roberto Celedón, retiró las conclusiones y proposiciones N°2, y de igual forma, la diputada señora María Candelaria Acevedo, retiró las conclusiones y propuestas N°3.

El presidente diputado señor Hugo Rey, somete a votación las conclusiones y proposiciones N°1, fruto del trabajo mancomunado de todos los integrantes de la comisión, documento que ya ha sido expuesto internamente y entregado a los miembros tanto en formato físico como digital.

Expuso que, en el texto presentado, se constata que la tragedia de la embarcación Bruma, ocurrida en marzo de 2015, revela graves falencias en el Sistema Nacional de Seguridad Marítima y en los protocolos de búsqueda y rescate. Entre las deficiencias detectadas se encuentran demoras injustificadas en la activación del protocolo SAR, carencias tecnológicas, ausencia de coordinación interinstitucional y debilidades en la custodia de evidencia.

Asimismo, indicó que, se identificó una profunda desprotección social hacia los pescadores artesanales y sus familias, quienes no cuentan con seguros, cobertura inmediata ni un estatus laboral adecuado.

Manifestó que, frente a estos hallazgos, el informe propone una serie de medidas: reformas legislativas a diversas normativas (Ley de Búsqueda de Personas, Código Civil, Ley de Pesca, Código del Trabajo), la creación de un Centro Nacional de Respuesta Marítima y un Fondo SAR, mejoras tecnológicas y operativas para respuesta marítima, y la implementación de un estatuto especial del pescador, con seguros y pensiones de gracia para familias afectadas.

Expresó que el objetivo del informe es que la Cámara respalde estas conclusiones y propuestas, a fin de evitar que una tragedia como la del Bruma vuelva a quedar sin respuesta ni justicia por parte del Estado.

Puestas en votación **las conclusiones y propuestas N°1, consensuadas por los y las integrantes de la Comisión, se aprueba por unanimidad.** Votan los y las diputadas señoras María Candelaria Acevedo, Roberto Celedón, Felipe Donoso, Jorge Guzmán, Karen Medina, Jaime Naranjo, Joanna Pérez, Marlene Pérez, Hugo Rey, Alexis Sepúlveda y Consuelo Veloso. **(11-0-0).**

La Comisión designó, de manera unánime, como diputado informante al señor Hugo Rey.

El diputado señor Roberto Celedón, puntualizó aspectos que considera relevantes y que ya fueron expuestos previamente en una presentación ante la comisión.

En primer lugar, señaló que el informe comienza con la frase “minutos que cuestan vida”, pero omite una situación grave: la omisión por parte de la embarcación que colisiona con el Bruma, la cual, según indicó, tenía la obligación legal de informar inmediatamente el hecho a las autoridades. Esta omisión, a su juicio, reviste una dimensión penal y constituye una infracción grave al artículo 112 de la Ley de Navegación. Consideró que, aunque la comisión no tiene atribuciones jurisdiccionales, no puede omitir hechos que han sido objetivamente determinados por peritajes y autoridades competentes.

En cuanto a las recomendaciones, planteó la necesidad de avanzar en una ley de protección, promoción y desarrollo de la pesca artesanal, que defina un marco normativo específico para esta actividad. Señala que actualmente el Código del Trabajo regula contratos de embarque para naves de mayor envergadura, dejando fuera a los pescadores artesanales, a pesar de ser una de las actividades laborales más antiguas. Esto, afirmó, genera un vacío legal, especialmente en lo referido a la cobertura en casos de accidentes del trabajo.

Asimismo, insistió en que debe abordarse la situación de quienes quedan en tierra, es decir, las familias de los pescadores fallecidos, quienes hoy quedan en situación de orfandad y desamparo legal. Se propone que la nueva ley contemple, además:

- La definición de una zona exclusiva de pesca artesanal.
- El apoyo de organismos del Estado como SERCOTEC para el fortalecimiento productivo del sector.
- La inclusión obligatoria y efectiva de los pescadores artesanales en la Ley de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales.

Finalmente, solicitó que las propuestas tengan un alcance general y retroactivo, dado que la comisión conoció, gracias al testimonio de las familias, al menos tres casos anteriores al del Bruma, igualmente dolorosos, que no han recibido reconocimiento ni reparación. Recalca que el caso Bruma debe servir para generar conciencia en los órganos del Estado y en todos los niveles de gobierno sobre la urgente necesidad de proteger adecuadamente a los pescadores artesanales y sus familias, incluyendo también a las víctimas de tragedias marítimas ocurridas en años anteriores, como un caso mencionado en Punta Arenas. Informó, además, que se ha acompañado copia de una causa penal vigente vinculada a la empresa Blumar.

