



Biblioteca del Congreso Nacional de Chile

Historia de la Ley

Decreto Supremo N° 71

Promulga enmiendas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Solas 1974) y el Código Internacional para la protección de los Buques y de las instalaciones Portuarias PBIP, adoptadas por la Conferencia de los Gobiernos Contratantes de dicho Convenio

Téngase presente

Esta Historia de Ley ha sido construida por la Biblioteca del Congreso Nacional a partir de la información disponible en sus archivos.

Se han incluido los distintos documentos de la tramitación legislativa, ordenados conforme su ocurrencia en cada uno de los trámites del proceso de formación de la ley.

Se han omitido documentos de mera o simple tramitación, que no proporcionan información relevante para efectos de la Historia de Ley.

Para efectos de facilitar la revisión de la documentación de este archivo, se incorpora un índice.

Al final del archivo se incorpora el texto de la norma aprobado conforme a la tramitación incluida en esta historia de ley.

INDICE

1. Primer Trámite Constitucional: Cámara de Diputados	4
1.1. Mensaje Presidencial	4
1.2. Informe Comisión de Relaciones Exteriores	11
1.3. Discusión en Sala	22
1.4. Oficio de Cámara de Origen a Cámara Revisora	29
2. Segundo Trámite Constitucional: Senado	30
2.1. Informe de Comisión de Relaciones Exteriores	30
2.2. Discusión en Sala	42
2.3. Oficio de Cámara Revisora a Cámara de Origen	46
3 Trámite Finalización: Cámara de Diputados	47
3.1. Oficio de Cámara de Origen al Ejecutivo	47
4. Publicación del Decreto en el en Diario Oficial	48
4.1. Decreto Supremo N° 71	48

MENSAJE PRESIDENCIAL

1. Primer Trámite Constitucional: Cámara de Diputados

1.1. Mensaje del Ejecutivo

Mensaje de S.E. El Presidente de la República. Fecha 15 de abril, 2004. Cuenta en Sesión 79. Legislatura 350.

MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA LAS ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, SOLAS 1974, Y EL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS PBIP, ADOPTADOS MEDIANTE LAS RESOLUCIONES 1 Y 2, RESPECTIVAMENTE, DE FECHA 12 DE DICIEMBRE DE 2002, DE LA CONFERENCIA DE LOS GOBIERNOS CONTRATANTES DE DICHO CONVENIO INTERNACIONAL, CELEBRADA ENTRE LOS DÍAS 9 Y 12 DE DICIEMBRE DE 2002.

**A S.E. LA
PRESIDENTA
DE LA H.
CÁMARA DE
DIPUTADOS.**

SANTIAGO, abril 15 de 2004

M E N S A J E N° 572-350/

Honorable Cámara de Diputados:

Tengo el honor de someter a vuestra consideración las Enmiendas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Solas 1974, y el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias PBIP, adoptados mediante las Resoluciones 1 y 2, respectivamente, de fechas 12 de diciembre de 2002, de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, celebrada en la sede de la Organización Marítima Internacional, en Londres, los días 9 al 12 de diciembre de 2002.

Antecedentes.

Las enmiendas al Anexo del Convenio SOLAS, aprobadas de conformidad con su Artículo VIII c) ii), tienen como principal propósito incrementar la seguridad y protección del transporte marítimo ante los riesgos que plantea la

MENSAJE PRESIDENCIAL

creciente amenaza de actos ilícitos, especialmente terroristas, que ponen en peligro a personas y bienes que intervienen directa o indirectamente en acciones vinculadas con dicha actividad, afectando gravemente al comercio y a la economía mundial.

La implementación de las enmiendas al Convenio SOLAS mediante la adopción del Código Internacional para la protección de los Buques y de las instalaciones portuarias PBIP, establece un marco para el desarrollo de la colaboración internacional entre los Estados, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores navieros y portuarios, a fin de detectar tempranamente las amenazas que afecten a la protección de los buques e instalaciones portuarias utilizadas para el comercio internacional y adoptar coordinadamente medidas tendientes a prevenir la ocurrencia de actos ilícitos dirigidos en su contra.

Enmiendas al Anexo del Convenio SOLAS.**Capítulo V del Anexo, "Seguridad de la Navegación".**

Se introducen modificaciones a la Regla 19, "Prescripciones relativas a los sistemas y aparatos náuticos que se han de llevar a bordo", para adelantar la fecha a partir de la cual los buques que efectúen navegación marítima internacional y que tengan un arqueo bruto igual o superior a 300, pero inferior a 50.000, y que no sean de pasaje ni buques tanques, deben contar con el dispositivo denominado "Sistema de Identificación Automática" (SIA), haciendo obligatoria su implementación a más tardar el 31 de diciembre de 2004.

Lo anterior tiene por finalidad proporcionar automáticamente desde el buque a instalaciones costeras, otros buques y aeronaves datos relativos a su navegación y seguridad.

Capítulo XI del Anexo, "Medidas especiales para Incrementar la Seguridad Marítima".

El actual Capítulo XI pasa a denominarse Capítulo XI-1 y se le introducen las siguientes modificaciones:

1) Regla 3, "Número de identificación del buque". Se establece una nueva exigencia para buques de pasaje de arqueo bruto igual o superior a 100 y para los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300, que efectúen viajes internacionales, consistente en la obligación de tener marcado permanentemente el número de identificación del buque en lugares visibles en el exterior del mismo, y en lugares fácilmente accesibles en su interior, de acuerdo con las características técnicas que se indican. Se establece, asimismo, que se dará cumplimiento a esta exigencia, a más tardar, en la primera entrada programada del buque a dique seco después del 1 de julio de 2004.

MENSAJE PRESIDENCIAL

Lo anterior tiene por finalidad dificultar el ocultamiento de la identidad de un buque previamente apropiado de manera ilícita.

2) Regla 5, "Registro sinóptico continuo". Se incorpora esta nueva regla que establece, para todos los buques a los que se aplica el Capítulo I del Anexo del Convenio del Convenio Solas, 1974, la obligación de disponer de un Registro Sinóptico Continuo, documento cuya finalidad es que exista a bordo un historial referido a información necesaria para identificar el buque, sus propietarios, armadores y Estado de abanderamiento.

Dicho registro, expedido por la Administración a cada buque con derecho a enarbolar su pabellón, se llevará a bordo y podrá inspeccionarse en cualquier momento.

Capítulo XI – 2, "Medidas Especiales para Incrementar la Protección Marítima".

1) Este Capítulo, íntegramente nuevo, es aplicable a los buques de pasaje y a los de carga de arqueo bruto igual o superior a 500, que estén dedicados a viajes internacionales; a las unidades móviles de perforación mar adentro; y a las instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques. Se excluye de su aplicación a los buques de guerra; a las unidades navales auxiliares y otros buques que, siendo propiedad de un Gobierno Contratante o estando explotados por él, estén exclusivamente dedicados a servicios gubernamentales de carácter no comercial.

2) Consta de 13 reglas, en las que se establecen los lineamientos generales bajo los cuales se desarrolla un sistema, que operando a nivel internacional, permita la adopción de medidas de seguridad adecuadas y proporcionadas para enfrentar coordinadamente las nuevas amenazas de actos ilícitos, en especial, terroristas.

3) Los Gobiernos Contratantes establecerán los niveles de protección, dependiendo del grado de amenaza existente y garantizarán el suministro de información sobre tales niveles a las instalaciones portuarias que estén dentro de su territorio; a los buques con derecho a enarbolar su pabellón, a los buques que naveguen su mar territorial o que hayan comunicado su intención de entrar en su mar territorial; como, asimismo a los buques, antes de su entrada en un puerto situado dentro de su territorio, o durante la permanencia en dicho puerto.

4) Los Gobiernos Contratantes podrán exigir a los buques que deseen entrar en sus puertos, que faciliten información conducente a verificar el cumplimiento de las disposiciones de este capítulo. Si proporcionada la información, existen motivos fundados para concluir que el buque no cumple con las prescripciones de este capítulo o del Código PBIP, y toda vez que las gestiones para rectificar dicho incumplimiento hayan resultado infructuosas, se permite la adopción de disposiciones en relación con el buque, pudiéndose incluso denegar su entrada al puerto.

5) Todos los buques a los que sea aplicable este capítulo, estarán sujetos a un control, cuando se encuentren en un puerto de otro Gobierno

MENSAJE PRESIDENCIAL

Contratante, él que ejercerán funcionarios debidamente autorizados por dicho gobierno. Tal control se limitará a verificar la existencia a bordo de un Certificado Internacional de Protección del Buque válido, él que se aceptará, a menos que haya motivos fundados para pensar que el buque no satisface lo prescrito en el Capítulo XI-2 o en el Código. Ante la no presentación de dichos certificados, o cuando haya tales motivos fundados, se deberá imponer al buque, en forma proporcionada, una o más de las medidas de control que consigan este capítulo, entre las que se contempla la inspección del buque, su detención, la restricción de sus operaciones y hasta la expulsión del puerto.

6) Tanto con anterioridad a su entrada en un puerto situado dentro del territorio de un Gobierno Contratante, como durante su permanencia en él, el buque debe cumplir las prescripciones correspondientes al nivel de protección establecido por ese gobierno contratante, y responder sin demora indebida a todo cambio que incremente el nivel de protección.

7) Todo buque al que se aplique este capítulo deberá estar provisto de un sistema de alerta de protección, que al activarse, inicie y transmita automáticamente un alerta buque - tierra que servirá para identificar el buque, notificar su situación y advertir, en su caso, que la protección del buque se encuentra amenazada o comprometida.

8) En relación con las instalaciones portuarias situadas dentro del territorio nacional, los Gobiernos Contratantes deben asegurarse de que sus evaluaciones de protección y los planes de protección elaborados en base a tales evaluaciones, se efectúen, revisen y aprueben de conformidad con lo dispuesto en la parte A del Código PBIP. Del mismo modo, deben establecer y notificar las medidas que deben adoptarse en los diferentes niveles de protección.

9) Se consagran, asimismo, facultades discrecionales del Capitán con respecto a la seguridad y protección del buque, para adoptar las decisiones que, según su criterio profesional, sean necesarias para garantizarla. Esto incluye, entre otras medidas, la negativa a embarcar carga y la negación de acceso a bordo de personas y/o sus efectos personales.

10) Se incorporan normas que otorgan flexibilidad para adaptar las prescripciones, en su aplicación, a las diversas realidades que abarca. Entre ellas se destacan: la facultad de los Gobiernos Contratantes para concretar acuerdos sobre medidas de protección alternativas que cubran viajes internacionales cortos; la facultad para decidir la aplicación de estas disposiciones con respecto a las instalaciones portuarias situadas en su territorio que presten servicios ocasionales a buques dedicados a viajes internacionales; y la facultad de aceptar que un buque o grupo de buques con derecho a enarbolar su pabellón, o una instalación o grupo de instalaciones portuarias situadas dentro de su territorio apliquen medidas de protección equivalentes a las prescritas.

11) Se declara expresamente que nada de lo dispuesto en el presente capítulo irá en detrimento de los derechos y obligaciones de los Estados en virtud del derecho internacional.

