**Boletín N° 13.936-21**

**Proyecto de ley, iniciado en moción de los Honorables Senadores señor Quinteros, señora Muñoz y señor De Urresti, sobre medidas de seguridad en el sector pesquero artesanal.**

La pesca constituye una de las actividades económicas más importantes para el país. El sector, representa cerca del 1% del PIB nacional y ha dado lugar, durante los últimos años, a exportaciones cercanas a US$. 1.200 millones de dólares anuales, incluyendo productos congelados, derivados, harina de pescado y conservas.

Como fuente de trabajo, este sector ha representado históricamente la subsistencia e ingreso de más de 100.000 personas, de la cuales, 80.000 corresponden a la pesca artesanal y, de este número, aproximadamente un cuarto, corresponde a mujeres. Lo anterior, considera tanto pesca artesanal propiamente tal, como buceo y recolección de orilla.

Además de las dificultades propias de los riesgos y contingencias de la actividad, esta se ha desenvuelto por años en una gran informalidad, derivado de la condición de trabajadores independientes en que se desempeñan los pescadores artesanales, producto de la inexistencia de figuras específicas en la regulación del trabajo.

Lo expuesto es el resultado de factores culturales, así como de la manera en que se desarrolla la pesca en sí, que varía según la zona geográfica del país y el recurso objeto de la pesca.

De acuerdo al informe estadístico de emergencias marítimas de DIRECTEMAR, correspondiente al año 2019, entre 7 áreas de actividad que suman 708 personas involucradas en situaciones de emergencia, el 50% de los afectados corresponde a la pesca artesanal, registrándose una mayor frecuencia en las gobernaciones marítimas de Puerto Montt, Punta Arenas y Talcahuano, lo que se explica por las condiciones climáticas imperantes en esas zonas del sur del país.

En este marco, y con el objetivo de incorporar a nuestra legislación algunas medidas de protección de la seguridad del sector pesquero artesanal, se propone el siguiente

**PROYECTO DE LEY**

Artículo 1°- Modifíquese la Ley N°18.892, General de Pesca y Acuicultura, agregando un nuevo inciso tercero al artículo 50 C, del siguiente tenor:

“El armador será responsable de que su tripulación cuente con la ropa y elementos de seguridad necesarios para el tipo de viaje y faena que vaya a realizarse. Asimismo, será responsable de que la tripulación cuente con los mínimos tiempos de descanso compatibles con la jornada y viajes de pesca de los que se trate.”

Artículo 2°- El Estado procurará avanzar con la mayor rapidez en materia de normativa de seguridad para las actividades del sector pesquero artesanal, en especial, aquellas que representan mayor riesgo, como el buceo.

Artículo 3°- Modifíquese el Decreto Ley N°2.222, de 1978, Ley de Navegación, en el siguiente de sentido:

1. Agréganse los siguientes incisos segundo y tercero al artículo 58:

 “El capitán será igualmente responsable en caso de que se esté empleando el piloto automático de la embarcación.

 Además de los requisitos teóricos que se requieren para obtener el grado de capitán, se exigirá, complementariamente a dicho título, un mínimo de horas de experiencia en el mar, que se dividirán en un 50% como capitán de la nave sin uso de piloto automático y otro 50% utilizando tal mecanismo. Todo lo anterior, de conformidad al Reglamento. Lo expuesto, deberá certificarse por la autoridad marítima.

1. Intercálase, en el inciso primero del artículo 123, entre las palabras “adoptarán” y “la”, la expresión “siempre”.
2. Agrégase, luego del punto final del inciso primero del artículo 123, que pasa a ser punto y seguido, lo siguiente: “Asimismo, podrán prestar auxilio aquellas naves que se encuentren en las cercanías de la nave siniestrada si es que la autoridad marítima no ha llegado a prestar el auxilio que establece este artículo.”

Artículo 4°- Modifíquese el artículo 909 del Código de Comercio, agregando los siguientes incisos segundo y tercero:

“El capitán será igualmente responsable en caso en que se esté empleando el piloto automático de la embarcación.”

Además de los requisitos teóricos que se requieren para obtener el grado de capitán, se exigirá, complementariamente a dicho título, un mínimo de horas de experiencia en el mar, que se dividirán en un 50% como capitán de la nave sin uso de piloto automático y otro 50% utilizando tal mecanismo. Todo lo anterior, de conformidad al Reglamento. Lo expuesto, deberá certificarse por la autoridad marítima.”