El presidente diputado señor Hugo Rey, señaló que, dado que existe una causa judicial en curso, la comisión no puede aseverar con certeza ciertos hechos, ya que no le corresponde emitir juicios que son propios de sede penal. Sin embargo, aclaró que sí se abordan en el informe antecedentes relevantes, especialmente en la sección F, titulada Rumbo Fatal.

Indicó que, en ese apartado, se establece que el buque Cobra modificó de manera pronunciada su rumbo hacia la posición donde se encontraba la lancha artesanal, sin que hasta ahora exista una explicación técnica satisfactoria. Esto, a su juicio, evidencia que la tragedia pudo haberse evitado.

Señaló también que dicha maniobra se habría ejecutado en condiciones de visibilidad reducida y en una zona donde la presencia de embarcaciones menores era conocida y previsible. Además, precisó que el Cobra redujo su velocidad en los minutos previos a la colisión, lo que abre interrogantes respecto a si detectó la presencia de la lancha a tiempo para haber evitado el impacto.

Expresó que, el informe remarca que la ausencia de claridad en este punto es grave, ya que en navegación comercial la obligación de prevenir abordajes es absoluta, y recae de forma prioritaria en la nave de mayor envergadura. También mencionó que, según los antecedentes disponibles, no es posible establecer con certeza si el Cobra ejecutó maniobras de rescate efectivas y oportunas.

Finalmente, aclaró que, si bien el informe aborda estos temas y plantea los hechos, la Comisión debe actuar dentro de los límites de su competencia, y por ello evita afirmaciones concluyentes sobre responsabilidades penales. Sin embargo, considera que los demás puntos que se han mencionado en la sesión son complementarios y perfectamente incorporables al documento final.

El diputado señor Roberto Celedón, solicitó complementar las conclusiones y proposiciones N°1, ya aprobadas, únicamente con los siguientes puntos complementarios:

“1. INICIATIVAS LEGISLATIVAS

a. Dictación de una Ley de protección, promoción y desarrollo de la pesca artesanal. Que establezca un marco normativo especial orientado a garantizar condiciones de seguridad y bienestar para quienes se desempeñan en el sector. Esta ley deberá asegurar zonas exclusivas de pesca artesanal, y, como mínimo, la cobertura prevista en la Ley sobre Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales,

b. Incorporar mecanismos que permitan la intervención y apoyo de organismos públicos, como el Servicio de Cooperación Técnica (SERCOTEC), con el objeto de fortalecer la organización, gestión y sostenibilidad de estas unidades económicas, promoviendo su desarrollo productivo y social.

c. Modificación al Código del Trabajo. Incorporar un nuevo capítulo posterior al Capítulo III “Del contrato de los trabajadores embarcados o gente de mar y de los trabajadores portuarios eventuales” que regule las condiciones laborales de los pescadores artesanales. En ella deberá considerarse, en caso de muerte y/o desaparición en el mar de pescadores artesanales, como plenamente aplicable el acceso obligatorio a la Ley de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales, siendo de cargo del Estado las prestaciones y beneficios a sus hijos, cónyuges o parejas.

2. ALCANCE DE LAS PROPUESTAS.

Las disposiciones legales que se propongan en materia de accidentes marítimos que ocasionen la muerte de integrantes de la tripulación deberán aplicarse con efecto retroactivo, a fin de abarcar todas las situaciones conocidas por esta Comisión que guarden iguales o similares características al caso Bruma, garantizando así que los beneficios, reparaciones y medidas establecidas alcancen también a las víctimas y sus familias en casos ocurridos con anterioridad.”

La Comisión acordó adherir estos dos puntos expuestos al texto ya aprobado.

El diputado señor Jorge Guzmán, comenzó su intervención agradeciendo a las familias de las víctimas de la tragedia de la embarcación Bruma, presentes en la sala, quienes han acompañado de forma constante el trabajo de esta Comisión Especial Investigadora, viajando desde lugares como Constitución y el Maule, incluso participando activamente en sesiones realizadas en regiones.

