

## ANÁLISIS LEGISLATIVO

Fecha de evaluación: 23.03.2017

### DATOS GENERALES

**N° boletín** > 10325-02

**Título** > Modifica el decreto ley N° 2.222, en materia de extracción de naves hundidas o varadas y de materias nocivas contenidas en ellas

**Origen** > Moción

**Autores** > Daniel Núñez Arancibia (PC)

**Fecha de ingreso** > 6-10-2015

**Cámara de ingreso** > Cámara Diputados

**Estado** > Tramitación terminada

**Urgencias** > Ninguna.

### CARACTERÍSTICAS AMBIENTALES

**Categoría temática** > Residuos y sustancias peligrosas

**Tipo de ley** > Totalmente ambiental

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

**Relevancia ambiental** > Positiva

### ANTECEDENTES Y CONTENIDO

El autor del proyecto plantea que el abandono de embarcaciones ha aumentado en años recientes como consecuencia del colapso de recursos marinos en el mundo, generando pérdidas económicas y de empleos. Se estima que en Chile hay cerca de 190 embarcaciones abandonadas, de las cuales unas 55 representan serios riesgos para la navegación, pesca o son una amenaza para el medioambiente. Los principales peligros para el medioambiente emanan de la existencia de hidrocarburos y otras sustancias nocivas al interior de dichas embarcaciones. Dado que Chile se ha comprometido a promover en instancias como "Nuestros Océanos 2015", el control efectivo de todas las fuentes de contaminación del medio marino, es necesario adoptar todas las medidas posibles para impedir su contaminación.

El proyecto de ley consta de un artículo único que propone modificar el decreto ley 22.222 que regula la extracción de naves hundidas o varadas y de materias nocivas contenidas en ellas. En cuanto a su contenido ambiental, se plantea reemplazar el actual artículo 35 que regula los plazos de remoción de una nave siniestrada por un nuevo artículo que establece que dichos plazos solo se aplicarán en caso de que la carga, la nave, aeronave o artefacto naval no plantee “un peligro u obstáculo a la pesca, preservación del medioambiente u otras actividades marítimas o ribereñas.”<sup>1</sup> Se agrega también un artículo 140 bis que busca regular quien es responsable de extraer los restos hundidos en caso de que no se presenten oferentes. Se agrega que la Autoridad Marítima podría solicitar a cargo del propietario, armador u operador un estudio para determinar la presencia de hidrocarburos u otras sustancias nocivas, además del riesgo existente de derrame. En caso de existir este riesgo, dicha autoridad podrá solicitarles su extracción.

## BREVE COMENTARIO AL TRÁMITE LEGISLATIVO

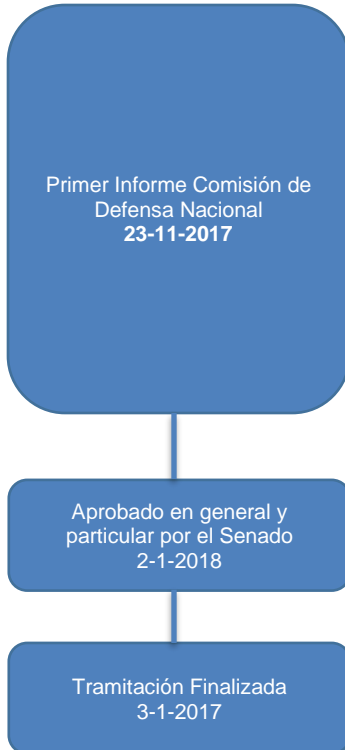
Ingreso proyecto a la Cámara  
de Diputados  
**6-10-2015**

Primer Informe Comisión  
de Defensa Nacional  
**1-08-2017**

Aprobado en general y  
particular por la Cámara de  
Diputafos  
**5-9-2017**

- El diputado Núñez (PC) explicó que el problema de abandono de naves es especialmente grave en la bahía de Coquimbo, por lo que se busca dar facultades a las autoridades marítimas para que puedan realizar acciones para solucionar el problema.
- Varios diputados argumentaron que el proyecto propuesto no planteaba adecuadamente como se solucionaría el problema financiero que se genera al remover las embarcaciones. El diputado Urrutia (UDI), por ejemplo, argumentó que, si ya existen cerca de 90 millones adeudados por multas impagas, cuál sería la herramienta para asegurar el pago de estas nuevas sanciones.
- El proyecto fue aprobado en general y en particular por 100 votos a favor. Sin abstenciones ni votos en contra.

