INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY DE FOMENTO A LA MARINA MERCANTE Y LA LEY DE NAVEGACIÓN, PARA FOMENTAR LA COMPETENCIA EN EL MERCADO DEL CABOTAJE MARÍTIMO.

BOLETÍN Nº 14.532-15

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informar el proyecto de ley individualizado en el epígrafe, de origen en un mensaje de S.E. el Presidente de la República, en primer trámite constitucional y reglamentario, con urgencia calificada de "suma".

I.- CONSTANCIAS PREVIAS.

1.- IDEA MATRIZ O FUNDAMENTAL DEL PROYECTO.

- Disponer la apertura del cabotaje marítimo con el propósito de crear condiciones para optimizar la cadena logística y el transporte multimodal, generando mejoras de competitividad en la industria y erradicando movimientos de carga ineficientes que se desarrollan en las costas y puertos del país.

2.- NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO CONSTITUCIONAL O DE QUORUM CALIFICADO.

NO HAY.

3.- TRÁMITE DE HACIENDA.

NO HAY.

4.- EL PROYECTO FUE APROBADO EN GENERAL POR MAYORÍA DE VOTOS.

VOTARON A FAVOR EL DIPUTADO SEÑOR JUAN ANTONIO COLOMA Y LOS EXDIPUTADOS SEÑORES RENÉ MANUEL GARCÍA, JAVIER HERNÁNDEZ, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ E IVÁN FLORES. LO HIZO EN CONTRA EL DIPUTADO SEÑOR JAIME MULET Y SE ABSTUVIERON EL DIPUTADO SEÑOR FÉLIX GONZÁLEZ Y EL EXDIPUTADO SEÑOR ALEJANDRO SANTANA.

5.- SE DESIGNÓ DIPUTADO INFORMANTE AL SEÑOR MAURO GONZÁLEZ VILLARROEL.

****

Durante este trámite reglamentario se contó con la asistencia y participación de los Ministros de Economía, Fomento y Turismo, señor Nicolás Grau, y de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, del Ex Ministro de Economía, señor Lucas Palacios, del Ex Subsecretario de Economía, señor Julio Pertuzé, del Subfiscal Nacional de la Fiscalía Nacional Económica, señor Felipe Cerda, del Presidente de la Federación Gremial de dueños de camiones, señor Carlos Bretti, del Presidente de la Federación Nacional de Sindicatos de Oficiales de Naves Mercantes y Especiales de Chile, señor Arturo Bravo, representantes de Conadecus, del Gerente General de la Asociación Gremial de Armadores del Transporte Marítimo, Fluvial, Lacustre y Turístico Sur Austral, ARMASUR, señor Manuel Bagnara, del gerente general de la Asociación Nacional de Armadores, señor Ricardo Tejada Curti, del presidente del Sindicato Interempresa de Oficiales de Marina Mercante (SI.MAR), de la Alianza Marítima de Chile (ALMAR) y de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), La Alianza Marítima de Chile, Federaciones, Gremios y Sindicatos marítimos, la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), Armadores nacionales y regionales (ANA y ARMASUR), señor Héctor Azúa, del Gerente Corporativo Supply Chain, de la Empresa Nacional del Petróleo (ENAP), señor Julio Aranis, del presidente del Sindicato Profesional de Choferes de Camiones de Chile, SITRACH, señor José Sandoval, del presidente de la Asociación de Consumidores y Consumidoras FOJUCC, señor Pablo Rodríguez, del presidente de la Federación de Tripulantes de la Marina Mercante de Chile, señor Diógenes Mancilla, del abogado de la PUCV, profesor de derecho marítimo, señor Claudio Barroilhet, del presidente del Sindicato Inter Empresas Mar del Sur, señor Walter Sandoval, Secretario del Sindicato de Oficiales SIOMMA y Director de la Alianza Marítima de Chile, señor Alejandro Tenorio, de la economista, señora Andrea Butelman, del experto en temas de libre competencia, señor Claudio Agostini, del abogado experto en derecho marítimo y comercial, señor Patricio Cuevas, de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Directemar), el Vicealmirante Fernando Cabrera y Contraalmirante Juan Gajardo, de la dirigenta y secretaria del Sindicato Interempresa de Mujeres Mercantes de Chile, señora María Gaete, del representante de la Federación de Sindicatos Navieros de Trabajadores del Sur (Fesitrasur), señor Álvaro Mansilla, del vocero de la Federación Nacional de Gente de Mar (Fenagemar), señor César Rojas Jara, de la Asociación Nacional de Armadores, la señora Paula Hurtado, de Federación de Sindicatos Marítimos y Gente de Mar (Fesimar), el director vocero señor Bernardo Araya Campusano, del Presidente del Sindicato de Empresa Administradora de Naves Humboldt Ltda, señor Simón Iván Pecarevic, del profesor de derecho marítimo, señor Max Genskowski, del Fiscal Nacional Económico, señor Jorge Grunberg, del señor Daniel Fernández, de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile, del señor Luis Díaz, Director Secretario del Concejo Austral de Trabajadores del Sur (Cosatram), del Presidente de la Alianza Marítima de Chile A.G. Clúster Marítimo Nacional, señor Rodolfo Ponce, de la presidenta del Sindicato Interempresas de Mujeres de la Marina Mercante, señora Fabiola Castillo, del Director del Trabajo, señor Pablo Zenteno, del Sindicato de conductores interempresas de Chile (Sitrach), los señores Carlos Salazar, gerente de desarrollo y Sergio Pérez, socio del Consejo Superior, del señor Luis González Gómez de la Federación Nacional de Sindicato de Oficiales de Naves Mercantes y Especiales de Chile (Fenasiomechi), del señor Enrique Runin, de la Corporación de Puertos del Cono Sur, del Lonco señor Juan Guaquin,

capitán Marina Mercante, de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente - Dirinmar: Subdirector Capitán de Navío Señor Sigfrido Ramírez Braun, del señor Augusto Barahona, Director interino Carrera Marina Mercante de la Universidad Andrés Bello, del presidente de la Organización de Consumidores y Usuarios (Odecu), señor Stefan Larenas y del Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Juan Andrés De La Maza Larraín, acompañado del Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, Contraalmirante, don Juan Gajardo Romero.

****

II.- ANTECEDENTES.

El mensaje en análisis considera los siguientes fundamentos:

I. ANTECEDENTES

1. El cabotaje marítimo se encuentra reservado a las naves nacionales

El cabotaje de carga, entendido como el transporte marítimo, fluvial o lacustre de carga entre puntos del territorio nacional, se encuentra reservado a las naves de bandera nacional, conforme a lo establecido en el artículo 3 del decreto ley N°3.059, de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante.

Excepcionalmente, las naves mercantes de bandera extranjera pueden realizar cabotaje de carga en los siguientes casos que contempla la Ley de Fomento a la Marina Mercante:

a) Licitación: en el caso de volúmenes de cargas superiores a 900 toneladas, las naves extranjeras pueden participar en licitación pública convocada por el usuario. Para efectos de comparación de tarifas, las ofertas económicas de servicios con naves extranjeras se castigan en un porcentaje similar a la tasa de arancel aduanero.

b) Permiso especial o waiver: en el caso de volúmenes de cargas iguales o inferiores a 900 toneladas, siempre y cuando no exista disponibilidad de naves nacionales, la autoridad marítima podrá autorizar el embarque de carga.

c) Reputación de naves: arriendo de una nave mercante de bandera extranjera por una empresa naviera nacional que recibe el reconocimiento temporal como chilena por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Este arriendo es por un plazo de hasta seis meses, renovable total o parcialmente, y el tonelaje del buque reputado no puede exceder el 50% del tonelaje propio que integran los buques que la compañía naviera tiene matriculado en Chile.