Agradeció de manera especial a Catalina, quien fue la primera en exponer ante la Comisión, elevando con claridad y firmeza la exigencia de que nunca más una hija, una hermana o una familia pierda a un ser querido sin respuesta ni justicia. También extendió su agradecimiento a Claudia, por su compañía permanente y por haber orientado técnicamente el trabajo de la comisión con su experiencia y compromiso.

Dirigió palabras de reconocimiento al Presidente de la Comisión, por haber impulsado y liderado esta instancia, y a todos los diputados y diputadas que han aportado, más allá de sus legítimas diferencias, al trabajo colectivo que hoy concluye en este informe.

Destacó el apoyo de los vecinos y vecinas de Constitución, quienes han seguido cada sesión y se manifestaron masivamente cuando la comisión sesionó en dicha ciudad,

exigiendo justicia, verdad y compromiso con la memoria de las víctimas.

Subrayó que este proceso no termina hoy, que la misión de la comisión debe prolongarse más allá del informe y traducirse en cambios concretos. “Se metieron con las personas equivocadas”, afirmó, en referencia a las familias que han mostrado una fuerza inquebrantable en la búsqueda de la verdad. Reconoció su perseverancia y declara que, pese al dolor, han empujado este proceso con convicción y valentía.

En esa línea, presentó formalmente dos propuestas que surgen del trabajo de la comisión:

1. Proyecto de Ley, que contiene ocho puntos clave:

- Certificado de arqueo obligatorio para embarcaciones, según el tipo de riesgo.
- Tipificación penal del delito de destrucción, ocultamiento o manipulación fraudulenta de registros de seguridad y posicionamiento.
- Deber de denuncia de delitos cometidos a bordo, incorporado en la Ley de Navegación.
- Control de alcohol y drogas, facultando a la autoridad marítima a realizar pruebas obligatorias en caso de accidentes graves, aplicando principios similares a la “Ley Emilia”.
- Presunción de responsabilidad para capitanes que omitan prestar auxilio estando en condiciones de hacerlo.
- Obligatoriedad legal de auxilio ordenado por DIRECTEMAR.
- Control del descanso de la dotación mediante sistemas automatizados, biométricos o auditorías.
- Uso obligatorio de radiobalizas (EPIRB y PLB) con especificaciones técnicas reguladas.

2. Proyecto de Resolución, con medidas que solicita al Ejecutivo:

- Tipificación penal de infracciones graves al RIPA (Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes).
- Pérdida definitiva de permisos pesqueros ante incumplimientos graves o reiterados.
- Creación de un contrato especial para pescadores artesanales.
- Definición de zonas específicas de tránsito y fondeo para embarcaciones.
- Regulación de la responsabilidad de empresas proveedoras de servicios satelitales.
- Entrega obligatoria de grabaciones de cámaras a bordo a las autoridades.
- Uso obligatorio de radiobalizas en embarcaciones menores de pesca artesanal.
- Registro obligatorio de comunicaciones VHF de emergencia, con envío inmediato a Capitanías de Puerto.

Además, se plantean medidas administrativas:

- Modernización del sistema de posicionamiento satelital para naves.
- Ampliación de la cobertura de accidentes laborales para trabajadores marítimos y pescadores artesanales.
- Fomento del uso de radiobalizas de emergencia en embarcaciones menores.

Finalmente, concluyó reafirmando que el trabajo de esta comisión no puede terminar con la votación del informe, y que el país le debe a las víctimas y sus familias la verdad, la justicia y una legislación que garantice seguridad en el mar.

El diputado señor Felipe Donoso, reconoció que darle sentido al dolor es extremadamente difícil, y que muchas veces las personas enfrentan ese dolor desde la amargura o la soledad. Sin embargo, destacó que, en este caso, el dolor ha dado frutos, porque las familias han escogido el camino de la justicia por sobre la venganza, y el de la prevención por sobre el olvido.

Afirmó que lo que se concluye hoy no representa un cierre, sino el fin de una etapa, que no puede quedar simplemente atrás. Agradeció a las familias por haber enseñado a la comisión sobre la vida en el mar, sus riesgos, omisiones, y también sobre las oportunidades que se han perdido por confiar en una legislación antigua y desactualizada. Subrayó que muchas tecnologías accesibles y económicas podrían haber hecho la diferencia.

Reconoció que aún quedan etapas dolorosas, particularmente en el plano judicial. Aseguró que la justicia debe avanzar con profundidad, rigor y fuerza, y que la Fiscalía tiene una responsabilidad insoslayable. Aunque el Parlamento no tiene competencias

jurisdiccionales, debe seguir exigiendo justicia, agregó

Valoró especialmente la disposición de los miembros de la comisión para trabajar en unidad, dejando de lado intereses personales o electorales, incluso en un contexto preelectoral. Subrayó que esta ha sido una tarea común y ética, enfocada en encontrar una solución duradera.