<sup>1</sup>Boletín 10325-02



→ El diputado Daniel Núñez (PC), planteó que actualmente existen varias causas de conflicto en torno al tema. En primer lugar, la adquisición y extracción de las naves abandonadas resulta poco atractiva por parte de terceros ya que con el paso del tiempo y la falta de mantención se deterioran. Agregó además que debido a que los dueños de las embarcaciones cambian frecuentemente es muy difícil responsabilizarlos por los costos de extracción y multas. Debido a lo anterior, cuando una nave abandonada es considerada peligrosa y no se logra que el dueño se haga cargo de su extracción, esta costosa labor (hasta 4 mil millones de pesos) pasa a ser responsabilidad del estado.

→ El proyecto fue aprobado en general y en particular por 20 votos a favor. Sin abstenciones ni votos en contra.

→ Ley N° 21.066 (Diario Oficial del 16/02/2018)

Durante la tramitación de este proyecto – 2 años 5 meses- el proyecto no recibió urgencias por parte del Ejecutivo.

## EXPERTOS INVITADOS A LA DISCUSIÓN PARLAMENTARIA

La Comisión de Defensa Nacional acordó el proyecto de ley en las sesiones celebradas los días 27 de septiembre de 2016 y 11 de julio de 2017.

### Integrantes Comisión de Defensa Nacional

Diputado	Partido
Guillermo Teillier	PC
Jorge Tarud	PPD
Pedro Browne	IND
Guillermo Ceroni	PPD
Romilio Gutiérrez	UDI
Roberto León	DC
Paulina Núñez	RN
José Pérez	PRSD
Jaime Pilowsky	DC
Marcelo Schilling	PS

Ricardo Rincón	DC
Guillermo Teillier	PC
Jorge Ulloa	UDI
Oswaldo Urrutia	UDI
Germán Verdugo	RN

## Invitados a la Comisión de Defensa Nacional

Estado	Industria	Sociedad Civil	Académicos
<b>Ministerio de Defensa Nacional:</b> José Antonio Gómez, Ministro; Paulina Vodanovic, Subsecretaria para las Fuerzas Armadas; Sebastián Salazar, jefe de asesores jurídicos y Elir Rojas, asesor.	<b>Empresa Blaue Meer:</b> Juan Carlos García, gerente general; Cristián Bastidas, asesor de buceo y Miguel San Martín, ingeniero medio ambiental		
<b>Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante Nacional:</b> Vicealmirante Osvaldo Schwarzenberg, Director General; Capitán de Navío (JT) Carolina Riesco, abogada; Comandante Rodrigo Ramírez, jefe de la división jurídica; Capitán de Corbeta Rodrigo Poblete Vio, Auditor de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas; Capitán de Fragata LT, Hernán Zamorano Portilla, Jefe del Departamento de Borde Costero dependiente de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático y Contraalmirante Mario Montejo Orellana, Director General del Territorio Marítimo y Marina Mercante			

## Discusión invitados

Tema	Argumento	Invitado
Daño ambiental	Para la armada las naves varadas o abandonadas presentan un grave problema, por lo que urge que los particulares enfrenten responsabilidades sobre el inmenso daño ambiental que generan.	Paulina Vodanovic, Subsecretaria de las Fuerzas Armadas