MENSAJE PRESIDENCIAL

Código PBIP.

a. El Código PBIP, se integra por una parte A, cuyas disposiciones tendrán carácter obligatorio, y una parte B, cuyas disposiciones tendrán el carácter de recomendación para la aplicación de la parte A.

b. El Código PBIP define funciones y responsabilidades de los Gobiernos Contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores navieros y portuarios, con el objeto de garantizar la protección marítima, mediante la recopilación e intercambio eficaz y oportuno de la información relacionada con protección.

c. Ofrece una metodología para efectuar la gestión de manejo de riesgos, mediante evaluaciones de protección, que permitan elaborar planes y procedimientos que den respuesta a las exigencias de los distintos niveles de protección.

d. Establece tres niveles de protección que comprenden mayores medidas, de acuerdo con el incremento de la probabilidad o inminencia del riesgo, señalando factores que han de tenerse en cuenta para establecer el nivel de protección adecuado.

e. Establece la exigibilidad de planes de protección para los buques e instalaciones portuarias, los que deben estar basados en evaluaciones de protección que aseguren la determinación y aplicación de medidas destinadas a la salvaguarda de las personas, la carga, y en general objetos de protección, que sean adecuados al riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la seguridad marítima.

f. El plan de protección del buque y sus cambios deben ser aprobados por el Gobierno Contratante, comprender las medidas a adoptar en los tres niveles de protección indicados y poseer un contenido mínimo conforme a las disposiciones del Código. En él se debe destacar claramente que es el Capitán quien ostenta la máxima autoridad y responsabilidad de adoptar decisiones en relación con la seguridad y la protección del buque. Este plan tendrá un carácter reservado y no estará sujeto a inspección por parte de las autoridades del Estado del puerto, salvo en casos debidamente justificados, y contando con el consentimiento del Capitán o del Estado de Abanderamiento del buque respectivo. De igual forma, se consagra la obligación de mantener a bordo, protegido contra el acceso o divulgación no autorizados, un registro de determinadas actividades que abarca el plan de protección del buque.

g. La evaluación de protección de la instalación portuaria debe ser realizada o aprobada por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada e incluir el contenido mínimo señalado en el Código. Tras su conclusión, se elaborará un informe con la prescripción de cada punto vulnerable detectado y de las medidas que podrían aplicarse para protegerlos. Este informe se protegerá contra el acceso o la divulgación no autorizados.

h. Basada en la evaluación señalada, se elaborará y mantendrá un plan de la instalación portuaria, adecuado para la interfaz buque-puerto,

MENSAJE PRESIDENCIAL

aprobado por el señalado Gobierno Contratante, que comprenderá los tres niveles de protección indicados y poseerá el contenido mínimo fijado en el Código. El plan estará protegido contra el acceso o divulgación no autorizados.

i. Se establecen los cargos de "Oficial de protección del buque"; "Oficial de la compañía para la protección marítima" y "Oficial de protección de la instalación portuaria", consignando sus responsabilidades, tanto en torno a elaboración, implantación, mantenimiento, revisión y actualización de los planes de protección del buque e instalaciones portuarias, como para la coordinación entre ellos. Dichos oficiales, como el personal competente en tierra y a bordo deben tener conocimientos, recibir formación y participar en prácticas o ejercicios, a intervalos adecuados, en relación con la protección de los buques y/o instalaciones portuarias.

j. Se indica que los Gobiernos Contratantes deberán someter a prueba, en la medida que lo estimen oportuno, la eficacia de los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias que hayan aprobado.

k. Asimismo, todo buque al que se aplique el Código estará sujeto a verificaciones iniciales, de renovación, intermedias y adicionales para establecer que sus medidas de protección están correctamente implementadas.

l. Efectuadas las verificaciones pertinentes, el Gobierno Contratante expedirá o refrendará un Certificado Internacional de Protección del Buque, el que tendrá una duración máxima de 5 años. Se contempla la posibilidad de emitir certificados provisionales.

m. Se señalan las tareas que los Gobiernos Contratantes pueden delegar en "Organizaciones de Protección Reconocidas", entendiéndose por tales, de acuerdo con la definición contenida en la Regla 1 del Capítulo XI-2, "organización debidamente especializada en cuestiones de protección y con un conocimiento adecuado de las operaciones de los buques y de los puertos, autorizada para realizar una actividad de evaluación o de verificación, o de aprobación o de certificación prescrita en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP."

Aceptación y vigencia.

Las enmiendas al Convenio Solas reseñadas precedentemente, y el Código PBIP, se considerarán aceptadas el 1º de enero de 2004, a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes, o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que las recusan. Aceptadas las enmiendas de conformidad con lo señalado, entrarán en vigor internacionalmente, el 1º de julio de 2004.

Finalmente, debe destacarse la declaración del Preámbulo del Código, en cuanto enfatiza que nada de lo dispuesto en él se interpretará o aplicará de manera contraria al respeto de los derechos y libertades fundamentales consagrados en instrumentos internacionales, particularmente en los aplicables

MENSAJE PRESIDENCIAL

a los trabajadores del sector marítimo y a los refugiados, incluidas la declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y las normas internacionales que amparan a los trabajadores del sector marítimo y portuario.

En mérito de lo expuesto, someto a vuestra consideración, para ser tratado en la actual Legislatura Extraordinaria de Sesiones del H. Congreso Nacional, el siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

"ARTÍCULO UNICO.- Apruébanse las Enmiendas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Solas 1974, y el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias PBIP, adoptados mediante las Resoluciones 1 y 2, respectivamente, de fecha 12 de diciembre de 2002, de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes de dicho Convenio Internacional, celebrada entre los días 9 y 12 de diciembre de 2002."

Dios guarde a V.E.,

RICARDO LAGOS ESCOBAR
Presidente de la República

MARÍA SOLEDAD ALVEAR VALENZUELA
Ministra de Relaciones Exteriores

INFORME COMISIÓN RELACIONES EXTERIORES

1.2. Informe de Comisión de Relaciones Exteriores

Cámara de Diputados. Fecha 18 de mayo, 2004. Cuenta en Sesión 01. Legislatura 351.

BOLETINES N°s. 3512-10;

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA SOBRE LOS PROYECTOS DE ACUERDO QUE APRUEBAN DIVERSAS ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974 (SOLAS, 1974); A SU PROTOCOLO DE 1988 Y A SU ANEXO; EL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCION DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS, ADOPTADOS POR RESOLUCIONES DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL Y DE LA CONFERENCIA DE LOS GOBIERNOS CONTRATANTES PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR.

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana pasa a informar, en primer trámite constitucional, sin urgencia, sobre los proyectos de acuerdo aprobatorios de las enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS, 1974); a su Protocolo de 1988 y su anexo; y del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), adoptado mediante las resoluciones del Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes de SOLAS, 1974, sometidos a la consideración de la H. Cámara en la forma siguiente:

a) Las enmiendas al Anexo del Convenio SOLAS, 1974, y la adopción del Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), aprobadas mediante las resoluciones 1 y 2, de fecha 12 de diciembre de 2002, por la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, 1974, por el mensaje boletín N° 3512-10;

b) Las enmiendas al Convenio SOLAS, 1974, adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, mediante sus resoluciones MSC. 69 (69), de 18 de mayo de 1998; MSC. 87 (71), de 27 de

INFORME COMISIÓN RELACIONES EXTERIORES

mayo de 1999, y MSC. 91 (72) y MSC 92 (72), de 26 de mayo de 2000, mediante el mensaje boletín N° 3514-10, y

c) Las enmiendas al Convenio SOLAS, 1974, enmendado, adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI mediante la resolución MSC. 99 (73), de 5 de diciembre de 2000, y las enmiendas al Protocolo de 1988, relativo al Convenio SOLAS, 1974, enmendado, adoptadas por el mismo Comité en su resolución MSC. 100 (73), de 5 de diciembre de 2000, por el mensaje boletín 3516-10.

Por la identidad de compromisos, propósitos y alcance normativo que presentan las enmiendas al Convenio SOLAS, 1974, y el Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), y por razones de economía procesal ya observada en casos similares en que se han tramitado, simultáneamente, varios instrumentos internacionales de estas características, la Comisión ha acordado informar en un solo acto todos los proyectos de acuerdo antes señalados, sin perjuicio de las decisiones que la H. Cámara adopte respecto de cada uno, en votación única o separada.

I.- ANTECEDENTES GENERALES.

1.- La Organización Marítima Internacional (IMO, según su sigla inglesa), en cuyo seno se ha elaborado la normativa internacional en trámite de aprobación parlamentaria, es un organismo de la Organización de Naciones Unidas, especializado exclusivamente en asuntos marítimos, que tiene por objetivo facilitar la cooperación entre los Gobiernos en asuntos técnicos relacionados con el transporte, la seguridad y la eficiencia de la actividad marítima. Para tal efecto estudia y formula recomendaciones que tienden a facilitar el funcionamiento y desarrollo de la navegación marítima comercial, tanto en el terreno técnico como en el económico y comercial.

Al mismo tiempo, promueve la adopción de acuerdos internacionales respecto a la navegación marítima comercial y, para ese fin, prepara acuerdos internacionales.

Se ocupa también de la contaminación en el mar y del tráfico marítimo, así como de tratar de abolir las prácticas restrictivas y discriminatorias que afectan la marina mercante.

Dos son, fundamentalmente, sus funciones: facilitar el transporte marítimo y velar por la seguridad en la navegación marítima.

Chile, como uno de sus 156 Estados Miembros, ha incorporado a su orden interno la constitución de la OMI y participa en diversos convenios y protocolos elaborados para regular aspectos de la seguridad de la

INFORME COMISIÓN RELACIONES EXTERIORES

vida humana en el mar, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques. Para ocuparse del primero de dichos aspectos, ha constituido el Comité de Seguridad Marítima (CSM o MSC, según su sigla española o inglesa), en cuyo seno fueron elaboradas las enmiendas a SOLAS, 1974, y el Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP) que se informan a la H. Cámara en este acto.

2.- Respecto del Convenio SOLAS, 1974, publicado en el Diario Oficial del 11 de julio de 1980, los mensajes (boletines 3514-10 y 3516-10) destacan que dicho instrumento es el más importante de los Convenios adoptados por la OMI en favor de la seguridad de la vida humana en el mar. Agregan que en atención a los cambios y avances tecnológicos que experimenta la industria marítima, el Convenio SOLAS, 1974, es modificado continuamente, siendo, por ello, indispensable su incorporación a nuestro ordenamiento jurídico interno.

Por otra parte, el mensaje relativo a las enmiendas al anexo de SOLAS 1974, (boletín 3512-10) precisa que ellas tienen como principal propósito incrementar la seguridad y protección del transporte marítimo ante los riesgos que plantea la creciente amenaza de actos ilícitos, especialmente terroristas, que ponen en peligro a personas y bienes que intervienen directa o indirectamente en acciones vinculadas con dicha actividad, afectando gravemente al comercio y a la economía mundial.

Añade que la implementación de las enmiendas al Convenio SOLAS 1974, mediante la adopción del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), establece un marco para el desarrollo de la colaboración internacional entre los Estados, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores navieros y portuarios, a fin de detectar tempranamente las amenazas que afecten a la protección de los buques e instalaciones portuarias utilizadas para el comercio internacional y adoptar coordinadamente medidas tendientes a prevenir la ocurrencia de actos ilícitos dirigidos en su contra.

Cabe hacer notar que las enmiendas al Convenio SOLAS, 1974, y el Código PBIP, que se reseñarán más adelante, se considerarán aceptadas al 1º de enero de 2004, a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes, o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que las rechazan. Aceptadas las enmiendas, entrarán en vigor internacionalmente el 1º de julio de 2004.

