

## ANÁLISIS LEGISLATIVO

### DATOS GENERALES

**Ley** > 19.929

**Título** > Modifica el decreto ley N° 2.222, Ley de Navegación, en relación con los tribunales competentes para conocer de las causas por contaminación.

**Origen** > Moción

**Autores** > Senadores Horvath (RN) y Prokurica (RN)

**Fecha de ingreso** > 08 de mayo de 2002

**Fecha de publicación** > 11 de febrero de 2004

**Cámara de ingreso** > Senado

**Estado** > Tramitación terminada

**Tiempo de tramitación** > 22 meses

**Urgencias** > Sin urgencias

### CARACTERÍSTICAS AMBIENTALES

**Categoría temática** > Aguas (Marítimas); Residuos y Sustancias Peligrosas

**Tipo de ley** > Totalmente Ambiental

**Importancia ambiental de la ley** > Importancia Ambiental Media

**Relevancia ambiental** > Positiva

### ANTECEDENTES Y CONTENIDO

La Ley, compuesta de un único artículo, busca facilitar el acceso a la justicia de los afectados por siniestros marítimos que causen derrames o contaminación. Para estos efectos se dispone que el tribunal competente en primera instancia sea el juzgado ordinario que tenga competencia territorial respecto del lugar en que hayan ocurrido los hechos y no un Ministro de la Corte de Apelaciones de Valparaíso, como estipulaba la Ley de Navegación.

### BREVE COMENTARIO AL TRÁMITE LEGISLATIVO

La Comisión de Medio Ambiente y Bienes Nacionales del Senado analizó el proyecto y consideró conveniente mantener en vigencia el artículo 161 de la Ley de Navegación, cuya derogación había sido propuesta, referido a las causas susceptibles de apreciación pecuniaria cuyo monto no exceda de 120 unidades tributarias, casos en que podrán intentarse las acciones en primera instancia ante el tribunal ordinario que tenga competencia territorial respecto del lugar en que los hechos de la causa hayan acaecido.

Además, la Comisión fue de la opinión de no modificar la redacción del artículo 162, con el fin de que sea la Corte de Apelaciones de Valparaíso quien conozca en segunda instancia de estas causas, rescatando, de esta forma, la experiencia acumulada en estos años por dicho tribunal.

Entre quienes participaron de la discusión se puede destacar algunas opiniones interesantes. Los representantes de la Subsecretaría de Marina manifestaron que dado el escaso número de causas que se han cursado durante los últimos años, pudiera ser que la iniciativa no tuviera justificación alguna. En 25 años se han visto cuatro causas de este tipo. También se señaló que con la modificación propuesta bien pudiera presentarse un aumento del costo de la administración de justicia, por el eventual desplazamiento de los especialistas al lugar donde se sustancie la causa.

Los representantes de la Corte Suprema también enfatizaron la inconveniencia de recargar a los tribunales de alzada con el conocimiento de nuevas materias, sin consignar los respectivos recursos o asignaciones, tanto humanos como materiales.

En la Cámara de Diputados, el señor Genskowsky, capitán de Fragata, recordó los escasos cuatro casos de accidentes que se han producido y señaló que la mayoría de ellos habían terminado con un avenimiento extrajudicial. Su reducido número se debe en parte a que existe una obligación legal para los barcos que ingresen a Chile que deben contar con un seguro para este tipo de accidentes, los cuales cuentan con el respaldo por parte de entidades internacionales. Éstas, a su vez, cuentan con representantes a lo largo del país, lo que hace más fácil el cobro de indemnizaciones, motivo por el cual este tipo de problemas se soluciona normalmente entre particulares.

Los miembros de la Comisión de Recursos Naturales, Bienes Nacionales y Medio Ambiente de la Cámara de Diputados, al poner en discusión el proyecto, compartieron muchos de los criterios descritos por los invitados, particularmente respecto a los pocos casos que se presentan. Pero primó la idea de dar un paso en beneficio de la descentralización por lo que el proyecto fue aprobado en Sala por 98 votos afirmativos, ninguno en contra y ninguna abstención.

## EVALUACIÓN DEL EFECTO AMBIENTAL ESPERADO

Consideramos que esta Ley posee un impacto **positivo** hacia el medio ambiente pues busca facilitar el acceso a la justicia de quienes se vean afectados por la contaminación de los mares. Además, intenta descentralizar el trámite judicial para hacerlo más eficiente y poder dar garantías de una efectiva sanción a los culpables del daño. Pese a que durante el trámite legislativo se argumentó que en los últimos años no se han producido grandes hechos de contaminación, la Ley toma resguardos sobre posibles eventos de contaminación, especialmente en momentos en que la industria ligada al recurso pesquero se encuentra en expansión.