Necesidad de actuar en etapas más tempranas	Actualmente la ley solo permite que la autoridad marítima intervenga en una etapa tardía, cuando la embarcación abandonada ya presenta su flotabilidad comprometida o está haciendo agua, es decir, la nave se encuentra en condiciones físicas deplorables presentando un riesgo inminente a la navegación y de contaminación. Esto hace poco o nada atractiva su extracción por terceros a través de una licitación. Por esto la ley debiese entender abandono en una etapa más temprana, es decir, cuando el propietario no cumple con la dotación mínima reglamentaria, antes de que se produzcan desastres ambientales como el derrame de petróleo.	Capitán de Corbeta (JT) Carolina Riesco, abogada de Directemar  Osvaldo Schwarzenberg , Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante Nacional
Necesidad de normativa técnica y estudios técnicos	Actualmente no existe una normativa técnica que regule el proceso de extracción, reflotamiento, desguace de artefactos y sustancias nocivas como restos de hidrocarburos debiera considerarse como obligatorios los estudios técnicos especializados respecto al estado de las embarcaciones siniestradas. Esto evitaría que personas no especializadas y/o chatarreros realicen este tipo de labores (tanto de forma clandestina como con autorización de la autoridad marina) generando consecuencias negativas, especialmente para el medioambiente.	Juan Carlos García, empresa Blaue Meer Cristián Bastidas, empresa Blaue Meer

La Comisión de Defensa Nacional del Senado acordó el proyecto de ley en dos sesiones celebradas los días 17 de octubre y 21 de noviembre de 2017.

#### Integrantes Comisión de Defensa Nacional

Diputado	Partido
Baldo Prokurica Prokurica	RN
Pedro Araya Guerrero	IND
Carlos Bianchi Chele	IND
Víctor Pérez Varela	UDI

#### Invitados a la Comisión de Defensa Nacional

Estado	Industria	Sociedad Civil	Académicos
<b>Ministerio de Defensa Nacional:</b> Paulina Vodanovic, Subsecretaria para las Fuerzas Armadas; Carolina Ocampo, la Jefa de Asesores Jurídicos; Elir Rojas y Yamil Yuivar, asesores		<b>Instituto Igualdad:</b> Claudio Rodríguez, asesor	<b>Pontificia Universidad Católica de Valparaíso:</b> Claudio Barroilhet, profesor de Derecho Marítimo
<b>Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante:</b> Comandante Rodrigo Ramírez, jefe de la división		<b>Instituto de Ciencias Alejandro Lipschutz (ICAL):</b> Edgardo Fuentes, asesor	

jurídica			
<b>Ministerio Secretaría General de la Presidencia:</b> Renato Valenzuela, asesor		<b>Centro de Estudios Legislativos, Administrativos, Políticos y Económicos (CELAP):</b> Juan Briones, asesor	
<b>Biblioteca del Congreso Nacional:</b> Verónica Barrios, Coordinadora del Área Gobierno, Defensa y Relaciones Internacionales			

## Discusión invitados

Tema	Argumento	Invitado
Indicación sustitutiva	El envío por una indicación sustitutiva por los diputados Núñez (PC), Tellier (PC) y Urrutia (UDI) elaborada en conjunto con asesores del ministerio de Defensa Nacional y la Autoridad Marítima permitió llegar a un consenso sobre elementos técnicos relevantes.	Paulina Vodanovic, Subsecretaria para las Fuerzas Armadas
Necesidad de actuar en etapas más tempranas	la normativa propuesta posibilita que la DIRECTEMAR actúe preventivamente y simplifica el procedimiento para declarar el abandono de las especies, favoreciendo intervenciones más tempranas y el mayor interés por parte de terceros de hacerlo.	Paulina Vodanovic, Subsecretaria para las Fuerzas Armadas Rodrigo Ramírez Capitán de Navío, Jefe de la División Jurídica de la DIRECTEMAR,

## EVALUACIÓN DEL EFECTO AMBIENTAL ESPERADO

Este proyecto de ley es evaluado con un efecto ambiental esperado positivo, ya que brinda a la autoridad marítima facultades para proceder más tempranamente frente a naves abandonadas y así evitar posibles catástrofes ambientales y sociales debido al derrame de hidrocarburos u otras sustancias nocivas para el medio ambiente, además de evitar los problemas que se presentan para la seguridad en la navegación. En cuanto a la evaluación de contenido, debido al trascendental rol que cumplen los océanos, Chile se ha comprometido a promover el control efectivo de todas las fuentes de contaminación del medio marino, planteando adoptar todas las medidas posibles para impedir la contaminación del mar por el vertimiento de desechos y otras materias que puedan constituir un peligro para la salud humana, dañar los recursos biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento o entorpecer otros usos legítimos del mar. Parte de estos acuerdos fueron tratados en la Conferencia sobre los océanos, llevada a cabo en nuestro país durante el 2017, que tenía como fin apoyar el Objetivo de Desarrollo Sostenible 14: Conservar y utilizar en forma

sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo. En línea con estos acuerdos, el presente proyecto representa un avance en acciones concretas dirigidas a evitar la contaminación de aguas costeras, principalmente debido al derrame de hidrocarburos, como el petróleo crudo, los que representan una seria amenaza a la biodiversidad marina, la seguridad alimentaria del país y la economía chilena. En efecto, eventos de contaminación producto de derrames de petróleo, ya han ocasionado pérdidas tanto ambientales como monetarias en nuestro país como en otras partes del mundo. Los efectos de los hidrocarburos en el medio marino son numerosos. Estos tienen consecuencias directas en los organismos debido a su toxicidad, provocando envenenamiento, problemas respiratorios, efectos en la reproducción, asfixia y muerte, entre otros. Además, tiene consecuencias indirectas a través del efecto físico que provoca una disminución de la entrada de luz en la columna de agua, disminuyendo o imposibilitando la capacidad de hacer fotosíntesis de macro y micro algas, organismos que están a la base de las cadenas alimentarias y que son los productores de la mitad del oxígeno que respiramos. Por todas estas razones, es imprescindible contar con instrumentos que permitan a las autoridades actuar en la prevención de eventos de contaminación, ya que la limpieza y recuperación del medio ambiente es mucho más compleja y costosa.

Sin embargo, en cuanto a la evaluación de diseño, quedan dudas respecto a los mecanismos hacer cumplir la ley, especialmente en cuanto a los costos de extracción y multas, ya que si no han sido efectivos hasta el momento -se encuentran en la Tesorería General de la República más de 90 millones de pesos en multas impagas por concepto de abandono de barcos- la ley no da provee de herramientas efectivas para hacer valer las sanciones. Sin embargo, el poder acelerar el proceso de definición de abandono de un barco es una mejora importante a la ley existente.

## PROYECTO DE LEY

### PROYECTO DE LEY:

“Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el decreto ley N° 2.222, de 1978, que sustituye la Ley de Navegación:

1. Agrégase en el artículo 12 el siguiente inciso tercero:

“Lo dispuesto en el inciso anterior no será exigible para matricular aquellas naves o artefactos navales que hayan sido objeto de comiso o enajenadas de conformidad con la ley N° 20.000, que sustituye la ley N° 19.366, que sanciona el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, o que hayan sido abandonadas y pasado al dominio del Estado, de conformidad con los artículos 132, 132 bis, 132 ter o 135 de la presente ley.”.

2. En el artículo 132:

a) Agrégase en el inciso primero, a continuación de la expresión “extracción,”, la siguiente: “incluyendo su carga,”, y reemplázase la frase “Estas faenas incluirán la carga, cuyos propietarios” por “Los propietarios de la carga”.

b) Sustitúyese en el inciso segundo el vocablo “vender” por “enajenar”.

c) Elimínase su inciso final.

3. Incorpórase el siguiente artículo 132 bis:

“Artículo 132 bis.- Si una nave o artefacto naval se encontrare a la deriva, en malas condiciones de flotabilidad o haciendo agua, la Autoridad Marítima requerirá a su propietario, armador u operador para que adopte, de inmediato, las medidas correctivas que ella determine, bajo apercibimiento de considerar a la nave o artefacto naval como abandonada y pasar a dominio del Estado. Declarado el abandono de la nave o artefacto naval a favor del Fisco, la Autoridad Marítima podrá proceder a su remoción o enajenación por medio de propuestas públicas o privadas. En casos de extrema urgencia, como el inminente hundimiento de la nave o artefacto naval en el lugar en que se encuentra, la Autoridad Marítima estará facultada para autorizar o disponer su vertimiento.

Se entenderá que la nave o artefacto naval se encuentra a la deriva si, a raíz de la insuficiencia de su equipamiento, armamento o dotación, no pudiere mantenerse fondeada de manera segura o zarpar de su lugar de fondeo tan pronto como la Autoridad Marítima



se lo requiera.”.