3.- La Autoridad Marítima nacional encargada de velar por el cumplimiento de la normativa emanada de la OMI es la Dirección del

INFORME COMISIÓN RELACIONES EXTERIORES

Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), y a su Director General le corresponde asumir la representación oficial del Estado ante la OMI, conforme lo dispuesto por el decreto ley N° 2.222, de 21 de mayo de 1978.

Entre los convenios de la OMI que DIRECTEMAR debe aplicar, por mandato expreso de la Ley de Navegación, se encuentra precisamente el que protege la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS, 1974).

II.- RESEÑA DE LAS ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS, 1974.**1º) Principales enmiendas aprobadas por la resolución MSC. 99 (73). de 2000.**

Estas enmiendas, de carácter eminentemente técnico, tienen por objeto actualizar sistemas y procedimientos e incorporar nuevos equipamientos y dispositivos de navegación y de seguridad en las naves, conforme a los avances tecnológicos en los materiales, instrumentos y comunicación que se han originado en los últimos años.

Las principales disposiciones enmendadas por esta resolución son las siguientes:

a) En el capítulo II-1, Parte "A" "Estructura de los Buques", la regla 3-4, "Medios de remolque de emergencia de los buques tanque", se simplifica y mejora, incorporándose otros requerimientos, para armar y proceder rápidamente a la maniobra de remolque de emergencia que deben llevar, obligatoriamente, los buques tanques. Además, se incorpora al capítulo una nueva regla (la regla 3-5), que prohíbe hacer a bordo de los buques nuevas instalaciones con materiales que contengan asbesto.

b) Se sustituye el capítulo II-2, Construcción, prevención, detección y extinción de incendios, para actualizarlo conforme a los nuevos avances tecnológicos.

A modo de ejemplo, se establece la división del buque en zonas verticales, principalmente, mediante mamparos límite que ofrezcan una resistencia térmica y estructural.

c) Se sustituye totalmente el capítulo V, "Seguridad de la Navegación", para actualizarlo conforme a las nuevas tecnologías de data y transmisión que se han ido incorporando al equipamiento de operación y de navegación del buque. A modo de ejemplo, se incorpora el Sistema de Identificación Automática del Buque (SIA) y el sistema de Registradores de Datos de la Travesía del Buque (RDT).

d) En el capítulo IX, "Gestión de la Seguridad Operacional de los Buques", sólo se efectúan enmiendas editoriales y de adecuación de texto.

INFORME COMISIÓN RELACIONES EXTERIORES

e) En el capítulo X, "Medidas de seguridad aplicables a las naves de gran velocidad", se introducen enmiendas con la finalidad de incorporar la aplicación obligatoria del nuevo Código de Naves de Gran Velocidad 2000 (Código NGV 2000), exigido a aquellas naves de gran velocidad que se construyan a contar del 1º de julio del 2002.

2º) Principales enmiendas aprobadas por la resolución MSC 100 (73) al Protocolo de 1988 del Convenio SOLAS, 1974.

Estas enmiendas son accesorias a las de la resolución MSC 99 (73), reseñadas en el número anterior. Se enmienda el Apéndice que contiene la Certificación e Inventarios de Equipos Asociados, con el fin de compatibilizarlo con las enmiendas efectuadas al Convenio SOLAS, 1974, en el mismo aspecto y especificadas en el fundamento anterior de la resolución MSC 99 (73).

Todas las enmiendas antes indicadas se consideran aceptadas el 1º de enero del 2002 y vigentes, internacionalmente, a partir del 1 de julio del 2002.

3º) Principales enmiendas dispuestas por la resolución MSC. 69 (69), de 1998.

Estas enmiendas son de carácter técnico y de redacción, efectuadas con la finalidad de mejorar el texto de algunas reglas e introducir en otras menciones a documentos vinculados al Convenio, cuyo sentido y alcance se pasan a analizar.

a) En el capítulo II-1 parte "B" "Compartimentado y Estabilidad", en la regla 14 "Construcción y Pruebas Iniciales de Mamparos Estancos", fija una prueba con presión de agua para evaluar la estanqueidad de los mamparos estancos. Como enmienda se agregó la posibilidad de emplear otros métodos de prueba de la estanqueidad (principalmente visuales).

b) En el capítulo IV "Radiocomunicaciones", en la regla 1, "Ámbito de Aplicación", que determina el ámbito de aplicación de sus disposiciones, se aclara que lo que trata el capítulo no se aplicará a los buques si ya existe una disposición expresa en otro sentido.

En la regla 5-1, (regla nueva), relativa a las "Identidades del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos", se compromete a los gobiernos a registrar las identidades de llamada o número de identificación de la nave, cuando dichos equipos emitan o reciban la llamada de socorro prevista en el Sistema Mundial de Seguridad y Socorro Marítimo.

Por su parte, la regla 13, "Fuentes de Energía", trata sobre suministro de energía eléctrica. La enmienda incorpora un receptor de navegación aprobado y exigible al buque, para armonizarla con una nueva regla 18 que se introduce al mismo capítulo.

INFORME COMISIÓN RELACIONES EXTERIORES

También se modifica la regla 15, "Prescripciones relativas al mantenimiento". La enmienda introduce un nuevo párrafo 9 que se refiere a las pruebas de funcionamiento que deben efectuarse a las radiobalizas de localización de siniestros por satélite.

Por último, se introduce una nueva regla 18, "Actualización de la situación", que exige un equipo de radiocomunicaciones bidireccional, que sea capaz de introducir automáticamente la situación del buque al emitir una señal de alerta de socorro.

c) En el capítulo VI, relativo al "Transporte de Carga", se enmienda el párrafo 6 de la regla 5, "Estiba y sujeción", para dejar fuera de su aplicación las cargas sólidas y líquida a granel.

d) En el capítulo VII, concerniente al "Transporte de Mercancías Peligrosas", se suprime el párrafo 6 de la regla 5, eliminando la mención a un certificado que no correspondía propiamente a mercancías peligrosas.

Asimismo, en el párrafo 6 de la regla 6, que se refiere a la estiba y sujeción de la carga peligrosa en general, se deja fuera de la aplicación del párrafo, a las cargas sólidas y líquidas a granel.

4º) Principales enmiendas dispuestas por la resolución MSC 87 (71)), de 1999.

Estas enmiendas son el resultado de un largo proceso originado en 1993, debido al transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bulto a bordo de los buques; transporte no regulado. Ellas incorporan en el capítulo VII, "Transportes de Mercancías Peligrosas", una parte D sobre "Prescripciones especiales para el transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bulto o a bordo de los buques", dando transparencia a una actividad que operaba fuera de prescripciones internacionales comunes.

Sólo estaba regulado el transporte de mercancías peligrosas de baja radiactividad, por efecto de dicho capítulo y el "Código Internacional de Transporte de Mercancías Peligrosas", vinculado al mismo.

5º) Enmiendas aprobadas por la resolución MSC. 91 (72), de 2000.

Estas enmiendas son de carácter menor e inciden en la regla 28, párrafo 2. Su objeto es liberar a los buques de pasaje de la obligatoriedad de tener una zona de aterrizaje y de evacuación de helicópteros, dejando dicha prescripción aplicable sólo a buques de pasaje de trasbordo rodado.

INFORME COMISIÓN RELACIONES EXTERIORES

- También modifican el Apéndice del Convenio sobre certificados de seguridad internacionales, para hacer extensivo los certificados de seguridad de construcción y de equipo para buques de carga, a los buques graneleros.

6º) Lo principal de las enmiendas dispuestas por resolución MSC. 92 (72). de 2000.

Estas enmiendas son complementarias de la anterior, ya que tienen por objeto enmendar el Protocolo de 1988, haciendo extensiva la tipificación de los buques graneleros a los certificados internacionales de seguridad para los buques de carga.

7º) Lo principal de las enmiendas al anexo de SOLAS 1974, dispuestas por la resolución 1, de 2002, de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes de SOLAS, 1974, celebrada entre los días 9 y 12 de diciembre de 2002.

a) En el capítulo V, "Seguridad de la Navegación", se introducen modificaciones a la regla 19, "Prescripciones relativas a los sistemas y aparatos náuticos que se han de llevar a bordo", para adelantar la fecha a partir de la cual los buques que efectúen navegación marítima internacional y que tengan un arqueo bruto igual o superior a 300, pero inferior a 50.000, y que no sean de pasaje ni buques tanques, deben contar con el dispositivo denominado "Sistema de Identificación Automática" (SIA), haciendo obligatoria su implementación a más tardar el 31 de diciembre de 2004.

b) En el capítulo XI, "Medidas especiales para Incrementar la Seguridad Marítima", el actual capítulo XI pasa a denominarse Capítulo XI-1 y se le introducen las siguientes modificaciones:

En la regla 3, "Número de identificación del buque", se establece una nueva exigencia para buques de pasaje de arqueo bruto igual o superior a 100 y para los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300, que efectúen viajes internacionales, consistente en la obligación de tener marcado permanentemente el número de identificación del buque en lugares visibles en el exterior del mismo, y en lugares fácilmente accesibles en su interior.

En la regla 5, "Registro sinóptico continuo", se incorpora una nueva regla que establece, para todos los buques a los que se aplica el capítulo I, la obligación de disponer de un Registro Sinóptico Continuo, documento cuya finalidad es que exista a bordo un historial referido a información necesaria para identificar el buque, sus propietarios, armadores y Estado de abanderamiento.

INFORME COMISIÓN RELACIONES EXTERIORES

c) Se agrega un capítulo XI – 2, “Medidas Especiales para Incrementar la Protección Marítima”, aplicable, entre otros a los buques de pasaje y a los de carga de arqueado bruto igual o superior a 500, que estén dedicados a viajes internacionales. Se excluye de su aplicación, en general, a los buques que estén exclusivamente dedicados a servicios gubernamentales de carácter no comercial.

Consta de 13 reglas, en las que se establecen los lineamientos generales bajo los cuales se desarrolla un sistema, que operando a nivel internacional, permita la adopción de medidas de seguridad adecuadas y proporcionadas para enfrentar coordinadamente las nuevas amenazas de actos ilícitos, en especial, terroristas.

Así, a modo de ejemplo, los Gobiernos Contratantes establecerán los niveles de protección; podrán exigir a los buques que deseen entrar en sus puertos, que faciliten información conducente a verificar el cumplimiento de las disposiciones de este capítulo; todos los buques a los que sea aplicable este capítulo, estarán sujetos a un control, cuando se encuentren en un puerto de otro Gobierno Contratante, y deberán estar provistos de un sistema de alerta de protección, que, al activarse, inicie y transmita automáticamente la alarma correspondiente.

Por último, se declara expresamente que nada de lo dispuesto en el presente capítulo irá en detrimento de los derechos y obligaciones de los Estados en virtud del derecho internacional.

III.- RESEÑA DEL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (PBIP).

El Código PBIP, aprobado por la resolución 2 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes de SOLAS, 1974, antes señalada, se compone de una parte A, cuyas disposiciones tendrán carácter obligatorio, y una parte B, que tendrá el carácter de recomendación para la aplicación de la parte A.

Este instrumento, define funciones y responsabilidades de los Gobiernos Contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores navieros y portuarios, con el objeto de garantizar la protección marítima, mediante la recopilación e intercambio eficaz y oportuno de la información relacionada con protección.

Ofrece una metodología; establece niveles de protección; establece la exigibilidad de planes de protección para los buques e instalaciones portuarias; el plan de protección del buque y sus cambios deben

INFORME COMISIÓN RELACIONES EXTERIORES

ser aprobados por el Gobierno Contratante. Este plan tendrá un carácter reservado.