Advirtió que las conclusiones del informe representan el inicio de muchos pasos, y que el Estado debe comprender que el territorio marítimo es incluso más amplio que el terrestre, pero mucho menos regulado. Cuestionó cómo puede tolerarse que aspectos gravemente sancionados en tierra, como el consumo de alcohol o drogas en funciones críticas, o la destrucción de evidencia, sean tratados con indiferencia cuando ocurren en el mar.

Recalcó que el país debe contar con capacidad efectiva de rescate rápido, y que no puede aceptarse que una denuncia tarde horas o días en ser atendida mientras personas pierden la vida en el agua. Aunque no puede afirmarse con certeza si una reacción más rápida habría cambiado el desenlace del caso Bruma, sí puede marcar la diferencia en futuros casos, añadió.

Finalmente, hizo un llamado a mantener el compromiso más allá del cierre formal de la Comisión, y a seguir trabajando, desde cualquier rol que ocupen los presentes, en garantizar la seguridad, la justicia y la verdad para las familias que dependen de la pesca artesanal.

La diputada señora María Candelaria Acevedo, expresa su reconocimiento y gratitud hacia las siete familias que perdieron a sus seres queridos en la tragedia de la embarcación Bruma, destacando la valentía de estar presentes en las sesiones de la comisión, a pesar del profundo dolor que las embarga. Valora su resiliencia y compromiso con un proceso largo y difícil, que busca justicia, verdad y reparación.

Subraya que toda persona tiene derecho a la vida y a la seguridad social, derechos que —en este caso— fueron vulnerados, y que dejan en evidencia no solo la precariedad de las condiciones de los pescadores artesanales, sino también la deuda del sistema de justicia frente a este tipo de tragedias.

Se refiere específicamente a la figura del contrato "a la parte", ampliamente utilizado en el rubro de la pesca artesanal. Explica que muchos trabajadores prefieren esta modalidad porque permite ingresos inmediatos en temporadas cortas, aunque esto implique renunciar a beneficios laborales y de seguridad social. A juicio del interviniente, es necesario revisar esta práctica y buscar una fórmula que ofrezca protección sin perjudicar las condiciones laborales reales del sector.

También manifiesta su preocupación por el acceso a seguros de vida, y la demora en los procesos de cobro cuando no se ha encontrado el cuerpo de la persona desaparecida. Señala que el informe plantea reducir de cuatro a un año el plazo necesario para que se declare oficialmente la presunta muerte, lo cual permitiría acceder más rápidamente al seguro, aunque cuestiona los montos actuales —alrededor de cuatro millones de pesos— que considera insuficientes e indignos frente a la pérdida de una vida humana. Sugiere que se explore la posibilidad de gestionar cambios con BancoEstado, entidad a cargo de muchos de estos seguros.

En cuanto a la propuesta de entregar pensiones de gracia a las familias afectadas, plantea la necesidad de clarificar quién asumirá la responsabilidad de gestionar dichas solicitudes, considerando que existen criterios restrictivos en la legislación vigente. Propone que se defina si será tarea del Parlamento, de los municipios o de otra institución acompañar este proceso, para evitar que la idea quede solo en lo simbólico.

Finalmente, reafirma el compromiso de seguir con atención el desarrollo de la causa judicial, para asegurar que existan responsables identificados y sancionados. Declara que no puede haber más muertes sin respuesta, ni familias abandonadas por el Estado, y que esta comisión tiene el deber ético de velar porque aquello no se repita nunca más.

El diputado señor Alexis Sepúlveda, inició saludando y agradeciendo especialmente la presencia de las y los familiares de los tripulantes de la embarcación Bruma, valorando profundamente su compromiso, constancia y fuerza a lo largo de todo el proceso. Reconoció que su participación ha sido motor fundamental para la labor de la Comisión, tanto en la elaboración del informe como en los llamados públicos por verdad y justicia.

Señaló con franqueza que, pese al valioso trabajo realizado por la Comisión y al contenido del informe aprobado, existe un profundo escepticismo respecto de que estos esfuerzos puedan generar cambios sustanciales si no se enfrenta de raíz una cultura de poder desigual, en la que quienes tienen recursos y respaldo institucional imponen sus intereses por sobre las familias trabajadoras del mar.