Para el caso del cabotaje de pasajeros, la ley N°21.138, publicada en el Diario Oficial con fecha 26 de febrero de 2019, incorporó una nueva definición, estableciendo la posibilidad que las naves extranjeras de más de 400 pasajeros pueden participar en el transporte de pasajeros entre puertos del país, cuando cuenten con capacidad de pernoctación a bordo y tengan como función el transporte de pasajeros con fines turísticos.

2. Pese a existir excepciones, competidores extranjeros tienen desventajas adicionales que desincentivan su participación en el mercado

Incluso en las excepciones puntuales que establece la Ley de Fomento a la Marina Mercante para permitir que naves con bandera extranjera participen del cabotaje en Chile, sus artículos tercero y sexto establecen barreras de entrada que dificultan la participación de los navieros extranjeros en el mercado antes señalado. Entre éstas se cuentan: a) en procesos de licitación, para efectos de comparación entre ofertas con buques chilenos y extranjeros se aplica a estos últimos un castigo de 6% (equivalente al arancel aduanero) sobre el precio ofertado y, en caso que se adjudique un extranjero, los navieros chilenos pueden acogerse a un proceso de reclamación ante una comisión de autoridades establecida en el artículo 4 de dicha ley, que en caso de acogerse, el extranjero debe pagar una multa a beneficio fiscal de 1% a 25% del valor del flete según lo determine dicha comisión; b) para obtener la autorización para embarcar cargas inferiores a 900 toneladas en buques extranjeros, es necesario que se acredite la inexistencia de buques de bandera chilena, lo que implica demostrar que la espera de un buque chileno o reputado genera atrasos desde 3 a 8 días desde la fecha fijada de embarque, dependiendo si se trata de cargas de pronto deterioro o no perecibles; c) la limitación para reputar naves de bandera extranjera, ya que no puede exceder por sobre un 50% el tonelaje propio que la misma compañía naviera ostenta a través de buques con bandera chilena; d) las altas cargas tributarias sobre los contratos de transporte de mercancías por mar y de arriendo (fletamento) celebrados con navieras extranjeras cuando las excepciones mencionadas de la ley lo permiten.

Debido a la reserva de cabotaje y las barreras de entrada para sus excepciones, las naves extranjeras se ven impedidas de ofrecer servicios, inhibiendo la competencia y obligando a otros sectores productivos del país a soportar procesos logísticos ineficientes. Algunos ejemplos que muestran lo anterior son: a)según cotizaciones efectuadas a armadores chilenos y extranjeros, el costo al usuario para trasladar una determinada carga entre un puerto de la zona central y norte de Chile es aproximadamente un 40% más alto que entre un puerto de la zona central y el Puerto de Callao en Perú (Agostini, Briones y Mordoj, 2018); b) buques arrendados para servicio de comercio exterior que atienden el litoral del Norte Grande de Chile no pueden levantar carga en su ruta hacia la zona central a pesar de tener capacidad ociosa; c) ante un cierre de puerto por fuerza mayor o paro portuario, los buques extranjeros que traen mercadería del exterior, depositan la carga en el Puerto del Callao, en vez de un puerto chileno cercano al puerto de destino; d) el papel que se exporta en naves extranjeras desde la Región del Biobío a la ciudad de La Paz (Bolivia) tiene que pasar por el Puerto de Callao para su transbordo a Arica; e) los productores agrícolas de Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) que exportan soya a las empresas salmoneras nacionales del sur, deben utilizar el puerto peruano de Matarani en vez del Puerto de Arica, ya que en este último no hay servicios de naves de bandera chilena, y la reserva de bandera impide el embarque en naves extranjeras.

3. La participación histórica de extranjeros en el mercado de cabotaje ha sido mínima, limitándose con ello potenciales beneficios para usuarios

Los puntos descritos anteriormente han contribuido a que la participación extranjera en el mercado de cabotaje sea mínima. Por ejemplo,

según el análisis de estadísticas portuarias del Boletín de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante de Chile (DIRECTEMAR), edición 2020, en el año 2019, sólo un 0,3% de la carga de cabotaje se movilizó mediante naves de bandera extranjera (no reputadas como chilenas). Si bien el 11,3% de la carga de cabotaje se movilizó a través de naves extranjeras reputadas como chilenas, esto se debió realizar exclusivamente a través de empresas navieras chilenas.

4. Existe una alta concentración del mercado de cabotaje de grandes volúmenes

Según el análisis de DIRECTEMAR ya referido y a un estudio de "Quiroz y Asociados" del año 2018, en el mercado de transporte de graneles líquidos, que representa aproximadamente el 48% del mercado nacional de cabotaje, el 100% del tráfico está concentrado en sólo dos oferentes. En este sentido, aplicado el índice de Hirschman-Herfindahl (HHI) sobre dicho transporte (uno de los indicadores más comúnmente utilizados para medir el grado de concentración de una industria), se obtienen 5.338 puntos, lo cual da cuenta de un mercado altamente concentrado (la Fiscalía Nacional Económica considera que índices sobre 2.500 puntos dan cuenta de mercados altamente concentrados, y en la práctica internacional, sobre los 1.800 puntos dan cuenta de mercados concentrados). En el mercado de graneles secos, que representa el 24% del total nacional de cabotaje, los dos mayores oferentes concentran el 93% del tráfico y el HHI respectivo es de 4.370 puntos, sin corregir por la integración de socios que participan de ambas compañías marítimas.

Es evidente entonces que la reserva del cabotaje a naves chilenas y su relación con elevados niveles de concentración en la industria, impide el ingreso de más proveedores de servicio que podrían generar mayor competencia y beneficios, tanto para las personas y empresas que necesitan movilizar su carga, como para los consumidores finales de aquellos bienes que podrían beneficiarse de un medio de transporte más barato y eficiente.

En el caso de los mercados de cabotaje sur-austral, es decir, desde la ciudad de Puerto Montt hacia el sur, donde se encuentra el denominado mercado de "conectividad", de servicios a la acuicultura y de servicios de turismo, los índices de concentración muestran niveles razonables de competencia. Todos estos servicios se desarrollan a través de naves que operan en zonas de escaso o nulo acceso por vía terrestre en el sur de Chile, y según el estudio de Quiroz y Asociados antes mencionado, los tres mayores oferentes concentran un 30% en el mercado de "conectividad", y un 51% en la industria de servicios a la acuicultura. El mercado de turismo no presenta indicios de concentración, pero es un mercado que se asocia a pasajeros, por lo que queda fuera de este análisis.

Finalmente, se encuentra el mercado de carga general de grandes distancias, que se desempeña desde la ciudad de Puerto Montt hacia el norte del país o entre puertos ubicados al norte de dicha ciudad, representando tan sólo el 5% de la carga total de cabotaje. Este mercado es operado por muy pocos actores que movilizan una gran variedad de productos.