4. Introdúcese el siguiente artículo 132 ter:

“Artículo 132 ter.- Las naves o artefactos que estén a flote sin dotación reglamentaria a bordo se entenderán abandonadas y pasarán al dominio del Estado cuando a su propietario, armador u operador no cumpla con la respectiva dotación de seguridad, habiendo sido apercebido para ello. El apercebimiento se practicará por medio de dos avisos entre los cuales deberá mediar un lapso de a lo menos cinco días, notificados personalmente o mediante carta certificada dirigida al domicilio que el propietario, armador u operador de la nave o artefacto naval haya registrado ante la Autoridad Marítima o, en su defecto, publicados en un diario de circulación nacional. Los gastos derivados de las notificaciones serán de costa del propietario, armador u operador de la nave. Declarado el abandono de la nave o artefacto naval a favor del Fisco, la Autoridad Marítima podrá proceder a su remoción o enajenación por medio de propuestas públicas o privadas.

Lo dispuesto en el inciso precedente también será aplicable a las naves o artefactos navales carentes de dotación que hayan debido ser varados por la Autoridad Marítima por cuenta y cargo de su propietario, armador u operador, habiéndose apercebido a éste para retirar la nave o artefacto del lugar en que se encontrare varada, en la forma descrita en dicho inciso.

En los casos descritos en el presente artículo, la Autoridad Marítima estará facultada para disponer el hundimiento de la nave o artefacto una vez que se haya cumplido con el procedimiento establecido en este artículo, siempre que ello fuere procedente de acuerdo a la regulación aplicable en materia de vertimiento.”.

5. Reemplázase en el artículo 133 la frase “Si el producto de la venta” por la siguiente: “Si el valor obtenido por la enajenación de la nave, aeronave o artefacto”.

6. Sustitúyese el artículo 135 por el siguiente:

“Artículo 135.- Cuando, a juicio de la Autoridad Marítima, la nave, aeronave o artefacto naval, incluyendo su carga, no constituya un peligro o un obstáculo para la navegación, la pesca, la preservación del medio ambiente u otras actividades marítimas o ribereñas, el propietario dispondrá del plazo de un año, a contar desde la fecha del siniestro, para iniciar la remoción, dando aviso a la Autoridad Marítima. La remoción deberá efectuarse en los términos que señale el Director y en el plazo máximo de un año, contado desde la fecha en que se

indique que deban iniciarse las faenas. Expirado este último plazo, la especie se entenderá abandonada y pasará al dominio del Estado. La Autoridad Marítima estará, además, facultada para proceder a la operación de remoción o para enajenar la nave, aeronave o artefacto, su carga y los restos, por medio de propuestas públicas o privadas.”.

7. Incorpórase el siguiente artículo 140 bis:

“Artículo 140 bis.- Si no se presentan oferentes a las propuestas indicadas en los artículos 132, 132 bis, 132 ter y 135 o éstas son declaradas desiertas por algún otro motivo, el costo de la operación tendiente a remover o extraer la nave, aeronave o artefacto naval hundido, varado, a la deriva o sin dotación reglamentaria a bordo, incluyendo su carga, será de cargo del propietario, armador u operador de la nave, aeronave o artefacto naval a la fecha de ocurrencia de su hundimiento, varamiento, deriva o carencia de dotación. En estos supuestos, la Autoridad Marítima podrá, además, solicitar a costa de dicho propietario, armador u operador, un estudio cuyo objeto sea determinar la presencia de hidrocarburos u otras sustancias nocivas y evaluar la posibilidad de derrame de dichas sustancias. De establecerse tanto la presencia de hidrocarburos u otras sustancias nocivas como la posibilidad de su derrame, la Autoridad Marítima podrá, también a costa del señalado propietario, armador u operador, proceder a su extracción, por medio de propuestas públicas o privadas.”.

Artículo transitorio.- Dentro del plazo de un año contado desde la publicación de esta ley en el Diario Oficial, deberán modificarse los reglamentos complementarios del decreto ley N° 2.222, de 1978, que sustituye la Ley de Navegación, en todo aquello que resulte necesario para adecuarlos a las disposiciones de su articulado permanente.”.