Planteó que en casos como el de Bruma, a diferencia de otros que involucran a pescadores artesanales en manifestaciones, la justicia ha actuado con notoria lentitud y permisividad, destacando que no hay formalizaciones ni detenidos, mientras que en otras situaciones sí se ha ejercido acción penal con rapidez.

Criticó duramente el rol de ciertos sectores empresariales vinculados a la industria pesquera, señalando que los antecedentes conocidos muestran una práctica sistemática de presiones, sobornos y amenazas, y que la empresa eventualmente involucrada en esta tragedia ha operado impunemente en diversos niveles sin consecuencias visibles.

Expresó su preocupación por la posible pérdida o ausencia de evidencia clave, particularmente las imágenes registradas por las cámaras del buque Cobra, que, según establece la ley vigente, deben grabar lo que ocurre en el puente de mando. Sostuvo que tiene la fundada sospecha de que dichas imágenes no estarán disponibles o serán declaradas inservibles, lo que afectará gravemente la posibilidad de establecer responsabilidades.

Reiteró que los antecedentes hasta ahora conocidos, incluidos los cambios de rumbo del Cobra, la falta de asistencia y el posterior silencio, hacen imprescindible avanzar en la búsqueda de la verdad, aunque advierte que la demora y el carácter reservado de la investigación dificultan ese camino.

Lamentó que se haya perdido la posibilidad de contar con el testimonio de uno de los tripulantes, quien habría manifestado inquietud por lo ocurrido, y que ya no se encuentra con vida. Subraya que, si la Fiscalía hubiese actuado con mayor premura, quizás se podría haber recogido una declaración clave.

Además, sostuvo que la Comisión ha actuado con responsabilidad y unidad, sin dejarse llevar por intereses personales o partidarios, y valora el informe aprobado. No obstante, advirtió que lo más difícil está por venir, ya que esta tragedia refleja una cultura estructural de desprotección hacia la pesca artesanal, y la necesidad urgente de cambiarla.

Concluyó reiterando que esto no termina con el informe; que será necesario seguir exigiendo justicia, acompañar la investigación judicial y dar la pelea en todos los espacios posibles para que nunca más ocurran hechos como los que costaron la vida de los tripulantes del Bruma.

El diputado señor Jaime Naranjo, comenzó su intervención señalando que, a lo largo de su trayectoria parlamentaria, ha sido parte de muchas comisiones investigadoras, pero que esta tiene una particularidad única que la distingue de todas las demás. Subrayó que, a diferencia de otras instancias donde suelen prevalecer intereses contrapuestos, en esta Comisión ha primado la empatía, la humanidad y el compromiso con quienes más lo necesitan, dejando de lado diferencias políticas para ponerse del lado de los más débiles.

Atribuyó este cambio de actitud a la presencia permanente, valiente y movilizadora de los familiares de los tripulantes desaparecidos, quienes han marcado profundamente el espíritu de trabajo de la Comisión. Afirmó que su dolor no ha sido indiferente para nadie y que ha sacado lo mejor de cada integrante, promoviendo un abordaje distinto, más generoso, empático y colaborativo.

Dirigiéndose directamente a los familiares presentes, señaló que sus seres queridos

deben sentirse orgullosos por la entereza, la dignidad y la perseverancia con que han enfrentado este proceso. Mencionó especialmente a Catalina, como voz representativa de las familias, y a Claudia, por su apoyo técnico y su aporte como una “diputada número 14”, que ha enriquecido el trabajo legislativo desde el conocimiento del mundo marítimo.

Valoró la actitud del diputado Guzmán, quien abrió sus propuestas legislativas a la participación de todos los integrantes, demostrando un espíritu colectivo y constructivo. Reafirma que el informe de la Comisión marca un antes y un después, tanto por la solidez de sus conclusiones como por el precedente ético y político que establece.

Expresó su optimismo respecto del impacto del informe, destacando que sus propuestas van más allá de ajustes normativos: apuntan a cambios estructurales en la forma en que el Estado responde a las tragedias humanas en el mar. Solicitó que el informe sea enviado oficialmente al Ministerio Público, a fin de que sea considerado como insumo relevante para la investigación judicial.

Finalmente, comprometió el acompañamiento permanente de las y los parlamentarios a las familias, asegurando que no serán abandonadas en la búsqueda de verdad, justicia y reparación. Reiteró que el caso Bruma debe resolverse con claridad y sin impunidad, y que la Comisión será vigilante del actuar de las instituciones llamadas a hacer justicia.