La evaluación de protección de la instalación portuaria debe ser realizada o aprobada por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada.

Basada en la evaluación señalada, se elaborará y mantendrá un plan de la instalación portuaria, el cual es reservado.

Se establecen los cargos y responsabilidades, tanto en torno a elaboración, implantación, mantenimiento, revisión y actualización de los planes de protección del buque e instalaciones portuarias, como para la coordinación entre ellos.

Se indica que los Gobiernos Contratantes deberán someter a prueba, en la medida que lo estimen oportuno, la eficacia de los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias que hayan aprobado.

Efectuadas las verificaciones pertinentes, el Gobierno Contratante expedirá o refrendará un Certificado Internacional de Protección del Buque, el que tendrá una duración máxima de 5 años. Se contempla la posibilidad de emitir certificados provisionales.

Se señalan las tareas que los Gobiernos Contratantes pueden delegar en "Organizaciones de Protección Reconocidas".

IV.- DECISIONES DE LA COMISIÓN.**A) Personas escuchadas por la Comisión.**

Durante el estudio de los proyectos de acuerdo en informe, la Comisión escuchó a los directivos de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), Capitanes de Navío señores Carlos Canales Guerrero, Director de Intereses Marítimos, y Estanislao Sebeckis Arce, Subdirector de Operaciones Marítimas, quienes entregaron diversos antecedentes que, en lo sustancial, son coincidentes con las consideraciones técnicas y de mérito que justifican la decisión de S.E. el Presidente de la República de someter estos instrumentos a la aprobación de la H. Cámara.

Por lo señalado, la Comisión decidió, por unanimidad, recomendar la aprobación de las enmiendas al Convenio SOLAS, 1974, y el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), adoptados por el Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la

INFORME COMISIÓN RELACIONES EXTERIORES

Organización Marítima Internacional, mediante sus resoluciones 99 (73) y 100 (73), de 2000; 69 (69), de 1998; 87 (71), de 1999; 91 (72) y 92 (72), de 2000, y por la Conferencia de los Gobiernos Contratantes de SOLAS, 1974, en sus resoluciones 1 y 2, de 2002, sometidas a la consideración de la H. Corporación mediante los proyectos de acuerdo boletines N°s. 3512-10, 3514-10 y 3516-10, respectivamente.

Para tales efectos la Comisión propone adoptar, en votación única o votaciones separadas, los artículos únicos de los proyectos de acuerdos señalados, en los mismos términos en que los formulan los mensajes; es decir, en los siguientes:

1º) Artículo único de proyecto de acuerdo**boletín N° 3512-10:**

"Artículo único.- Apruébanse las Enmiendas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Solas 1974, y el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias PBIP, adoptados mediante las Resoluciones 1 y 2, respectivamente, de fecha 12 de diciembre de 2002, de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes de dicho Convenio Internacional, celebrada entre los días 9 y 12 de diciembre de 2002."

2º) Artículo único de proyecto de acuerdo**boletín N° 3514-10:**

"Artículo único.- Apruébanse las Enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Solas 1974, adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional mediante las siguientes Resoluciones: MSC 69 (69), de 18 de mayo de 1998; MSC. 87 (71), de 27 de mayo de 1999, y MSC. 91 (72) y MSC. 92 (72), de 26 de mayo de 2000."

3º) Artículo único de proyecto de acuerdo**boletín N° 3516-10:**

"Artículo único.- Apruébanse las Enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado, adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional mediante la Resolución MSC. 99 (73), de 5 de diciembre de 2000, y las Enmiendas al Protocolo de 1988, relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado, adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional mediante la Resolución MSC. 100 (73), de 5 de diciembre de 2000."

INFORME COMISIÓN RELACIONES EXTERIORES

Concurrieron a la unanimidad con que la Comisión aprobó estos proyectos, los votos de la H. Diputada Allende Bussi, doña Isabel (Presidenta de la Comisión), y de los HH. Diputados integrantes Bayo Veloso, don Francisco; Jarpa Wevar, don Carlos Abel; Leay Morán, don Cristián; Masferrer Pellizzari, don Juan; Riveros Marín, don Edgardo y Villouta Concha, don Edmundo.

B) Designación de Diputado Informante.

Esta nominación recayó, por unanimidad, en la H. Diputada PÉREZ SAN MARTÍN, DOÑA LILY.

C) Menciones reglamentarias.

Las enmiendas y el Convenio internacionales aprobados por los proyectos de acuerdo en informe, no contienen disposiciones que merezcan las menciones reglamentarias ordenadas por los N°s. 2 y 4 del artículo 287 del Reglamento de la H. Cámara.

)=====

Discutidos y despachados en sesión celebrada el 18 de mayo de 2004, con asistencia de las HH. Diputadas Allende Bussi, doña Isabel (Presidenta de la Comisión), y Pérez San Martín, doña Lily; y de los HH. Diputados integrantes Bayo Veloso, don Francisco; Ibáñez Santa María, don Gonzalo; Jarpa Wevar, don Carlos Abel; Leay Morán, don Cristián; Masferrer Pellizzari, don Juan; Mora Longa, don Waldo; Riveros Marín, don Edgardo; Tarud Daccarett, don Jorge, y Villouta Concha, don Edmundo.

SALA DE LA COMISIÓN, a 18 de mayo de 2004.

FEDERICO VALLEJOS DE LA BARRA,
Abogado Secretario de la Comisión.

DISCUSIÓN SALA

1.3. Discusión en Sala

Cámara de Diputados. Legislatura 351. Sesión 34. Fecha 19 de agosto, 2004. Discusión única. Se aprueba.

PROYECTO DE ACUERDO APROBATORIO DEL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS Y DE LAS ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR. Primer trámite constitucional.

El señor **LORENZINI** (Presidente).- Corresponde analizar, en primer trámite constitucional, los proyectos de acuerdo que aprueban diversas enmiendas al convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974; a su protocolo de 1988 y a su anexo; al Código Internacional para la protección de buques y de las instalaciones portuarias, adoptadas por resoluciones del Comité de Seguridad de la Organización Marítima Internacional, y de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

Diputado informante de la Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana es el señor Francisco Bayo.

Antecedentes:

-Mensajes, boletines N°s. 3512-10, 3514-10 y 3516-10, sesión 79ª, en 4 de mayo de 2004. Documentos de la Cuenta N°s. 5, 3 y 6, respectivamente.

-Informe de la Comisión de RR.EE., sesión 1ª, en 8 de junio de 2004. Documentos de la Cuenta N° 19.

El señor **LORENZINI** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado informante.

El señor **BAYO**.- Señor Presidente, en representación de la Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana, paso a informar a la honorable Sala sobre las materias relacionadas con los boletines números 3512-10, 3514-10 y 3516-10.

Por la identidad de compromisos, propósitos y alcances normativos que presentan las enmiendas al Convenio Solas, de 1974, y el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, y por razones de economía procesal, que ya hemos observado en casos similares en que se han tramitado simultáneamente varios instrumentos internacionales de estas características, la Comisión acordó informar, en un solo acto, todos los proyectos de acuerdo puestos en discusión y ya mencionados anteriormente, sin perjuicio de las decisiones que esta honorable Cámara adopte respecto de

DISCUSIÓN SALA

cada uno de ellos, en el sentido de votarlos de una vez o en forma separada.

La Organización Marítima Internacional, en cuyo seno se ha elaborado la normativa internacional en trámite de aprobación parlamentaria, es un organismo de la Organización de Naciones Unidas, especializado exclusivamente en asuntos marítimos, que tiene por objetivo facilitar la cooperación entre los gobiernos en asuntos técnicos relacionados con el transporte, la seguridad y la eficiencia de la actividad marítima. Para tal efecto, estudia y formula recomendaciones que tienden a facilitar el funcionamiento y desarrollo de la navegación marítima comercial, tanto en el terreno técnico como en el económico y comercial.

Al mismo tiempo, promueve la adopción de acuerdos internacionales respecto de la navegación marítima comercial y, para ese fin, prepara acuerdos internacionales.

Se ocupa también de la contaminación en el mar y del tráfico marítimo, así como de tratar de abolir las prácticas restrictivas y discriminatorias que afectan la marina mercante.

Dos son, fundamentalmente, sus funciones: facilitar el transporte marítimo y velar por la seguridad en la navegación marítima. Nadie puede estar ajeno a la importancia de estas materias.

Chile, como uno de sus 156 Estados miembros, ha incorporado a su orden interno la constitución de la Organización Marítima Internacional y participa en diversos convenios y protocolos elaborados para regular aspectos de la seguridad de la vida humana en el mar, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques.

Para ocuparse del primero de dichos aspectos, ha constituido el Comité de Seguridad Marítima, en cuyo seno fueron elaboradas las enmiendas a Solas, de 1974, el más importante de los documentos en análisis, y el Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, que informo a la honorable Cámara en este minuto.

Respecto del Convenio Solas, de 1974, los mensajes que proponen las normas que lo modifican, destacan que dicho instrumento, como ya lo he señalado, es el más importante de los Convenios adoptados por la Organización Marítima Internacional en favor de la seguridad de la vida humana en el mar. Agregan que en atención a los cambios y avances tecnológicos que experimenta la industria marítima, el Convenio Solas es modificado continuamente, siendo, por ello, indispensable su incorporación a nuestro ordenamiento jurídico interno.

Por otra parte, precisa que ellas tienen como principal objetivo -reitero lo que ya había dicho- incrementar la seguridad y protección del transporte marítimo ante los riesgos que plantea la creciente amenaza de actos ilícitos, especialmente terroristas, que ponen en peligro a personas y bienes que intervienen directa o indirectamente en acciones vinculadas con dicha actividad, lo que afecta gravemente al comercio y a la economía mundial.

Se añade que la implementación de las enmiendas al Convenio Solas 1974, mediante la adopción del Código Internacional para la Protección de los

DISCUSIÓN SALA

Buques y de las Instalaciones Portuarias, establece un marco para el desarrollo de la colaboración internacional entre los Estados, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores navieros y portuarios, a fin de detectar tempranamente las amenazas que afecten a la protección de los buques e instalaciones portuarias utilizadas para el comercio internacional y adoptar coordinadamente medidas tendientes a prevenir la ocurrencia de actos ilícitos dirigidos en su contra. Reitero que, en el contexto, se trata de las funciones más importantes de estos organismos.

La autoridad marítima nacional encargada de velar por el cumplimiento de la normativa emanada de la Organización Marítima Internacional es la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Directemar, y a su director general le corresponde asumir la representación oficial del Estado ante dicha Organización.

Entre los convenios de la Organización Marítima Internacional que Directemar debe aplicar, por mandato expreso de la ley de Navegación, se encuentra precisamente el que protege la seguridad de la vida humana en el mar. Reitero: la seguridad de la vida humana en el mar. No estamos hablando de cualquier cosa.

Durante el estudio de los proyectos de acuerdo en informe, la Comisión escuchó a los directivos de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, capitanes de navío señores Carlos Canales Guerrero, director de Intereses Marítimos y Estanislao Sebeckis Arce, subdirector de Operaciones Marítimas, quienes entregaron diversos antecedentes que, en lo sustancial, son coincidentes con las consideraciones técnicas y de mérito que justifican la decisión de su excelencia el Presidente de la República de someter estos instrumentos a la aprobación de esta honorable Cámara.