5. Existen requisitos especiales para constituir una empresa naviera chilena y para enarbolar pabellón nacional

En paralelo a las restricciones mencionadas por la reserva de bandera para efectuar cabotaje y a sus consecuencias de un mercado cerrado y concentrado, el artículo 11 del decreto ley N° 2.222, de 1978, que Sustituye la Ley de Navegación, establece aún más barreras de entrada para la

participación de extranjeros, en cuanto señala que si el propietario de una nave fuere una sociedad, se considerará chilena siempre que tenga su domicilio principal y su sede real y efectiva en Chile; que su presidente, gerente y mayoría de directores o administradores, según el caso, sean chilenos y que la mayoría del capital social pertenezca a personas naturales o jurídicas chilenas. Además, los requisitos anteriores se deben cumplir para las personas jurídicas socias de una sociedad propietaria de naves, lo que dificulta aún más la llegada de capitales extranjeros que desean entrar en este mercado.

Por otra parte, el artículo 14 de la mencionada ley establece que, para mantener enarbolado el pabellón nacional, es decir, mantener en operación una nave de bandera nacional, su capitán, y el 100% de la oficialidad y tripulación deben ser chilenos, difiriendo de la normativa laboral que rige para todo el resto de las industrias del país.

II. OBJETIVOS DEL PROYECTO

La apertura del cabotaje crearía condiciones para optimizar la cadena logística y el transporte multimodal, generando mejoras de competitividad en la industria y erradicando movimientos de carga ineficientes que se desarrollan en las costas y puertos del país. En consecuencia, se buscan beneficios económicos para todos los consumidores finales de bienes del país. Por ejemplo, menores precios de flete para transporte de insumos como los combustibles podrían generar beneficios directos en las zonas extremas del país. Asimismo, el desarrollo de estas zonas aisladas se podría potenciar con tarifas más bajas de transporte marítimo entre puertos chilenos.

1. Menores tarifas por mayor número de oferentes (fomentar competencia)

Eliminar barreras de entrada incentiva la llegada de nuevos actores internacionales, provocando más oferta, y esto, a su vez, menores tarifas. Según un artículo de Agostini, Briones y Mordoj del año 2018, la apertura de cabotaje en Chile reduciría las tarifas de fletes nacionales entre un 40% y 55%, y los beneficios anuales para los usuarios podrían ir desde los USD 300 millones hasta los USD 432 millones, dependiendo de la elasticidad, precio de la demanda y las bases de comparación por distancia entre fletes efectuados por navieras nacionales y extranjeras.

2. Aprovechar ganancias logísticas derivadas de la capacidad ociosa de naves de comercio exterior

La reserva de cabotaje impide aprovechar las oportunidades de eficiencia derivadas del hecho que la mayor parte del comercio exterior chileno es transportado por naves extranjeras que recalan en más de un puerto nacional. Esto, pues aun cuando la ubicación relativa de Chile en la costa oeste de Sudamérica resulta en que buena parte de las naves de comercio exterior recalen en puertos chilenos con capacidad ociosa en sus bodegas y cubiertas, dichas naves se ven imposibilitadas de transportar carga entre puertos chilenos (a excepción de embarques menores elegibles para el mecanismo de waiver, que, según lo ya mencionado, en el año 2019 correspondió a un 0,3% del total de la carga). Esto afecta tanto a carga que se origina dentro del país, como a carga de comercio internacional que se quisiera trasladar entre dos puertos chilenos.

Lo anterior es particularmente sensible en el caso de la tarea regular que realizan las empresas navieras de reposicionar contenedores vacíos entre puertos chilenos según sus propias necesidades logísticas: la reserva de carga impide la utilización de estas unidades para transportar carga durante este reposicionamiento, perdiéndose la posibilidad de transportar carga a tarifas que debieran ser comparativamente bajas.

En un escenario competitivo, las empresas navieras debieran ser capaces de generar una optimización logística de forma tal que puedan comenzar a ofrecer servicios regulares entre puertos chilenos, con tarifas menores asociadas a su bajo costo marginal, obteniendo así ganancias de eficiencia para los usuarios locales.

3. Mayor uso del mar como vía de transporte

Según el boletín estadístico de la DIRECTEMAR edición 2020, en el año 2019, el transporte de carga de cabotaje marítimo alcanzó 11,5 millones de toneladas. De ellas, 76% corresponde a graneles sólidos y líquidos, y sólo un 24% a carga general y conectividad. En comparación con otros países, Chile tiene una geografía particularmente apta para el cabotaje marítimo: las distancias longitudinales a recorrer son largas y los centros de generación de carga están ubicados cerca de la costa. Sin embargo, según estadísticas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sólo el 4% de la carga de cabotaje se transporta por vía marítima (estadística que no ha variado en el tiempo).

Al incentivarse una mayor competencia dentro del mercado con la apertura del cabotaje y, con ello, una reducción de tarifas de flete, se crean las condiciones necesarias para un aumento de participación de la vía marítima en el transporte de carga a nivel nacional. De este modo, se genera un potencial ahorro por la reducción de costos de provisión y mantención de infraestructura vial, además de beneficios por menores externalidades negativas como congestión, contaminación y accidentes.

III. CONTENIDO DEL PROYECTO

El proyecto introduce modificaciones al decreto ley N° 3.059, de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante, y al decreto ley N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación.

1. Modifica el decreto ley N° 3.059, de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante

Si bien la Ley de Fomento a la Marina Mercante busca favorecer su desarrollo, esta labor debe ser llevada a cabo en cumplimiento con lo establecido en su artículo primero, es decir, “en armonía con el interés general”. No obstante, la regulación actual del transporte marítimo entre puntos del territorio nacional, que contempla la reserva para naves de bandera chilena, constituye una barrera a la entrada de más oferentes del servicio y, de esta forma, impide generar ganancias de eficiencia por optimización logística de las rutas y utilización de capacidad ociosa de las naves a costo marginal muy bajo. Como resultado, se observan tarifas de flete poco competitivas, restándole así dinamismo al mercado y desincentivando el uso del mar como vía de transporte masiva.

Por los motivos expuestos es que el presente proyecto de ley plantea la apertura del cabotaje para naves extranjeras, con el fin de

permitirles optimizar el uso de la capacidad de sus naves, aumentar la oferta disponible a precios competitivos y aprovechar la ruta natural que significa la extensa costa chilena. Por tanto, el proyecto de ley modifica el artículo 3° del decreto ley N° 3.059, señalando que las naves mercantes extranjeras podrán ofrecer libremente servicios de cabotaje cuando muevan carga entre dos puertos del país.

Adicionalmente, respecto al mercado de cabotaje de pasajeros, se propone eliminar el umbral de 400 pasajeros, y así permitir que cruceros extranjeros con capacidad menor puedan competir en este mercado.

Cabe mencionar que la liberación de la reserva de bandera chilena no implica tratos diferenciados para las naves extranjeras en materia laboral ni tributaria, por lo que las naves extranjeras que realicen actividades de manera permanente en Chile deberán competir en igualdad de condiciones con las navieras nacionales.

En ámbitos laborales, en virtud del principio de territorialidad, la ley laboral chilena rige íntegramente respecto de los contratos de trabajo celebrados para producir efecto en Chile, independientemente de la nacionalidad de los trabajadores o del empleador. Por ello, la apertura de cabotaje no permitirá que naves extranjeras que operen permanentemente en Chile se rijan por normativas laborales internacionales, debiendo someterse a la regulación laboral del Código del Trabajo de Chile.