Concluyó agradeciendo al presidente de la Comisión por su liderazgo, a las familias por su enseñanza moral, y reafirma la confianza en que esta lucha puede tener un resultado justo si se mantiene la unidad, la convicción y la vigilancia activa.

La diputada señora Marlene Pérez, señaló que, tal como expresó un colega parlamentario, esta Comisión ha logrado dejar de lado legítimas diferencias políticas para enfocarse en una causa común: la búsqueda de justicia para familias trabajadoras, de esfuerzo y profundamente unidas.

Destacó el permanente acompañamiento de los dirigentes del mundo de la pesca artesanal a las familias, mencionando que ha presenciado situaciones similares, como una reciente tragedia en San Pedro de la Paz, donde también pudo observar la solidaridad entre pescadores y sus comunidades. Subrayó que valora profundamente que la Comisión haya priorizado a las víctimas y a sus familias, trabajando con unidad.

Expresó su fe en que se sabrá la verdad y se alcanzará justicia, y comenta que ha presentado un proyecto de ley, además de firmar el del diputado Guzmán, aunque planteó la necesidad de ser cuidadosos y realistas con las expectativas legislativas. En ese sentido, recordó su experiencia impulsando una comisión investigadora sobre la vulneración sistemática de niños en protección del Estado, cuyas conclusiones fueron contundentes, pero no se han traducido en avances concretos. Por eso, advirtió que no se deben crear expectativas irreales ni idealizar el impacto inmediato de proyectos de ley o resoluciones, pues su concreción depende en gran parte del Ejecutivo.

A continuación, presentó los ejes de su proyecto de ley, que consideró prácticos y con altas posibilidades de avanzar:

- Ampliar el plazo mínimo para búsqueda de personas desaparecidas en el mar a no menos de 20 días, considerando que actualmente se debe solicitar prórrogas cada 7 días, lo que genera angustia en las familias.
- Reducir el plazo de declaración de muerte presunta a un máximo de dos meses, como mecanismo para acelerar procesos legales y acceso a derechos por parte de los familiares.
- Otorgar competencia a los gobiernos regionales en materia de seguridad pesquera, permitiéndoles invertir con pertinencia territorial en equipamiento y prevención, ya que las necesidades del sur difieren de las del norte.

Adicionalmente, la diputada planteó una propuesta simbólica y de alto valor emocional: sugirió a los parlamentarios del Maule evaluar, en coordinación con las familias y Bienes Nacionales, la posibilidad de destinar un espacio físico en memoria de los pescadores desaparecidos, tal como ocurre en el cementerio de pescadores de Talcahuano, que representa un lugar de recogimiento y consuelo para quienes no pudieron despedir

físicamente a sus seres queridos.

Concluyó reiterando su profunda empatía con las familias, su esperanza en la justicia, y agradeció al presidente de la Comisión por su liderazgo, reconociendo el trabajo serio y comprometido que se ha realizado en esta instancia.

La diputada señorita Consuelo Veloso, inició su intervención saludando a las familias presentes, reconociendo con emoción que esta sería probablemente la última vez que se verían en ese espacio formal. Confesó estar nerviosa, al igual que en otras instancias como la sesión en Constitución, pues ante un dolor tan grande, cuesta encontrar qué decir o hacer cuando ya ha ocurrido una tragedia.

Señaló que ojalá fuera posible cerrar esta comisión con un informe que devolviera a las familias a sus seres queridos, pero lamentablemente eso no está en sus manos. A falta de esa posibilidad, reafirmó que el rol de los parlamentarios debe ser convertir ese dolor en acción concreta, lo mismo que las familias han hecho al mantenerse firmes y organizadas.

Tomó las palabras de otros diputados presentes, como el diputado Naranjo y el diputado Sepúlveda, y las refuerza: los familiares de las víctimas deben sentirse profundamente orgullosos de ustedes, por haber transformado el dolor en compromiso colectivo, en dignidad y en lucha por la justicia, no solo para sus seres queridos, sino para que esto no vuelva a ocurrir con nadie más.

Expresó su admiración y respeto, reconociendo especialmente a quienes han representado ese dolor con firmeza y dignidad: la señora Claudia, Catalina, y “el Mati”, a quien conoce personalmente y valora como amigo. Agregó que en esta comisión no solo se ha visto compromiso, sino también una altura moral que no siempre se da en la política, donde muchas veces prevalecen las diferencias partidarias. Aquí, sin embargo, todos los parlamentarios han actuado con unidad y altura de miras, agregó.