Por lo señalado, y atendido el análisis in extenso que se ha hecho en el informe puesto a disposición de los honorables colegas, la Comisión decidió, por unanimidad, recomendar la aprobación de las enmiendas al Convenio Solas, 1974, y al Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, Pbi, adoptados por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional mediante las resoluciones a que se refieren los artículos únicos de los proyectos de acuerdo cuya adopción la Comisión propone a la honorable Cámara.

He dicho.

El señor **LORENZINI** (Presidente).- En discusión general los proyectos de acuerdo.

Tiene la palabra el diputado señor Carlos Vilches.

El señor **VILCHES**.- Señor Presidente, los parlamentarios que escuchamos con atención la exposición del diputado informante, señor Francisco Bayo, nos quedan perfectamente claros los objetivos de las enmiendas a estos proyectos de acuerdo internacionales.

Como Chile es un país marítimo por excelencia, con un gran mercado marítimo, es necesario aprobar estas normas internacionales complementarias

DISCUSIÓN SALA

que, como muy bien dijo el diputado señor Bayo, tienden a favorecer la seguridad de la vida humana en el mar.

Por eso, anuncio mi voto favorable a la aprobación de los proyectos de acuerdo señalados.

He dicho.

El señor **OJEDA** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Edgardo Riveros.

El señor **RIVEROS**.- Señor Presidente, sólo para anunciar el voto favorable de la bancada de diputados demócratacristianos a los proyectos de acuerdo en debate, que buscan aprobar las enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, conocido como Solas, 1974, y a su Protocolo de 1988 y su anexo, entre otras modificaciones.

Cabe resaltar que el Convenio Solas es un importante instrumento internacional cuya parte medular se refiere a los convenios adoptados por la Organización Marítima Internacional en favor de la seguridad de la vida humana en el mar.

Este convenio requiere ser adaptado en forma permanente, pues así lo demanda el tráfico marítimo. De manera que las modificaciones en estudio adecuan el convenio precisamente a esas demandas.

Uno de los aspectos centrales es cómo desarrollar la actividad marítima con la debida seguridad. Por ejemplo, cómo hacer frente, de manera preventiva, a acciones terroristas.

Por ello, quiero destacar esta modificación específica.

En el informe se expresa que el propósito principal de las enmiendas al anexo de Solas, 1974, es "incrementar la seguridad y protección del transporte marítimo ante los riesgos que plantea la creciente amenaza de actos ilícitos, especialmente terroristas, que ponen en peligro a personas y bienes que intervienen directa o indirectamente en acciones vinculadas con dicha actividad, afectando gravemente al comercio y a la economía mundial".

El párrafo siguiente añade que se trata de "detectar tempranamente las amenazas que afecten a la protección de los buques e instalaciones portuarias utilizadas para el comercio internacional y adoptar coordinadamente medidas tendientes a prevenir la ocurrencia de actos ilícitos dirigidos en su contra".

A nadie puede escapar la importancia que representa este convenio para Chile, que ha hecho del comercio internacional un aspecto vital de su política de desarrollo. Por lo tanto, participar en convenios de esta naturaleza y sus modificaciones, poniéndose al día en esta legislación de manera rápida, también forma parte del contexto esencial de su proceso de desarrollo, su vinculación al comercio internacional y la seguridad que todo ello debe tener.

Entre las principales proposiciones enmendadas, quiero destacar algunas relacionadas con el capítulo V, sobre "Seguridad de la navegación", ya que estas modificaciones actualizan el convenio, adaptándolo a las nuevas tecnologías de data y transmisión que se han ido incorporando al equipamiento de operaciones y de navegación del buque. A modo de ejemplo, se incorpora el

DISCUSIÓN SALA

Sistema de Identificación Automática del Buque y el Sistema de Registradores de Datos de la Travesía del Buque.

También llamo la atención sobre las modificaciones al capítulo IX del convenio original, "Gestión de la Seguridad Operacional de los Buques", y al capítulo X, "Medidas de Seguridad Aplicables a las Naves de Gran Velocidad."

Por todo esto, reitero que la bancada de diputados demócratacristianos concurrirá con su voto favorable a la aprobación del convenio que hoy conocemos.

He dicho.

El señor **OJEDA** (Vicepresidente).- Tiene la palabra la diputada señora Isabel Allende.

La señora **ALLENDE** (doña Isabel).- Señor Presidente, la bancada del Partido Socialista se suma a lo ya expresado con respecto a este convenio y, por cierto, votará favorablemente la proposición de la Comisión de Relaciones Exteriores, contenida en su informe, en segundo trámite reglamentario del proyecto, donde fue aprobada por unanimidad.

Como se ha dicho, se introducen diversas enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, conocido como Solas, a su Protocolo y a su anexo, y al Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, adoptado mediante las resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional y de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes de Solas.

Cada día resulta más clara la necesidad imperiosa de los países de colaborar, coordinarse y utilizar todas las tecnologías disponibles para lograr mayor seguridad en su cometido, en este caso en el transporte marítimo, frente a actos de terrorismo que, muchas veces, ponen en peligro la vida humana y los bienes que se transportan. Otro tanto ocurre con los puertos, de manera que, en mi opinión, hacemos bien en aprobar las modificaciones a los instrumentos internacionales ya señalados, las cuales tiene por objeto cautelar la seguridad de la vida humana en el transporte marítimo y en las instalaciones portuarias.

Solo me cabe decir que la bancada del Partido Socialista aprobará con mucho gusto estas enmiendas, por cuanto constituyen un paso más en la coordinación internacional en esta materia y, en el uso de las nuevas tecnologías para garantizar la seguridad en el transporte de personas y mercancías.

He dicho.

El señor **OJEDA** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Jorge Ulloa.

El señor **ULLOA**.- Señor Presidente, las modificaciones al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar responde a los cambios que se han ido suscitando en materias internacionales.

DISCUSIÓN SALA

De acuerdo con el ordenamiento internacional, el convenio obliga a Chile a responder por el cuidado de 30 millones de kilómetros cuadrados de zona marítima; es decir, de cuarenta veces la superficie de nuestro territorio continental.

Por lo tanto, es estrictamente necesario que frente a materias como ésta la comisión técnica correspondiente analice el marco en el que se deben desarrollar los acuerdos internacionales.

La autoridad marítima nacional encargada de velar el cumplimiento del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar es la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, la que deberá contar con los instrumentos necesarios para cubrir 30 millones de kilómetros cuadrados frente a nuestras costas. En estos momentos, la única posibilidad de dar cumplimiento a lo anterior es mediante la utilización de buques de la flota de la Armada Nacional.

Uno de los vértices en que descansa la política de la Armada es precisamente el cumplimiento de los convenios internacionales suscritos por nuestro país. Para tal efecto, resulta indispensable la implementación del proyecto de construcción de buques con tonelaje de desplazamiento de aproximadamente 1.500 toneladas, lo que se efectuará en los astilleros de Talcahuano. Es muy importante que la Cámara de Diputados y el país comprendan que para cumplir con este tipo de convenios internacionales es indispensable contar con una dotación mínima de buques.

Por las razones expuestas, anuncio que voy a apoyar el proyecto de acuerdo que aprueba diversas enmiendas al Convenio Solas, de 1974.

He dicho.

El señor **OJEDA** (Vicepresidente).- Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

-Con posterioridad, la Sala se pronunció sobre los proyectos de acuerdo en los siguientes términos:

El señor **LORENZINI** (Presidente).- Corresponde votar los proyectos de acuerdo que aprueban diversas enmiendas al convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar 1974; a su protocolo de 1988 y su anexo; al Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, adoptadas por resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional y de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

En votación.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 49 votos. No hubo votos por la negativa ni abstenciones.

DISCUSIÓN SALA

El señor **LORENZINI** (Presidente).- **Aprobados.**

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Aguiló, Álvarez, Allende (doña Isabel), Araya, Bayo, Becker, Bertolino, Burgos, Cardemil, Ceroni, Correa, Cristi (doña María Angélica), Delmastro, Egaña, Encina, Forni, Guzmán (doña Pía), Hernández, Ibáñez (don Gonzalo), Jaramillo, Kuschel, Leal, Letelier (don Felipe), Longton, Lorenzini, Luksic, Mella (doña María Eugenia), Montes, Moreira, Muñoz (don Pedro), Navarro, Ojeda, Olivares, Ortiz, Palma, Prieto, Riveros, Robles, Saffirio, Salaberry, Salas, Seguel, Tapia, Ulloa, Urrutia, Vidal (doña Ximena), Villouta, Von Mühlenbrock y Walker.

OFICIO LEY

1.4. Oficio de Cámara de Origen a Cámara Revisora

Oficio de Ley al Senado. Comunica texto aprobado. Fecha 19 de agosto, 2004. Cuenta en Sesión 24. Legislatura 351. Senado.

A S.E. EL
PRESIDENTE DEL
H. SENADO

Oficio N° 5111

VALPARAISO, 19 de agosto de 2004

Con motivo del Mensaje, Informe y demás antecedentes que tengo a honra pasar a manos de V.E., la Cámara de Diputados ha tenido a bien prestar su aprobación al siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

“Artículo único.- Apruébanse las Enmiendas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Solas 1974, y el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias PBIP, adoptados mediante las Resoluciones 1 y 2, respectivamente, de fecha 12 de diciembre de 2002, de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes de dicho Convenio Internacional, celebrada entre los días 9 y 12 de diciembre de 2002.”.

Dios guarde a V.E.

PABLO LORENZINI BASSO
Presidente de la Cámara de Diputados

CARLOS LOYOLA OPAZO
Secretario General de la Cámara de Diputados

INFORME COMISIÓN RELACIONES EXTERIORES

2. Segundo Trámite Constitucional: Senado

2.1. Informe de Comisión de Relaciones Exteriores

Senado. Fecha 05 de octubre, 2004. Cuenta en Sesión 02. Legislatura 352.

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, recaído en el proyecto de acuerdo, en segundo trámite constitucional, aprobatorio de las "Enmiendas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Solas 1974, y el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias PBIP, adoptados mediante las Resoluciones 1 y 2, respectivamente, de fecha 12 de diciembre de 2002, de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes de dicho Convenio Internacional, celebrada entre los días 9 y 12 de diciembre de 2002."

BOLETÍN N° 3.512-10

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Relaciones Exteriores tiene el honor de informaros el proyecto de acuerdo de la referencia, en segundo trámite constitucional, iniciado en Mensaje de S.E. el Presidente de la República, el 15 de abril de 2004.

Se dio cuenta de esta iniciativa ante la Sala del Honorable Senado en sesión celebrada el 31 de agosto de 2004, disponiéndose su estudio por la Comisión de Relaciones Exteriores.

A la sesión en que se analizó el proyecto, asistieron especialmente invitados, el Director de Operaciones Marítimas de la Dirección del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Capitán de Navío don Erwin Forsch, y el Director de Intereses Marítimos de esa repartición, Capitán de Navío don Carlos Canales.

Cabe señalar que, por tratarse de un proyecto de artículo único, en conformidad con lo prescrito en el artículo 127 del Reglamento de la Corporación, vuestra Comisión os propone discutirlo en general y en particular a la vez.

INFORME COMISIÓN RELACIONES EXTERIORES

ANTECEDENTES GENERALES

1.- Antecedentes Jurídicos.- Para un adecuado estudio de esta iniciativa, se tuvieron presentes las siguientes disposiciones constitucionales y legales:

a) Constitución Política de la República. En su artículo 50, N° 1), entre las atribuciones exclusivas del Congreso Nacional, el constituyente establece la de "Aprobar o desechar los tratados internacionales que le presentare el Presidente de la República antes de su ratificación."

b) Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS 1974, promulgado por decreto supremo N° 328, del Ministerio de Relaciones Exteriores, del 11 de junio de 1980.