Por su parte, en materia tributaria, estas naves seguirán siendo gravadas con el impuesto adicional de los artículos 59 o 60 del decreto ley N°824 de 1974, Ley sobre Impuesto a la Renta, dependiendo si el tipo de contrato celebrado es de fletamento (arriendo) o de transporte de mercancías por mar (flete) respectivamente. Adicionalmente, de operar de manera permanente, y en caso de que se constituya un establecimiento permanente, tributarán de la misma manera que las compañías chilenas.

La liberación de la reserva de bandera implica eliminar disposiciones que se tornan innecesarias, como consecuencia de la apertura de cabotaje. Dentro de ellas se destacan:

a. Las excepciones actuales que contempla la ley a través de licitación o waiver junto a sus respectivos requisitos

Los incisos terceros a sexto del artículo 3° de la Ley de Fomento a la Marina Mercante establecen el mecanismo de licitación en el cual pueden participar naves extranjeras, que resulta innecesario mantenerlo al eliminar la reserva de cabotaje para banderas nacionales.

El inciso séptimo del artículo 3° establece el método de waiver, otorgando facultades a la autoridad marítima local para excluir a naves mercantes extranjeras del cabotaje cuando, a su juicio, existan razones suficientes para así disponerlo. Con el objeto de evitar que la apertura del cabotaje planteada en este proyecto de ley pueda verse limitada discrecionalmente, es que se elimina esta facultad.

b. La regulación existente en la ley referida al transporte de contenedores vacíos en cabotaje

El proyecto de ley elimina, además, la regulación existente en los incisos octavo y noveno del artículo 3° de la Ley de Fomento a la Marina Mercante, para hacerlo coherente a las interpretaciones legales existentes,

en circunstancias que, por una parte, el numeral 5) del decreto ley N°824 de 1974, Ley sobre Impuesto a Renta, dispone “No se considerará cabotaje al transporte de contenedores vacíos entre puntos del territorio nacional”, y por otra, el artículo 47 de la ley N° 18.899 sobre normas complementarias de administración financiera, de incidencia presupuestaria y de personal, declara, interpretando el artículo 3° de la Ley de Fomento de la Marina Mercante Nacional, “que el transporte de contenedores vacíos no constituye cabotaje para los efectos de reserva de carga contemplada en dicho artículo”.

2. Modifica el decreto ley N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación

a. Se eliminan barreras para las sociedades que participan en una sociedad naviera chilena

Para poder matricular una nave en Chile, la ley actual obliga a la persona jurídica propietaria de la nave a cumplir con una serie de requisitos, a saber, tener su domicilio y sede real y efectiva en Chile, que su presidente, gerente y mayoría de directores o administradores, según el caso, sean chilenos, y que la mayoría de su capital social pertenezca a personas naturales o jurídicas chilenas.

Asimismo, estos requisitos se aplican respecto de cualquier persona jurídica que pretenda participar en el capital de la naviera dueña de la nave. Lo anterior constituye una gran barrera de entrada a nuevos capitales para que se puedan constituir nuevas navieras en Chile.

En este sentido, el proyecto elimina estos requisitos para las empresas que inviertan a su vez en navieras chilenas, facilitando la llegada de capitales al país y fomentando la competencia.

Adicionalmente, se eliminan los requisitos para que una naviera chilena pueda matricular naves en Chile, en lo referente a la nacionalidad de sus gerentes o administradores y directores.

Sin embargo, para resguardar el uso correcto del pabellón y matrícula chilena, se mantiene el requisito establecido para poder matricular una nave en Chile, por el que se exige que su propietario sea chileno, entendiéndose por tal, en el caso de sociedades o comunidades, que tengan su domicilio efectivo en el país.

b. Armoniza el porcentaje de oficiales y tripulantes de una nave para poder enarbolar el pabellón chileno a las normas del Código del Trabajo

Actualmente la Ley de Navegación exige que, para mantener enarbolado el pabellón chileno de una nave, es obligatorio que el capitán, y el total de su oficialidad y tripulación, sean de nacionalidad chilena. Se propone reformar este requisito establecido en el artículo 14 de la Ley de Navegación, adecuándolo al porcentaje máximo de extranjeros que puede tener cualquier empleador de una industria en Chile. Esta liberación propuesta no es absoluta, ya que el porcentaje se armoniza al 15% actualmente establecido en el Código del Trabajo, equiparando esta industria a la norma general aplicable en Chile, evitando así labores de trato preferencial y/o protegidas.

Sin perjuicio de lo anterior, tratándose del capitán, se mantendrá el requisito de la nacionalidad chilena por la siguiente particularidad que

amerita un análisis especial: existe una razón de representatividad de bandera fuera del territorio nacional, donde el capitán es quien asume las responsabilidades de cada nave chilena que navega en aguas internacionales. Por esta misma razón, la experiencia comparada muestra que es muy poco habitual que un país permita a un capitán extranjero enarbolar su bandera.

Del mismo modo, se mantendrá el requisito de la nacionalidad chilena para el primer oficial, a fin de mantener el mando de la embarcación en un oficial nacional, en caso de una eventual incapacidad del capitán y consecuente sucesión de mando.

Es importante destacar que esta normativa aplica para enarbolar el pabellón nacional. Sin embargo, no tiene relación con la apertura de cabotaje, por lo que a las potenciales naves extranjeras que operen en aguas territoriales, les regirá la normativa del Código del Trabajo.

c. Resguardo de la Reserva Naval de la República

Con el objetivo de resguardar los intereses nacionales en caso de guerra, conflictos internacionales que amenacen la seguridad del país, conmoción interna, calamidad pública, u otras emergencias, se establece que, además de las naves o artefactos que tengan pabellón nacional, también formarán parte de la Reserva Naval de la República a que se refiere el artículo 98 de la Ley de Navegación, las naves o artefactos navales que operen permanentemente en Chile, es decir, estas naves también serán parte del servicio nacional activo, cuando el Presidente de la República debidamente califique uno de los casos anteriores.

Finalmente, con todo, dado que el proyecto solamente elimina la prohibición de realizar cabotaje por aguas interiores a nave extranjeras, pero no autoriza por sí mismo la navegación de ellas por dichas aguas, se deja constancia que en ningún caso lo dispuesto en esta ley modifica las otras normas del navegación por aguas interiores establecido en la legislación chilena y en el Tratado de Paz y Amistad entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Argentina de 1984, promulgado mediante decreto supremo N° 401, de 1985, del Ministerio de Relaciones Exteriores.

****

III.- INTERVENCIONES.

PRESENTACIONES:

1. **El Ex Ministro de Economía, señor Lucas Palacios**, realizó una presentación en la cual recapituló sobre los objetivos del proyecto de ley e indicó que la reserva de cabotaje hoy es una medida proteccionista infundada que resulta en un mercado de transporte marítimo de carga entre puertos chilenos concentrado, muy poco competitivo y por consecuencia, con tarifas más altas.

Objetivos del Proyecto de Ley

Modificar la Ley de Navegación y la Ley de Fomento a la Marina Mercante

1. Reducir tarifas, por mayor número de oferentes y menores costos (fomento de la competencia)
2. Aumentar la eficiencia del mercado, aprovechando el uso de la capacidad ociosa de naves extranjeras.
3. Mayor uso del mar como vía de transporte.