Con mucha honestidad, advirtió que ahora viene una etapa aún más difícil: el proceso judicial, que no siempre actúa con imparcialidad, ya que “la justicia sí mira a quién”, y muchas veces la impunidad se mantiene cuando el poder está de un solo lado. Señaló que no hay aún ningún detenido, y que eso es una muestra de que todavía queda mucho por avanzar. Reafirmó, sin embargo, que acompañar a las familias en esa nueva etapa es un compromiso político y humano.

Destacó el valor de que, a pesar del dolor y la injusticia, las familias no se alejaron, sino que decidieron acercarse, organizarse y movilizar a las instituciones, promoviendo un trabajo legislativo transversal. Esa fuerza, afirmó, es lo que ha permitido que la Comisión funcione con compromiso colectivo, y que todos quienes participan hayan dejado sus diferencias políticas a un lado para centrarse en lo verdaderamente importante: las personas, las vidas perdidas y sus familias.

Cerró su intervención agradeciendo a todos los integrantes de la comisión, incluyendo a su presidente, diputado Rey, y a cada parlamentario y parlamentaria que formó parte activa del proceso. Reafirmó su respeto genuino y eterno hacia las familias, expresando que su admiración no es solo institucional, sino profundamente humana.

Finalmente, manifestó que este dolor también lo cargan los maulinos, y que quienes han amado de verdad pueden comprender la magnitud de lo que significa perder a un ser querido sin justicia y sin verdad. Aseguró a las familias que no estarán solas, que el compromiso no termina aquí, y que siempre contarán con su apoyo y con el de quienes han sido parte de esta comisión.

Concluyó diciendo: “Este respeto no es simbólico. Es real. No siempre uno conoce a personas a las que se respeta por su altura moral, por su rectitud y perseverancia. Hoy yo les expreso mi máximo respeto”.

El diputado señor Roberto Celedón, recordó una fecha y un mensaje profundamente significativos para la historia de Chile. Evocó la homilía del 18 de septiembre de 1974 pronunciada por el Cardenal Raúl Silva Henríquez, originario de Talca, en la Catedral de

Santiago, en un momento de alta complejidad política y social. Aquella homilía, conocida como “El alma de Chile”, identificaba la solidaridad como el primer gran rasgo de identidad del pueblo chileno, añadió.

Manifestó que los familiares de los pescadores desaparecidos son la expresión viva de ese valor nacional. Su fidelidad, su amor por los que partieron de forma tan repentina y trágica, representa lo más profundo de lo que une al país: la capacidad de sobreponerse, de cuidarse colectivamente, especialmente en un país marcado por el sufrimiento y por los embates de la naturaleza. “Nos reconocemos en ustedes”, afirmó, reconociendo el testimonio humano y ético que la presencia de las familias ha aportado a esta comisión.

Citando nuevamente al Cardenal Silva Henríquez, señaló que Chile debía ser una nación de hermanos, y que la política, en su sentido más alto, debía ser la expresión del amor por el otro. Por ello, subrayó que el segundo rasgo que da identidad al país es el respeto al derecho, base de toda convivencia democrática. Hizo énfasis en que este respeto ha sido vulnerado en este caso, y que no se puede permitir que la injusticia prime por sobre el derecho, ya que el Estado de Derecho existe, precisamente, para proteger a los más débiles frente al abuso y la prepotencia.

Reiteró que una comisión investigadora como esta tiene por mandato perfeccionar el ordenamiento jurídico, y que ese es el objetivo de las propuestas surgidas del trabajo colectivo de los y las diputadas. Dijo desconocer la experiencia concreta de lo que significa vivir en el mar durante veinte días en una embarcación de 14 metros con siete personas, pero reconoció profundamente esa realidad como parte del sacrificio humano que hace posible una actividad tan noble como la pesca artesanal.

Destacó que las exigencias de “verdad y justicia” no son solo consignas, sino demandas esenciales para una sociedad moralmente sana. Afirmó con convicción que “la verdad es la base de la justicia”, y que una resolución judicial que no contemple la verdad, jamás podrá ser justicia. A su vez, cuando la justicia se ejerce con verdad, tiene un poder moral reparatorio inmenso, especialmente para quienes ya no están, y para sus familias.