Cabe señalar que su primera versión fue adoptada en la conferencia celebrada en Londres en 1914; desde entonces ha habido cuatro convenios SOLAS: el segundo fue adoptado en 1929 y entró en vigencia en 1933; el tercero se adoptó en 1948 y entró en vigencia en 1952; el cuarto fue adoptado (bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional) en 1960 y entró en vigencia en 1965; mientras que la versión actual se aprobó en 1974 y entró en vigencia en 1980.

2.- Organización Marítima Internacional.- La Organización Marítima Internacional (OMI) es la entidad intergubernamental de las Naciones Unidas especializada en los asuntos técnicos relacionados con el transporte, la eficiencia y la seguridad de la actividad marítima.

Nuestro país es miembro de la OMI desde su fundación en 1948, y la autoridad nacional a cargo de las materias reguladas por dicha organización es la Dirección del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR).

En tal carácter, y conforme a la Ley de Navegación - aprobada por el decreto ley N° 2.222, de 1978-, a ella le corresponde fiscalizar, aplicar y hacer cumplir todas las normas, nacionales e internacionales, que tienen por objeto el resguardo de la seguridad de la navegación, como por ejemplo, las de la citada Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS).

3.- Mensaje de S.E. el Presidente de la República.- Al fundar la iniciativa, el Ejecutivo señala que las enmiendas al Anexo del Convenio SOLAS, aprobadas de conformidad con su Artículo VIII c)

INFORME COMISIÓN RELACIONES EXTERIORES

ii), tienen como principal propósito incrementar la seguridad y protección del transporte marítimo ante los riesgos que plantea la creciente amenaza de actos ilícitos, especialmente terroristas, que ponen en peligro a personas y bienes que intervienen directa o indirectamente en acciones vinculadas con dicha actividad, afectando gravemente al comercio y a la economía mundial.

Agrega que la implementación de las enmiendas al Convenio SOLAS mediante la adopción del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias PBIP, establece un marco para el desarrollo de la colaboración internacional entre los Estados, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores navieros y portuarios, a fin de detectar tempranamente las amenazas que afecten a la protección de los buques e instalaciones portuarias utilizadas para el comercio internacional y adoptar coordinadamente medidas tendientes a prevenir la ocurrencia de actos ilícitos dirigidos en su contra.

En cuanto a la aceptación y vigencia de los instrumentos internacionales en estudio, el Mensaje señala que las enmiendas al Convenio Solas y el Código PBIP, se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2004, a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes, o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que las recusan. Aceptadas las enmiendas de conformidad con lo señalado, entrarán en vigencia internacionalmente, el 1 de julio de 2004.

Finalmente, el Mensaje Presidencial destaca la declaración del Preámbulo del Código, en cuanto enfatiza que nada de lo dispuesto en él se interpretará o aplicará de manera contraria al respeto de los derechos y libertades fundamentales consagrados en instrumentos internacionales, particularmente en los aplicables a los trabajadores del sector marítimo y a los refugiados, incluidas la declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y las normas internacionales que amparan a los trabajadores del sector marítimo y portuario.

4.- Tramitación ante la Honorable Cámara de Diputados.- Se dio cuenta del Mensaje Presidencial, en sesión de la Honorable Cámara de Diputados, el 4 de mayo de 2004, disponiéndose su análisis por parte de la Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana.

Dicha Comisión estudió la materia en sesión efectuada el día 18 de mayo de 2004, y aprobó el proyecto en informe, por la unanimidad de sus miembros presentes.

INFORME COMISIÓN RELACIONES EXTERIORES

Finalmente, la Sala de la Honorable Cámara de Diputados, en sesión realizada el día 19 de agosto de 2004, aprobó el proyecto, en general y en particular, por la unanimidad de sus miembros presentes.

5.- Instrumento Internacional.- La descripción del contenido de las enmiendas de cuya aprobación se trata, es la siguiente:

I.- Enmiendas al Anexo del Convenio SOLAS.

a) Capítulo V del Anexo, "Seguridad de la Navegación".

Se introducen modificaciones a la Regla 19, "Prescripciones relativas a los sistemas y aparatos náuticos que se han de llevar a bordo", para adelantar la fecha a partir de la cual los buques que efectúen navegación marítima internacional y que tengan un arqueo bruto igual o superior a 300, pero inferior a 50.000, y que no sean de pasaje ni buques tanques, deben contar con el dispositivo denominado "Sistema de Identificación Automática" (SIA), haciendo obligatoria su implementación a más tardar el 31 de diciembre de 2004.

Lo anterior tiene por finalidad proporcionar automáticamente desde el buque a instalaciones costeras, otros buques y aeronaves, datos relativos a su navegación y seguridad.

b) Capítulo XI del Anexo, "Medidas especiales para Incrementar la Seguridad Marítima".

El actual Capítulo XI pasa a denominarse Capítulo XI-1 y se le introducen las siguientes modificaciones:

1) Regla 3, "Número de identificación del buque". Se establece una nueva exigencia para buques de pasaje de arqueo bruto igual o superior a 100 y para los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300, que efectúen viajes internacionales, consistente en la obligación de tener marcado permanentemente el número de identificación del buque en lugares visibles en el exterior del mismo, y en lugares fácilmente accesibles en su interior, de acuerdo con las características técnicas que se indican. Se establece, asimismo, que se dará cumplimiento a esta exigencia, a más tardar, en la primera entrada programada del buque a dique seco después del 1 de julio de 2004.

Lo anterior tiene por finalidad dificultar el ocultamiento de la identidad de un buque previamente apropiado de manera ilícita.

INFORME COMISIÓN RELACIONES EXTERIORES

2) Regla 5, "Registro sinóptico continuo". Se incorpora esta nueva regla que establece, para todos los buques a los que se aplica el Capítulo I del Anexo del Convenio Solas, 1974, la obligación de disponer de un Registro Sinóptico Continuo, documento cuya finalidad es que exista a bordo un historial referido a información necesaria para identificar el buque, sus propietarios, armadores y Estado de abanderamiento.

Dicho registro, expedido por la Administración a cada buque con derecho a enarbolar su pabellón, se llevará a bordo y podrá inspeccionarse en cualquier momento.

c) Capítulo XI-2, "Medidas Especiales para Incrementar la Protección Marítima".

1) Este Capítulo, íntegramente nuevo, es aplicable a los buques de pasaje y a los de carga de arqueo bruto igual o superior a 500, que estén dedicados a viajes internacionales; a las unidades móviles de perforación mar adentro; y a las instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques. Se excluye de su aplicación a los buques de guerra; a las unidades navales auxiliares y otros buques que, siendo propiedad de un Gobierno Contratante o estando explotados por él, estén exclusivamente dedicados a servicios gubernamentales de carácter no comercial.

2) Consta de 13 reglas, en las que se establecen los lineamientos generales bajo los cuales se desarrolla un sistema, que operando a nivel internacional, permita la adopción de medidas de seguridad adecuadas y proporcionadas para enfrentar coordinadamente las nuevas amenazas de actos ilícitos, en especial, terroristas.

3) Los Gobiernos Contratantes establecerán los niveles de protección, dependiendo del grado de amenaza existente y garantizarán el suministro de información sobre tales niveles a las instalaciones portuarias que estén dentro de su territorio; a los buques con derecho a enarbolar su pabellón, a los buques que naveguen su mar territorial o que hayan comunicado su intención de entrar en su mar territorial; como, asimismo a los buques, antes de su entrada en un puerto situado dentro de su territorio, o durante la permanencia en dicho puerto.

4) Los Gobiernos Contratantes podrán exigir a los buques que deseen entrar en sus puertos, que faciliten información conducente a verificar el cumplimiento de las disposiciones de este capítulo. Si proporcionada la información, existen motivos fundados para concluir que el buque no cumple con las prescripciones de este capítulo o del Código PBIP, y toda vez que las gestiones para rectificar dicho incumplimiento hayan resultado

INFORME COMISIÓN RELACIONES EXTERIORES

infructuosas, se permite la adopción de disposiciones en relación con el buque, pudiéndose incluso denegar su entrada al puerto.

5) Todos los buques a los que sea aplicable este capítulo, estarán sujetos a un control, cuando se encuentren en un puerto de otro Gobierno Contratante, el que ejercerán funcionarios debidamente autorizados por dicho gobierno. Tal control se limitará a verificar la existencia a bordo de un Certificado Internacional de Protección del Buque válido, el que se aceptará, a menos que haya motivos fundados para pensar que el buque no satisface lo prescrito en el Capítulo XI-2 o en el Código PBIP. Ante la no presentación de dichos certificados, o cuando haya tales motivos fundados, se deberá imponer al buque, en forma proporcionada, una o más de las medidas de control que se consigan en este capítulo, entre las que se contempla la inspección del buque, su detención, la restricción de sus operaciones y hasta la expulsión del puerto.

6) Tanto con anterioridad a su entrada en un puerto situado dentro del territorio de un Gobierno Contratante, como durante su permanencia en él, el buque debe cumplir las prescripciones correspondientes al nivel de protección establecido por ese gobierno contratante, y responder sin demora indebida a todo cambio que incremente el nivel de protección.

7) Todo buque al que se aplique este capítulo deberá estar provisto de un sistema de alerta de protección, que al activarse, inicie y transmita automáticamente un alerta buque - tierra que servirá para identificar el buque, notificar su situación y advertir, en su caso, que la protección del buque se encuentra amenazada o comprometida.

8) En relación con las instalaciones portuarias situadas dentro del territorio nacional, los Gobiernos Contratantes deben asegurarse de que sus evaluaciones de protección y los planes de protección elaborados en base a tales evaluaciones, se efectúen, revisen y aprueben de conformidad con lo dispuesto en la parte A del Código PBIP. Del mismo modo, deben establecer y notificar las medidas que deben adoptarse en los diferentes niveles de protección.

9) Se consagran, asimismo, facultades discrecionales del Capitán con respecto a la seguridad y protección del buque, para adoptar las decisiones que, según su criterio profesional, sean necesarias para garantizarla. Esto incluye, entre otras medidas, la negativa a embarcar carga y la negación de acceso a bordo de personas y/o sus efectos personales.

10) Se incorporan normas que otorgan flexibilidad para adaptar las prescripciones, en su aplicación, a las diversas realidades que abarca. Entre ellas se destacan: la facultad de los Gobiernos Contratantes para concretar acuerdos sobre medidas de protección alternativas que cubran viajes

INFORME COMISIÓN RELACIONES EXTERIORES

internacionales cortos; la facultad para decidir la aplicación de estas disposiciones con respecto a las instalaciones portuarias situadas en su territorio que presten servicios ocasionales a buques dedicados a viajes internacionales; y la facultad de aceptar que un buque o grupo de buques con derecho a enarbolar su pabellón, o una instalación o grupo de instalaciones portuarias situadas dentro de su territorio apliquen medidas de protección equivalentes a las prescritas.

11) Se declara expresamente que nada de lo dispuesto en el presente capítulo irá en detrimento de los derechos y obligaciones de los Estados en virtud del derecho internacional.