Actualmente, el principal problema radica en la alta concentración de mercado en el cabotaje de grandes volúmenes que representa casi el 80% del total de la carga de cabotaje. Solo dos empresas participan en el mercado de líquidos y solo tres empresas en el mercado de sólidos. Es decir, son pocos los actores en el mercado de cabotaje.

Problema: Alta concentración de mercado en pocos actores

Cabotaje 2019

Mercado altamente concentrado:
HHI > 2.500
*Fiscalía Nacional Económica

- **Granel líquido: HHI= 5.338** (2 competidores) — 48%
- **Granel sólido: HHI= 4.370** (3 competidores) — 28%
- **Carga General** — 24%
  Depende según zona geográfica
  Norte del paralelo 41° : HHI > 2500
  Sur del paralelo 41°: HHI < 2500

Restricciones que explicarían el problema:

Restricciones del cabotaje: 1. Bandera

Artículo 3° Ley de Fomento a la Marina Mercante
(D.L 3.059 de 1979)

El cabotaje de cargas se encuentra reservado por ley a las naves chilenas, **salvo 3 excepciones** en que naves extranjeras pueden operar:

1. Licitación pública cuando se trate de volúmenes superiores a 900 toneladas.
2. Permiso especial o *waiver* para cargas inferiores a 900 toneladas, siempre y cuando no exista disponibilidad de banderas chilenas.
3. Reputar o registrar temporalmente (hasta 6 meses, renovable total o parcial) naves extranjeras como chilenas. El tonelaje arrendado o fletado no puede exceder el 50% de sus tonelajes propios.

Restricciones del cabotaje: 2. Requisitos adicionales

Ley de Navegación
(D.L. 2.222 de 1978)

Requisitos que dificultan la inscripción de naves en el registro chileno:

- Empresa sea chilena.
- Con sede principal en Chile.
- Con gerente y mayoría de directores chilenos.
- Más de 50% de capital chileno.
- Adicionalmente, **los requisitos anteriores son exigibles para los socios de la sociedad propietaria de nave** (aplica aguas arriba).

Requisitos para mantener enarbolado el pabellón nacional:

- Capitán chileno.
- Oficialidad 100% chilena.
- Tripulación 100% chilena.

El resultado, según manifestó el Ministro, es gran ineficiencia y falta de competitividad:

Expuso las modificaciones que se proponen:

Luego, aclaró una serie de inquietudes que se han manifestado en la comisión:

Respecto a que se trata de un proyecto inconsulto:

Respuestas a inquietudes manifestadas en esta Comisión

El Proyecto de Ley fue consultado en innumerables ocasiones

- El Ministerio de Economía se reunió con **múltiples actores**: Asociaciones de Armadores, Usuarios del Servicio de Transporte Marítimo y Expertos, entre otros.
- A lo largo de los años, en diversas instancias técnicas transversales de mejoras de productividad y competitividad del país, se concluyó en la conveniencia de eliminación de restricción de bandera.
- **Recomendaciones Internacionales**: Informe OCDE (año 2015) y de la International Transportation Forum de la OECD (año 2016).

11

Se dijo que la industria de la actual marina mercante presenta una fiera competencia:

Respuestas a inquietudes manifestadas en esta Comisión

La industria de marina mercante presenta niveles muy bajos de competencia

- El Ministerio de Economía y la FNE determinaron que el mercado de Cabotaje presenta índice concentración HHI superiores a 4.000 puntos (Desde 2.500 se define como "Altamente concentrado").
- Precios para mover carga dentro de Chile son en promedio, 40% superiores en comparación con mover carga hacia otros países, y similares a los precios de mover carga hacia China.

12

Respecto a que se dijo, que la gran mayoría de las naciones limitan con rigurosidad la actividad extranjera en sus territorios:

Sobre la supuesta dificultad de actores chilenos de competir con bandera extranjera o de conveniencia por los bajos costos que estas presentan o por los subsidios estatales que les dan sus estados y respecto a la pérdida de empleos, señaló lo siguiente:

Respecto al desmedramiento de la base nacional de aptitudes marítimas que provocaría el proyecto:

Respuestas a inquietudes manifestadas en esta Comisión

La Armada no perderá aptitudes marítimas con apertura del Cabotaje

- La Armada podrá seguir capacitando a los oficiales de Marina Mercante Nacional, o de los buques extranjeros que operen permanentemente en el país.
- "Toda nave, extranjera o nacional, deberá utilizar los servicios de practicaje y deberán estar sujetas a pilotaje. Artículo 35 Ley de Navegación y art. 1° y 31° del Reglamento de Practicaje y Pilotaje.

15

Sobre las malas condiciones que ofrecerían las banderas de conveniencia:

Respuestas a inquietudes manifestadas en esta Comisión

Existen mecanismos para resguardar las malas condiciones que ofrecerían las Banderas de Conveniencia

- Convenio sobre Trabajo Marítimo de la OIT de 2006, (suscrito por Chile) que obliga a los Estados firmantes a garantizar derechos mínimos a los trabajadores del mar. **Fiscalización estricta por parte de la DIRECTEMAR.**
- Convenio de Cooperación Mutua entre DIRECTEMAR y la DT el 2015, actualizado en 2019 por Acuerdo de Coordinación y Colaboración. **Fiscalización estricta por parte de la Dirección del Trabajo.**

16

A modo de conclusión, indicó:

Resumiendo...

Los beneficios asociados a la modificación de estas dos leyes: LFMM y Ley de Navegación

Menores precios finales de los bienes transportados debido a menores costos de transporte.

Es un beneficio directo a los consumidores.

Reducción en los precios de los fletes y otros costos asociados a la contratación de servicios de cabotaje por las empresas.

Mayor recaudación fiscal por mayor uso del transporte marítimo y menores subsidios a los combustibles fósiles que el Estado entrega al transporte terrestre.

Generación de empleo en el mercado del transporte marítimo por el fomento de éste, considerando que la ley laboral chilena establece un porcentaje máximo de trabajadores extranjeros de 15%.

17

2. El Ex Subsecretario de Economía, señor Julio Pertuzé, inició su exposición definiendo Cabotaje:

*"Transporte marítimo, fluvial o lacustre (**de carga/pasajeros),** entre puntos del territorio nacional, y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva".*

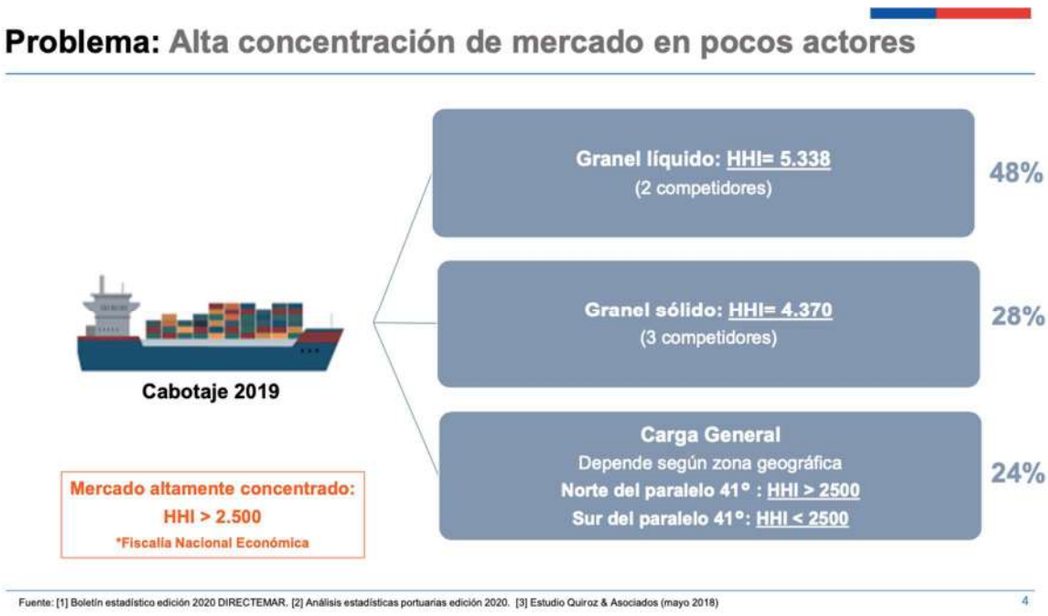
Se refirió a que hoy en día, la normativa es más bien proteccionista, infundada y que resulta en un mercado de transporte marítimo de carga que es concentrado, poco competitivo, y por consecuencia con tarifas más altas.