Cerca del cierre de esta comisión, recalcó el compromiso que nace de haber firmado en conjunto un informe con conclusiones y propuestas concretas. Aseguró a las familias presentes que todos los firmantes honrarán esa palabra y esa firma, y que lucharán para que los compromisos adquiridos no se queden en el papel.

Recordó también que no es la primera vez que pescadores artesanales pierden la vida en condiciones similares, y que el caso Bruma debe ser un punto de inflexión para fortalecer las normas legales, prevenir futuros hechos, y garantizar la seguridad social de quienes dependen de esta actividad. Enfatizó que los derechos a la vida y a la seguridad social son fundamentales, y que el Estado tiene el deber de proteger a las familias que han perdido un padre, un hijo, un hermano.

Finalizó su intervención reafirmando su esperanza y su compromiso, pese a las dudas o nubes de escepticismo que puedan existir. Señaló que el caso Bruma no es solo un caso, sino un acontecimiento que ha marcado al país, y que su compromiso con la verdad y la justicia es absoluto.

El diputado señor Hugo Rey, expresó que concluye el trabajo de la Comisión Especial Investigadora sobre los hechos relacionados con la desaparición de los pescadores artesanales de la embarcación Bruma, en Constitución. Manifestó que esta comisión nació al amparo del dolor, la incertidumbre y la tragedia vivida por sus familias, pero también surgió desde un deber moral y republicano: honrar la memoria de quienes partieron y acompañar con acciones concretas a sus seres queridos, junto con ofrecer una respuesta al país.

Durante el cierre, hizo eco de la intervención valiente de Catalina Medel, hija y hermana de tripulantes del Bruma, quien, con el peso del dolor, pero también con la firmeza de la esperanza, expresó con claridad: “Que nunca más las familias de pescadores artesanales tengan que sufrir una tragedia como esta”.

Ese “nunca más”, señaló el parlamentario, es una obligación para el Estado y para

este Congreso, y debe traducirse en reformas estructurales, legislativas y operativas que eviten que una tragedia como esta vuelva a repetirse.

Indicó que, durante la labor investigativa, se hizo evidente que la institucionalidad falló. Sin embargo, agregó, también se identificaron oportunidades concretas de mejora que, de implementarse, podrían marcar un antes y un después en la protección de la vida de los pescadores artesanales de nuestro país.

Resumió que el informe final de la comisión contiene propuestas estructuradas en tres ejes principales:

1.- Modernización tecnológica obligatoria para las embarcaciones artesanales, con sistemas de geolocalización activos, integrados a plataformas marítimas de emergencia, con monitoreo permanente en tiempo real. “No puede ser que en pleno siglo XXI embarcaciones desaparezcan sin dejar rastro”.

2.- Reforma legal que establezca estándares mínimos de seguridad y fiscalización obligatoria para cada salida al mar. Hoy existen vacíos normativos que deben ser corregidos de forma urgente.

3.- Control meteorológico obligatorio y coordinación efectiva entre las capitanías de puerto, los armadores y las tripulaciones. Las decisiones de zarpe no pueden quedar al arbitrio exclusivo de cada embarcación, sin respaldo o guía técnica del Estado.

Adicionalmente, añadió, se propone la creación de un Fondo Nacional Permanente para la Seguridad de la Pesca Artesanal, destinado a financiar equipamiento, capacitación y actualización tecnológica en las caletas más vulnerables o en zonas de riesgo geográfico elevado.

Enfatizó que una comisión investigadora no es sinónimo de persecución de personas, sino de identificación de fallas estructurales y propuesta de soluciones concretas. En ese sentido, este informe no solo hace un diagnóstico, sino que contiene propuestas legislativas específicas que deben ser tramitadas con urgencia en el Congreso Nacional, agregó.

Finalmente, reconoció el trabajo transversal y comprometido de todas y todos los diputados que integraron esta comisión, así como de los equipos técnicos del Congreso y de cada bancada parlamentaria. Entregó un reconocimiento especial a Claudia Urrutia, presidenta de los Bacaladeros, quien contribuyó con su experiencia y conocimientos en todas las sesiones. También destacó el acompañamiento de Catalina Medel, en representación de las familias afectadas, quienes confiaron en este proceso desde el inicio.

Habiéndose cumplido el objeto de la sesión, se levanta a las **21:15 horas**.

ÁLVARO HALABI DIUANA
Secretario Abogado de la Comisión