II.- Código PBIP

a. El Código PBIP, se integra por una parte A, cuyas disposiciones tendrán carácter obligatorio, y una parte B, cuyas disposiciones tendrán el carácter de recomendación para la aplicación de la parte A.

b. El Código PBIP define funciones y responsabilidades de los Gobiernos Contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores navieros y portuarios, con el objeto de garantizar la protección marítima, mediante la recopilación e intercambio eficaz y oportuno de la información relacionada con protección.

c. Ofrece una metodología para efectuar la gestión de manejo de riesgos, mediante evaluaciones de protección, que permitan elaborar planes y procedimientos que den respuesta a las exigencias de los distintos niveles de protección.

d. Establece tres niveles de protección que comprenden mayores medidas, de acuerdo con el incremento de la probabilidad o inminencia del riesgo, señalando factores que han de tenerse en cuenta para establecer el nivel de protección adecuado.

e. Establece la exigibilidad de planes de protección para los buques e instalaciones portuarias, los que deben estar basados en evaluaciones de protección que aseguren la determinación y aplicación de medidas destinadas a la salvaguarda de las personas, la carga, y en general objetos de protección, que sean adecuados al riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la seguridad marítima.

f. El plan de protección del buque y sus cambios deben ser aprobados por el Gobierno Contratante, comprender las medidas a adoptar en los tres niveles de protección indicados y poseer un contenido mínimo conforme a las disposiciones del Código. En él se debe destacar claramente que es el Capitán quien ostenta la máxima autoridad y

INFORME COMISIÓN RELACIONES EXTERIORES

responsabilidad de adoptar decisiones en relación con la seguridad y la protección del buque. Este plan tendrá un carácter reservado y no estará sujeto a inspección por parte de las autoridades del Estado del puerto, salvo en casos debidamente justificados, y contando con el consentimiento del Capitán o del Estado de Abanderamiento del buque respectivo. De igual forma, se consagra la obligación de mantener a bordo, protegido contra el acceso o divulgación no autorizados, un registro de determinadas actividades que abarca el plan de protección del buque.

g. La evaluación de protección de la instalación portuaria debe ser realizada o aprobada por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada e incluir el contenido mínimo señalado en el Código. Tras su conclusión, se elaborará un informe con la prescripción de cada punto vulnerable detectado y de las medidas que podrían aplicarse para protegerlos. Este informe se protegerá contra el acceso o la divulgación no autorizados.

h. Basada en la evaluación señalada, se elaborará y mantendrá un plan de la instalación portuaria, adecuado para la interfaz buque-puerto, aprobado por el señalado Gobierno Contratante, que comprenderá los tres niveles de protección indicados y poseerá el contenido mínimo fijado en el Código. El plan estará protegido contra el acceso o divulgación no autorizados.

i. Se establecen los cargos de "Oficial de protección del buque"; "Oficial de la compañía para la protección marítima" y "Oficial de protección de la instalación portuaria", consignando sus responsabilidades, tanto en torno a elaboración, implantación, mantenimiento, revisión y actualización de los planes de protección del buque e instalaciones portuarias, como para la coordinación entre ellos. Dichos oficiales, como el personal competente en tierra y a bordo deben tener conocimientos, recibir formación y participar en prácticas o ejercicios, a intervalos adecuados, en relación con la protección de los buques y/o instalaciones portuarias.

j. Se indica que los Gobiernos Contratantes deberán someter a prueba, en la medida que lo estimen oportuno, la eficacia de los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias que hayan aprobado.

k. Asimismo, todo buque al que se aplique el Código estará sujeto a verificaciones iniciales, de renovación, intermedias y adicionales para establecer que sus medidas de protección están correctamente implementadas.

l. Efectuadas las verificaciones pertinentes, el Gobierno Contratante expedirá o refrendará un Certificado Internacional de

INFORME COMISIÓN RELACIONES EXTERIORES

Protección del Buque, el que tendrá una duración máxima de 5 años. Se contempla la posibilidad de emitir certificados provisionales.

m. Se señalan las tareas que los Gobiernos Contratantes pueden delegar en "Organizaciones de Protección Reconocidas", entendiéndose por tales, de acuerdo con la definición contenida en la Regla 1 del Capítulo XI-2, "organización debidamente especializada en cuestiones de protección y con un conocimiento adecuado de las operaciones de los buques y de los puertos, autorizada para realizar una actividad de evaluación o de verificación, o de aprobación o de certificación prescrita en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP."

DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Sergio Romero, agradeció la presencia de los invitados y procedió a otorgar la palabra al Director de Operaciones Marítimas de la Dirección del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Capitán de Navío don Erwin Forsch.

El Capitán de Navío don Erwin Forsch señaló que, a raíz de los atentados ocurridos en Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001, la Organización Marítima Internacional (OMI) convocó en el mes de diciembre del 2002 a una Conferencia con la finalidad de modificar el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS).

Indicó que en dicho encuentro se adoptó la Resolución N° 1, destinada a incrementar la seguridad y la protección del transporte marítimo ante los riesgos que plantea la creciente amenaza de actos ilícitos, especialmente terroristas, que ponen en peligro la vida humana y los bienes, situación que afecta gravemente al comercio y la economía mundial. Añadió que también se acordó la Resolución N° 2, que adopta el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), mediante el cual se establece un marco para el desarrollo de la colaboración internacional entre los Estados, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores navieros y portuarios, a fin de detectar tempranamente las amenazas que afecten a la protección de los buques e instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional y adoptar coordinadamente medidas tendientes a prevenir la ocurrencia los actos ilícitos dirigidos en su contra.

Explicó, respecto a las modificaciones del Convenio SOLAS, que se incorpora un nuevo capítulo XI-2, denominado "Medidas para incrementar la protección marítima", que consta de 13 reglas. Agregó que tiene como objetivo desarrollar un sistema internacional que permita la

INFORME COMISIÓN RELACIONES EXTERIORES

adopción de medidas de seguridad adecuadas y proporcionadas para enfrentar coordinadamente las nuevas amenazas de actos ilícitos, en especial, los terroristas.

Manifestó que los Gobiernos Contratantes establecerán los niveles de protección dependiendo del grado de amenaza existente y garantizarán el suministro de información sobre tales niveles a las instalaciones portuarias que estén dentro de su territorio, a los buques con derecho a enarbolar su pabellón, a los buques que naveguen su mar territorial o que hayan comunicado su intención de entrar en su mar territorial; como asimismo, a los buques antes de su entrada en un puerto situado dentro de su territorio o durante la permanencia en dicho puerto.

Señaló que las instalaciones portuarias situadas dentro del territorio nacional deben ser evaluadas en sus planes de protección, de conformidad con lo dispuesto en la parte A del Código PBIP.

Destacó que todos estos procesos fueron cumplidos por el Estado de Chile en la fecha dispuesta, el 1º de julio de 2004, informándose de ello a la Organización Marítima Internacional, quien difunde los puertos que se encuentran certificados a nivel mundial.

A continuación, expresó que el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (CÓDIGO PBIP), es el marco para el desarrollo de la colaboración internacional entre Estados, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores navieros y portuarios, a fin de detectar tempranamente las amenazas que afecten a la protección de los buques e instalaciones portuarias. Añadió que su cumplimiento a nivel mundial es obligatorio a partir del 1º de julio de 2004.

Indicó que el Código PBIP define funciones y responsabilidades y ofrece una metodología de gestión de riesgo mediante evaluaciones. Añadió que establece tres niveles de protección y que exige planes de protección para los buques e instalaciones portuarias.

Manifestó que el Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP se encuentran actualmente implementados en los puertos y buques nacionales dedicados al servicio exterior. Agregó que los puertos y buques que no lo implementen serán considerados inseguros en cuanto a protección y serán normalmente evitados por el comercio marítimo internacional.

Por último, recomendó aprobar las enmiendas al Convenio SOLAS y el Código PBIP lo antes posible, de manera que puedan ser incorporados formalmente al ordenamiento jurídico nacional.

INFORME COMISIÓN RELACIONES EXTERIORES

El Honorable Senador señor Coloma consultó qué tipo de cosas se analizan en materia de seguridad.

El Capitán de Navío don Erwin Forsch respondió que, por ejemplo, se analiza cómo llega la carga y cómo se moviliza dentro del puerto.

A su vez, el Honorable Senador señor Romero preguntó si está incluido el tema de la carga como tal.

El Capitán de Navío don Erwin Forsch contestó que no se encuentra incluido el tema de la carga. Añadió que, si bien inicialmente los Estados Unidos de América favorecieron un seguimiento particular, éste en definitiva no se concretó.

Puesto en votación, el proyecto de acuerdo fue aprobado en general y en particular por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Coloma, Martínez, Muñoz, Romero y Valdés.

En consecuencia, vuestra Comisión de Relaciones Exteriores tiene el honor de proponeros que aprobéis el proyecto de acuerdo en informe, en los mismos términos en que lo hizo la Honorable Cámara de Diputados, cuyo texto es el siguiente:

PROYECTO DE ACUERDO:

"Artículo único.- Apruébanse las Enmiendas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Solas 1974, y el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias PBIP, adoptados mediante las Resoluciones 1 y 2, respectivamente, de fecha 12 de diciembre de 2002, de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes de dicho Convenio Internacional, celebrada entre los días 9 y 12 de diciembre de 2002."

Acordado en sesión celebrada el día 5 de octubre de 2004, con asistencia de los Honorables Senadores señores Sergio Romero Pizarro (Presidente), Juan Antonio Coloma Correa, Jorge Martínez Busch, Roberto Muñoz Barra y Gabriel Valdés Subercaseaux.

Sala de la Comisión, a 5 de octubre de 2004.

JULIO CÁMARA OYARZO
Secretario

INFORME COMISIÓN RELACIONES EXTERIORES

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, recaído en el proyecto de acuerdo, en segundo trámite constitucional, aprobatorio de las "Enmiendas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Solas 1974, y el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias PBIP, adoptados mediante las Resoluciones 1 y 2, respectivamente, de fecha 12 de diciembre de 2002, de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes de dicho Convenio Internacional, celebrada entre los días 9 y 12 de diciembre de 2002." (Boletín N° 3.512-10)

I. PRINCIPAL OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: introducir enmiendas al Convenio SOLAS 1974 con la finalidad de incrementar la seguridad y protección del transporte marítimo ante los riesgos que plantea la creciente amenaza de actos ilícitos.

II. ACUERDO: aprobado en general y en particular por la unanimidad de los miembros de la Comisión (5x0).

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: artículo único en el cual se propone la aprobación de las Resoluciones que señala.

IV. URGENCIA: no tiene.

V. ORIGEN INICIATIVA: Mensaje de S.E. el Presidente de la República, enviado a la Cámara de Diputados.

VI. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo.

VII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS: en general y en particular, por la unanimidad de sus miembros presentes.

VIII. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 31 de agosto de 2004.

IX. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe de la Comisión de Relaciones Exteriores; pasa a la Sala.

X. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, promulgado por decreto supremo N° 328, del Ministerio de Relaciones Exteriores, del 11 de junio de 1980.

Valparaíso, 5 de octubre de 2004.

JULIO CÁMARA OYARZO
Secretario

DISCUSIÓN SALA

2.2. Discusión en Sala

Senado. Legislatura 352. Sesión 05. Fecha 13 de octubre, 2004. Discusión única. Se aprueba.

ACUERDOS SOBRE APROBACIÓN DE ENMIENDAS A ANEXO DE CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, Y DE CÓDIGO INTERNACIONAL PARA PROTECCIÓN DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS

El señor LARRAÍN (Presidente).- Corresponde ocuparse en los proyectos de acuerdo, en segundo trámite constitucional, que aprueban las Enmiendas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS 1974, y el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), adoptadas mediante diversas Resoluciones en los años 1998, 1999, 2000 y 2002, con informes de la Comisión de Relaciones Exteriores.