Luego, hizo presente los objetivos del proyecto de ley:

Respecto al punto 3 señaló que es particularmente importante en atención a consideraciones medio ambientales, ya que el transporte marítimo es el que tiene menor carga de CO2 por tonelada transportada.

Problemas:

Alta concentración de mercado en pocos actores:



Se refirió a los motivos que podrían estar ocasionando esta alta concentración de mercado en pocos actores, por restricciones al cabotaje:

1.- Restricción de la Bandera, regulada en el artículo 3 de la ley de Fomento a la Marina Mercante, donde el cabotaje de cargas se encuentra reservado por ley a las naves chilenas, salvo 3 excepciones en que naves extranjeras pueden operar:

a) Licitación pública cuando se trate de volúmenes superiores a 900 toneladas.

b) Permiso especial o *waiver* para cargas inferiores a 900 toneladas, siempre y cuando no exista disponibilidad de banderas chilenas.

c) Reputar o registrar temporalmente (hasta 6 meses, renovable total o parcial) naves extranjeras como chilenas. El tonelaje arrendado o fletado no puede exceder el 50% de sus tonelajes propios.

Luego, hizo presente los motivos por los cuales existe tan poco uso de bandera internacional:

- Licitaciones: debido al derecho de reclamación ante la adjudicación a una nave extranjera y un arancel aduanero de 6% a las ofertas de estas últimas.
-Waiver: la falta de disponibilidad de naves chilenas es una decisión de carácter discrecional.
- Reputación: el máximo 6 meses, 50% de registro propio de tonelaje y la aprobación queda sujeta a una Comisión (art. 4°, LFMM), y de igual manera, el servicio lo sigue prestando una naviera chilena.

2.- Requisitos Adicionales, es decir a parte de la reserva de la bandera ya mencionada, existe nuevos requisitos que afectan y fomentan dicha situación:

a) Requisitos que dificultan la inscripción de naves en el registro chileno:

- Empresa sea chilena.
- Con sede principal en Chile.
- Con gerente y mayoría de directores chilenos.
- Más de 50% de capital chileno.
- Adicionalmente, los requisitos anteriores son exigibles para los socios de la sociedad propietaria de nave (aplica aguas arriba).

b) Requisitos para mantener enarbolado el pabellón nacional:

- Capitán chileno.
- Oficialidad 100% chilena.
- Tripulación 100% chilena.

Los resultados de dicha situación se traducen en:

Propuesta proyecto de ley:

Propuesta Proyecto de Ley 2021

Modificar Ley de Fomento a la Marina Mercante "LFMM" (D.L 3.059)

	Medida	Descripción	¿Cómo tributa?	Impacto de la medida
1	**Abrir el cabotaje para naves extranjeras y eliminar disposiciones que, en consecuencia, se tornan innecesarias**	• **Eliminar la reserva de cabotaje** para naves extranjeras. • Cabotaje de pasajeros: eliminar el umbral mínimo de 400 pasajeros, permitiendo que cruceros extranjeros con menor capacidad puedan competir. • Eliminar los mecanismos de licitación y *waiver*. Su objetivo era permitir excepcionalmente el cabotaje de naves extranjeras por lo que ya no son necesarios. • Eliminar la norma de reciprocidad para mover contenedores vacíos en todo el territorio nacional.	• **Las naves extranjeras seguirán siendo gravadas con el impuesto adicional de la LIR,** dependiendo del tipo de contrato. • De operar de manera permanente, y en caso de que se constituya un establecimiento permanente, tributarán de la misma manera que las compañías chilenas.	• **Fomenta directamente la competencia en el mercado del cabotaje** y evita distorsiones ante cierres de puertos. • **Optimiza la cadena logística** al aprovechar la capacidad ociosa de naves extranjeras, y genera competencia entre el transporte terrestre y marítimo. • **Amplía la oferta turística** y potencialmente con precios menores. • Fomenta el uso del mar como vía de transporte.

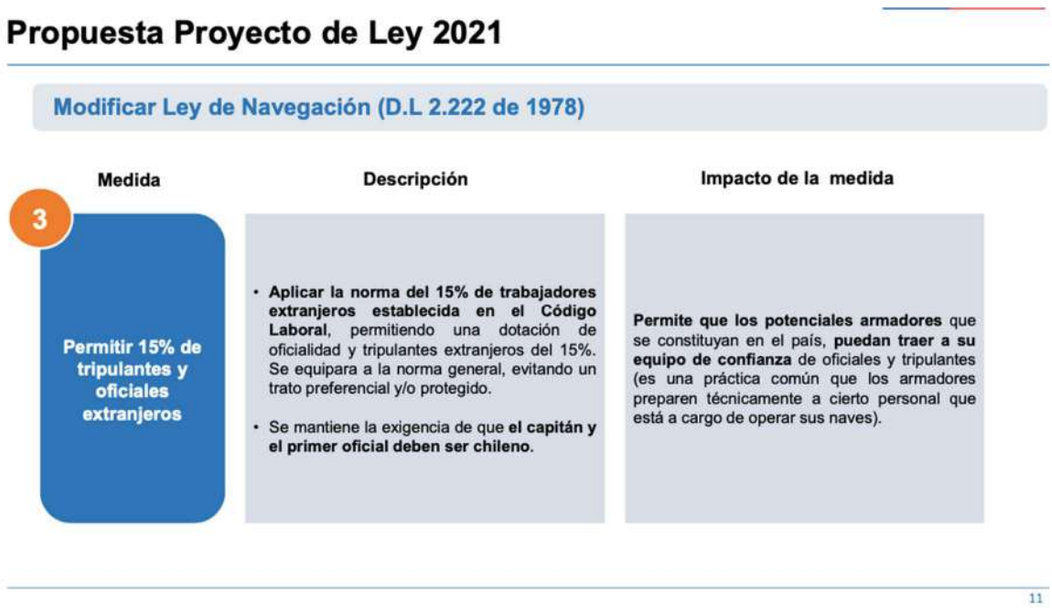
9

Propuesta Proyecto de Ley 2021

Modificar Ley de Navegación (D.L 2.222 de 1978)

	Medida	Descripción	¿Cómo tributa?	Impacto de la medida
2	**Permitir la constitución de empresas navieras con capitales extranjeros**	**Modificar la regulación para la constitución de empresas navieras chilenas**, eliminando las condiciones de un 51% de capital chileno, y que su presidente, gerente y mayoría de directores o administradores sean chilenos.	Al constituirse una empresa naviera en el país, independiente desde dónde provengan los capitales, ésta **tributa acorde a la normativa nacional**.	• **Inyecta competencia** indirecta **a las** grandes **licitaciones de cargas** que realizan empresas que demandan servicios de carga dentro del país (ENAP, Codelco, CAP). • Fomenta la marina mercante nacional.