--Los antecedentes sobre el proyecto (3512-10) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de acuerdo:

En segundo trámite, sesión 24ª, en 31 de agosto de 2004.

Informe de Comisión:

Relaciones Exteriores, sesión 2ª, en 6 de octubre de 2004.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor HOFFMANN (Secretario).- El objetivo de las enmiendas y del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias es considerar los cambios y avances tecnológicos experimentados por la industria marítima e incrementar la seguridad y protección del transporte marítimo ante los riesgos que plantea la creciente amenaza de actos ilícitos.

La Comisión de Relaciones Exteriores aprobó los tres proyectos de acuerdo por la unanimidad de sus miembros (Honorable señores Coloma, Martínez, Muñoz Barra, Romero y Valdés) en los mismos términos en que lo hizo la Cámara de Diputados.

Finalmente, corresponde señalar que la Comisión propone al señor Presidente discutir las iniciativas en general y particular a la vez, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento.

El señor LARRAÍN (Presidente).- En la discusión general y particular, tiene la palabra el Presidente de la Comisión de Relaciones Exteriores, Senador señor Romero.

DISCUSIÓN SALA

El señor ROMERO.- Señor Presidente, hay dos grupos de enmiendas consignadas en los cinco proyectos de acuerdos que figuran en la tabla.

Un grupo dice relación a tres iniciativas. La primera es la referente a las "Enmiendas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Solas 1974, y el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, adoptados mediante las Resoluciones 1 y 2, respectivamente, de fecha 12 de diciembre de 2002, de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes de dicho Convenio Internacional, celebrada entre los días 9 y 12 de diciembre de 2002".

La segunda, a las "Enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Solas 1974, adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional mediante las siguientes Resoluciones: MSC 69, de 18 de mayo de 1998; MSC 87, de 27 de mayo de 1999, y MSC 91 y 92, de 26 de mayo de 2000".

La tercera, a las "Enmiendas al Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado, adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional mediante la Resolución MSC 99, de 5 de diciembre de 2000, y las Enmiendas al Protocolo de 1988, relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado, adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional mediante la Resolución MSC 100, de 5 de diciembre de 2000".

Los proyectos de acuerdo que nos corresponde analizar cumplen su segundo trámite constitucional en la Corporación y tuvieron su origen en mensajes de Su Excelencia el Presidente de la República. Consisten en aprobar diversas enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, denominado "Convenio SOLAS 1974", adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) y por la conferencia de los Gobiernos Contratantes del referido Tratado.

El Convenio SOLAS 1974, relacionado con la seguridad de la vida humana en el mar y de la navegación, fue ratificado por Chile el 28 de marzo de 1980 y es el más importante de los convenios de la Organización Marítima Internacional.

En consideración a los cambios y avances tecnológicos que experimenta la industria marítima, dicho Tratado se modifica continuamente, siendo indispensable, por ello, su actualización a nivel nacional.

Dentro de ese contexto se enmarcan las actuales enmiendas sujetas a aprobación legislativa, las que son de carácter eminentemente técnico y su propósito fundamental es proporcionar mejores condiciones de navegación y de seguridad para los buques.

En la actualidad, las referidas enmiendas se encuentran internacionalmente en vigencia, por lo que los países que han

DISCUSIÓN SALA

ratificado el Convenio y sus enmiendas están en condiciones de exigir su cumplimiento a las naves de cualquier bandera que recalen en sus puertos.

En el caso chileno, todos los buques de navegación exterior están cumpliendo con los requerimientos planteados en el Tratado respectivo, incluidas las enmiendas en trámite, por lo que no se gravarán los intereses de los armadores nacionales. Además, el respeto y el cumplimiento a los convenios en el concierto mundial fortalece desde luego la imagen de Chile.

Señor Presidente, sugiero recabar el acuerdo de la Sala para incorporar en la Versión Taquigráfica el contenido de las enmiendas, porque son eminentemente técnicas y su detalle ocuparía mucho tiempo.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Lamentablemente, Señor Senador, no es posible acceder a su solicitud.

El señor ROMERO.- Entonces, tendré que leerlas.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Si Su Señoría desea que se registren, deberá hacerlo.

El señor ROMERO.- Entonces, solicito la atención de los señores Senadores.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Ruego a Sus Señorías guardar silencio.
Puede continuar, Honorable señor Romero.

El señor ROMERO.- Entre las referidas enmiendas, es posible mencionar las siguientes:

-Las enmiendas MSC 69 (69), relacionadas con modificaciones a los capítulos sobre construcción-estructura, compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas, radiocomunicaciones, transporte de carga y transporte de mercancías peligrosas.

-Las enmiendas MSC 87 (71), vinculadas a materias de transporte de combustible nuclear irradiado.

-Las enmiendas MSC 91 (72), complementadas por las normas MSC 92 (72), sobre dispositivos y medios de salvamento y certificados para buques graneleros.

-Las enmiendas MSC 99 (73), destinadas a actualizar los sistemas y los procedimientos, incorporando nuevos equipos y dispositivos de navegación y de seguridad en los buques.

-Las enmiendas MSC 100 (73), cuya finalidad es hacer compatibles las modificaciones MSC 99, indicadas precedentemente, con el sistema armonizado de reconocimiento y certificación.

Por último, cabe mencionar las modificaciones introducidas al Convenio SOLAS durante el año 2002, mediante las Resoluciones N°s. 1 y 2 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes de

DISCUSIÓN SALA

dicho Convenio, con motivo de los atentados ocurridos en Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001.

La Resolución N° 1 está destinada a incrementar la seguridad y la protección del transporte marítimo ante los riesgos que plantea la creciente amenaza de actos ilícitos, especialmente terroristas, que ponen en peligro la vida humana y los bienes, situación que afecta en forma grave al comercio y la economía mundial.

La Resolución N° 2 adopta el denominado "Código Internacional para la Protección de los Buques y de las instalaciones Portuarias" (PBIP), mediante el cual se establece un marco para el desarrollo de la colaboración internacional entre los Estados, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores navieros y portuarios, a fin de detectar tempranamente las amenazas que afectan a la protección de los buques e instalaciones portuarias utilizadas para el comercio internacional, y de adoptar coordinadamente medidas tendientes a prevenir la ocurrencia de actos ilícitos dirigidos en su contra.

La Comisión de Relaciones Exteriores estimó que la aprobación de las enmiendas señaladas, que ya se encuentran vigentes y en aplicación internacional -desde luego, en Chile-, permitirá la incorporación formal de las mismas al ordenamiento jurídico nacional.

Las tres enmiendas fueron aprobadas en general y particular por los miembros del referido órgano técnico.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

En votación.

Desgraciadamente, continúa el problema en la mesa central que registra el resultado de la votación electrónica.

En consecuencia, se procederá a tomar votación económica.

Si le parece a la Sala, se aprobarán los proyectos de acuerdo signados con los números 3, 4 y 5 a que se hizo referencia.

--En votación a mano alzada, por unanimidad, se aprueban en general y particular.

OFICIO APROBACIÓN PROYECTO

2.3. Oficio de Cámara Revisora a Cámara de Origen

Oficio aprobación de Proyecto. Fecha 13 de octubre, 2004. Cuenta en Sesión 08. Legislatura 352. Cámara de Diputados.

A S.E. el N° 24.272
Presidente de la
Honorable Cámara
de Diputados

Valparaíso, 13 de Octubre de 2.004.

Tengo a honra comunicar a Vuestra Excelencia que el Senado ha aprobado, en los mismos términos en que lo hizo esa Honorable Cámara, el proyecto de acuerdo aprobatorio de las "Enmiendas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Solas 1974, y el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias PBIP, adoptados mediante las Resoluciones 1 y 2, respectivamente, de fecha 12 de diciembre de 2002, de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes de dicho Convenio Internacional, celebrada entre los días 9 y 12 de diciembre de 2002.", correspondiente al Boletín N° 3.512-10.

Lo que comunico a Vuestra Excelencia en respuesta a su oficio N° 5111, de 19 de Agosto de 2.004.

Devuelvo los antecedentes respectivos.

Dios guarde a Vuestra Excelencia.

HERNÁN LARRAÍN FERNÁNDEZ
Presidente del Senado

CARLOS HOFFMANN CONTRERAS
Secretario General del Senado

OFICIO LEY AL EJECUTIVO

3. Trámite Finalización: Cámara de Diputados

3.1. Oficio de Cámara de Origen al Ejecutivo.

Oficio de Ley de S.E. El Presidente de la República. Comunica texto aprobado por el Congreso Nacional. Fecha 19 de octubre, 2004.

A S.E. EL
PRESIDENTE DE
LA REPÚBLICA

Oficio N° 5202

VALPARAISO, 19 de octubre de 2004

Tengo a honra comunicar a V.E., que el Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente:

PROYECTO DE ACUERDO:

“Artículo único.- Apruébanse las Enmiendas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Solas 1974, y el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias PBIP, adoptados mediante las Resoluciones 1 y 2, respectivamente, de fecha 12 de diciembre de 2002, de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes de dicho Convenio Internacional, celebrada entre los días 9 y 12 de diciembre de 2002.”.

Dios guarde a V.E.

PABLO LORENZINI BASSO
Presidente de la Cámara de Diputados

ADRIÁN ÁLVAREZ ÁLVAREZ
Secretario accidental de la Cámara de Diputados

DECRETO PROMULGATORIO

4. Publicación Decreto Supremo en Diario Oficial

4.1. Decreto N° 71

Tipo Norma	:Decreto 71
Fecha Publicación	:14-07-2005
Fecha Promulgación	:31-03-2005
Organismo	:MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
Título	:PROMULGA ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR (SOLAS 1974) Y EL CODIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCION DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS PBIP, ADOPTADAS POR LA CONFERENCIA DE LOS GOBIERNOS CONTRATANTES DE DICHO CONVENIO
Tipo Versión	:Única De: 14-07-2005
URL	:
	http://www.leychile.cl/N?i=240027&f=2005-07-14&p=

PROMULGA ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR (SOLAS 1974) Y EL CODIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCION DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS PBIP, ADOPTADAS POR LA CONFERENCIA DE LOS GOBIERNOS CONTRATANTES DE DICHO CONVENIO

Núm. 71.- Santiago, 31 de marzo de 2005.- Vistos: Los artículos 32, N° 17 y 50), N° 1) de la Constitución Política de la República, y la ley N° 18.158.

Considerando:

Que la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS 1974, adoptó las Enmiendas al Anexo del Convenio y el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias PBIP, mediante las resoluciones 1 y 2, respectivamente, de fecha 12 de diciembre de 2002.

DECRETO PROMULGATORIO

Que dichas Enmiendas y el Código fueron aprobados por el Congreso Nacional, según consta en el oficio N° 5.202, de 19 de octubre de 2004, de la Honorable Cámara de Diputados.

Que el Instrumento de Ratificación fue depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional con fecha 2 de marzo de 2005.

Decreto:

Artículo único.- Promúlganse las Enmiendas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS 1974, y el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias PBIP, adoptados mediante las resoluciones 1 y 2, respectivamente, de 12 de diciembre de 2002; cúmplanse y llévense a efecto como ley y publíquense en la forma establecida en la ley N° 18.158.

Anótese, tómese razón, regístrese y publíquese.- RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República de Chile.- Ignacio Walker Prieto, Ministro de Relaciones Exteriores.

Lo que transcribo a US. para su conocimiento.- Demetrio Infante Figueroa, Embajador, Director General Administrativo.