10



Finalmente, se refirió a los beneficios y actores beneficiados con el proyecto de ley:

1) **Consumidores:** La apertura del cabotaje produciría una reducción de costos de transporte a las empresas y, en consecuencia, los consumidores de los bienes que utilizan la carga marítima como medio de transporte pagarían menores precios.
2) **Empresas que demandan servicios de cabotaje (por ej., ENAP, CODELCO, etc.):**

- Se verían beneficiadas por las bajas en los costos asociados a la contratación de estos servicios, por mayor competencia y eficiencia logística.
- El valor de los fletes dentro del país caería entre un 40% y un 55%.

- Los beneficios anuales para los usuarios de cabotaje podrían ir desde los US$ 300 millones hasta los US$ 432 millones.

3) Fisco:

- Mayor recaudación debido a un aumento del uso del cabotaje.
- Al utilizarse en mayor medida el transporte marítimo en lugar del terrestre, podrían caer los subsidios a los combustibles fósiles que el Estado entrega (que es principalmente utilizado por los medios de transporte terrestre).

4) Mayor empleo en el mercado del cabotaje:

- Se espera un mayor movimiento de carga y un aumento en la creación de empleos en el sector.
- El Código del Trabajo exige que sólo el 15% de los tripulantes y oficiales pueden ser extranjeros. Así, el 85% de los trabajadores de las naves que puedan ingresar a realizar cabotaje deberán ser de nacionalidad chilena, impactando positivamente en la creación de empleo.

5) Sociedad:

- Disminución de externalidades tales como: menor contaminación, deterioro de caminos, congestión vehicular, accidentes del tránsito

3. Se escuchó al señor **Arturo Bravo, Presidente de la Federación Nacional de Sindicatos de Oficiales de Naves Mercantes y Especiales de Chile.**

Señaló que se trata de un proyecto de ley que desprotege profundamente a la marina mercante y que en sus fundamentos está profundamente equivocado en la justificación para incorporar personal extranjero como oficiales y tripulantes en las embarcaciones. La norma propuesta desde el ejecutivo pretende fundamentar su cambio en la asimilación de la ley de navegación a las normas generales del Código del Trabajo sobre contratación de extranjeros, haciendo referencia a las disposiciones de los artículos 19 y 20 del Código del Trabajo.

La industria del cabotaje marítimo, que hoy se desarrolla exclusivamente con naves de bandera chilena, es una actividad económica que ejecuta sus operaciones sobre condiciones laborares sub estándar frente a la normativa internacional y de las disposiciones legales y reglamentarias nacionales, vigentes y exigibles en nuestro territorio. Chile cuenta con disposiciones legales sobre titulación y nacionalidad del personal embarcado, sobre condiciones de trabajo a bordo, sobre jornada y descanso de trabajo a bordo y sobre dotaciones mínimas de seguridad, sin embargo, ellas no se cumplen. Recientemente y luego de más de un año de tramitación se despachó la Ley N° 21.376, que adecúa el Código del Trabajo al convenio sobre el trabajo marítimo de la Organización Internacional del Trabajo; sin embargo, su vigencia está postergada recién para 22 de abril de 2022. De la misma forma, la Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante, desde 2020 viene postergando la aplicación de la normativa sobre dotaciones mínimas de seguridad para las naves de la marina mercante y la elaboración de cuadros reguladores para esas mismas naves.

Indicó que la actividad del cabotaje marítimo de carga y pasajeros dispone de regulación; sin embargo, la eficacia de dicha regulación es prácticamente nula debido a la incapacidad y desidia institucional de los organismos llamados por ley a fiscalizar las materias asociadas a institucionalidad; condiciones de trabajo, sanitarias y de protección al medio ambiente. En este orden, creen que previo a avanzar en el presente proyecto de ley, lo relacionado con la modificación a la

nacionalidad de los oficiales y tripulantes de las naves de la industria del cabotaje de carga y pasajeros, debe remitirse en primer lugar a la Comisión de Trabajo de esta Honorable Cámara de Diputados y, en segundo lugar, debiera conocerse cuál es la efectiva realidad de la fuerza de trabajo que participa de la industria del cabotaje marítimo. Expresó que, bajo las actuales condiciones, la incorporación de extranjeros a las dotaciones de oficiales y tripulantes sólo precarizarán las ya pobres condiciones de trabajo a que debe someterse el personal embarcado.

En cuanto al personal embarcado, no es efectivo que exista un déficit como se pretende por los empleadores. Lo que existe es que muchos oficiales han migrado en busca de mejores oportunidades, debido a los incumplimientos por parte de los armadores de la regulación laboral, sometiendo a Capitanes, oficiales y tripulantes a sistemas de jornadas extenuantes y sin el personal mínimo para la navegación segura, vulnerando derechos fundamentales.

Todo este conjunto de situaciones hace que el personal embarcado no tenga una vida grata a bordo de las Naves, más aún si terminado su relevo debe recurrir a Tribunales de Justicia por algún tema incumplido. Existe un gran número de personal eventual, que los propios armadores fomentaron para debilitar el movimiento sindical. En síntesis, la competitividad del sector no puede sostenerse en la precarización de las condiciones de trabajo.

Por lo tanto, solicitaron considerar a los legisladores la creación de una Comisión Especial que investigue y otorgue antecedentes fidedignos sobre la fuerza trabajo del personal que trabaja a bordo de las naves de la marina mercante nacional. Que dé cuenta de la insuficiencia de las acciones que lleva adelante la Dirección del Trabajo, la autoridad Sanitaria y la autoridad Marítima y de los Armadores y Empleadores del Sector. Sin estos antecedentes previos e indispensables, es imposible creer o sostener que la mejora de la competitividad de la industria del cabotaje marítimo se mejore a costa de la gente de mar.

Por lo expuesto, rechazan todo intento de modificación de ambas Leyes para fomentar la competencia en el mercado de cabotaje marítimo, sea abriendo el ingreso de naves extranjeras a aguas nacionales, sea permitiendo el ingreso de personal extranjero a naves nacionales. Por Seguridad Nacional se debe mantener lo dispuesto en la Ley de Navegación que establece “Nave con bandera Chilena Dotación Chilena (Trabajo para los nuestros)

Conocedores de algunas de las falencias actuales creen que éstas podrán ser solucionadas, por intermedio de una Reforma Constitucional, que permita la participación del estado en representación de todos los chilenos, por intermedio de una empresa propia como lo fue la Empresa Marítima del Estado que fundamentalmente realizaba cabotaje uniendo nuestro país por vía marítima.

El señor **Rubén Fuentes,** acompañante del señor Bravo**,** señaló que le parecía extraño que se hablara de una ley general cuando la marina mercante se rige por leyes especiales para el ámbito laboral. Se trata de una ley estratégica para el país. La legislación debiera ser general entonces y les parece injusto que se pretenda tratarla en esos términos. Se precariza el trabajo, porque habrá más oferta y los empleadores y armadores regularán el mercado hacia abajo, además indicó no existir capacidad de fiscalización. La autoridad marítima es quien tiene estadísticas sobre el personal que existe y dice que hay 6998 oficiales activos, 4936 tripulantes generales de cubierta activos, 1288 tripulantes generales de máquina

activos, resumiendo existen 6,8 veces las cantidades de oficiales para operar la flota en Chile, por tanto, déficit no puede existir.

4. El Subfiscal Nacional de la Fiscalía Nacional Económica, señor Felipe Cerda, hizo presente dos cuestiones previas:

Misión legal: defender y promover la libre competencia de los mercados. Opinan favorablemente, respecto del proyecto de ley que lo que hace es remover barreras regulatorias a la entrada, lo que lleva aparejado la baja en el precio de los servicios.

La FNE no ha realizado investigaciones recientes sobre el mercado, por lo que la exposición se basa en antecedentes públicos, sin las características propias de las investigaciones que hace la fiscalía.

En 2001 la Cepal hizo un estudio donde se identificó que el transporte de un contenedor desde San Antonio al Callao, era más barato que transportarlo a los puertos del norte del país.

El 2018, otro estudio realizado por Agostini, Briones y Mordoj, demostró que trasladar un contenedor de 20 pies desde el puerto de Valparaíso hasta El Callao era un 40% más barato que transportarlos al norte del país.

Como fiscalía no ven antecedentes o argumentos que permitan mantener o que sustenten la mantención de la restricción al cabotaje, sino que el alzamiento redundaría en el ingreso de más competidores y en una rebaja de los servicios que se prestan.

El cabotaje se define como el transporte marítimo, fluvial o lacustre de carga entre dos puntos del territorio nacional. La actividad económica se encuentra reservada a naves chilenas exclusivamente, respecto de las cuales son dueñas empresas navieras chilenas o aquellas arrendadas o fleteadas por empresas navieras chilenas en contratos de hasta 6 meses.

La ley en su artículo 3ro reconoce ciertas excepciones:

Para cargas superiores s 900 t se pueden realizar licitaciones, sin embargo, para adjudicarse existe un castigo por las ofertas realizadas por naves extranjeras, esa decisión puede ser reclamada por los navieros nacionales, y de ser acogido, se expone a una multa que va de un 1 a un 25% del valor del flete.

La otra excepción, es cuando no exista disponibilidad de naves chilenas para cargas menores de 900 t, se requiere una autorización de la autoridad marítima.

Antecedentes del mercado:

1.- Potencial de crecimiento e impacto para la economía chilena:

El cabotaje se encuentra subdesarrollado en el país, pero presenta grandes oportunidades de crecimiento y mejora, considerando la larga línea costera y gran cantidad de puertos que posee el país. En atención a que la mayoría de las importaciones arriban a los puertos centrales y luego son llevadas por vía terrestre a sus destinos finales (al norte y al sur), una mejora en la oferta de servicios de cabotaje reduciría los costos de transporte y distribución, además de reducir la congestión de las carreteras.

2.- Bajísima relevancia de la marina mercante extranjera en Chile:

Sólo un 0,2% de la carga de cabotaje se movilizó mediante naves de bandera extranjera (no reputadas como chilenas)", y un 12,7% de la carga de cabotaje se movilizó a través de naves extranjeras reputadas como chilenas.

3.- Alta concentración de mercado:

En 2020, en líquidos, el 100% del transporte marítimo se concentró solo en dos actores Ultranav (58%) y Compañía Marítima Chilena (CMC) (42%), con un índice de 5.132 puntos. En graneles sólidos se concentró en 5 actores; y, en el total nacional de cabotaje, en cuatro oferentes de servicio de cabotaje, los cuales concentraron más del 76% de las toneladas de cabotaje.

La opinión de la Fiscalía, es que la mayor competencia es beneficiosa, pues lleva a los agentes de un mercado a funcionar de forma eficiente y a ofrecer bienes y servicios de mayor calidad y/o a menores precios a los consumidores o clientes.

La reserva del cabotaje protege a las naves chilenas de competencia de naves extranjeras, se trata de una barrera regulatoria a la entrada.

Si se alza la restricción:

Se va a generar mayor competencia.

Reducción delos precios del servicio del transporte

Se va a desarrollar el mercado del cabotaje.

La experiencia de Nueva Zelanda, que desreguló la industria del transporte marítimo costero en 1995, indica, de acuerdo a un estudio de 2004, que las tarifas de flete habrían disminuido en promedio alrededor de un 25%, también aumento el volumen de carga transportada vía marítima.

Señaló que el proyecto está en línea con las recomendaciones de instancias técnicas nacionales e internacionales:

Comisión Nacional de Productividad (2016)

Fomentar la competencia en el mercado de transporte marítimo nacional, levantando la restricción legal que prohíbe el cabotaje marítimo realizado por naves extranjeras.

OCDE (2015)

Facilitar la navegación costera mediante la liberalización de las normas de cabotaje marítimo.

Cepal (2001)

Permitir a los servicios regulares internacionales que aprovechen su capacidad ociosa para transportar carga entre la zona central y puertos secundarios de Chile.

Asimismo, se observa que existen rutas internacionales que podrían prestar el servicio de cabotaje sin modificar sus rutas actuales.

Finalmente se refirió a las conclusiones de la presentación, señalando que no existen antecedentes desde la perspectiva de la libre competencia que justifiquen la actual reserva que se hace de esa actividad económica a las naves nacionales,

y que alzar la prohibición debiese llevar a la entrada de más competidores, generar mayor competencia, menores costos de transporte y beneficios a los consumidores.

5. **El Presidente de la Federación Gremial de dueños de camiones, señor Carlos Bretti,** señaló que son 42 mil empresas de transporte, las cuales en promedio tienen 1,8 camiones, de eso alrededor del 95% representan ese universo, y el restante 5% son grandes empresas de transportes en el país. En el modelo actual, donde dice que el barco llega a un puerto y transfiere la carga a transporte terrestre, el barco no puede recibir la carga por llevarla a otro puerto dentro del país. Sienten que el barco es una competencia desleal, porque el barco ya cobró la ida y el regreso por comercio exterior, viene con bandera de conveniencia, por lo tanto, frente a los camioneros que son pymes, hay una gran asimetría. Un camión transporta solo un contenedor, mientras que un buque es capaz de transportar no menos de 8000 contenedores. De avanzar el proyecto, como pequeños y medianos empresarios, se verían afectado su emprendimiento, no solo los que tienen 1 o 2 o 3 camiones, sino que todo lo que significa la cadena de trabajo que se desempeñan con ellos.

También los buques disminuyen la huella de carbono, actualmente los camioneros están invirtiendo para bajar la huella de carbono, la cual existe y se puede controlar, ya que con las inversiones que se han realizado tienen sistema de 1,4 y 1,5 que son las establecidas por normas internacionales.

6. **El representante de CONADECUS, señor Gonzalo Escobar** planteó que no tendría justificación mantener la reserva de cabotaje, lo que se ha traducido en que están en presencia de un mercado que tiene altos niveles de concentración, y por tanto menos grados de competencia, generando perjuicio a los consumidores finales.

A partir del decreto ley nº 824 que establece un impuesto adicional a la renta de un 20% a todo servicio de cabotaje internacional, y que también impone de forma artificial un incremento en los costos, en desmedro de las naves extranjeras.

Hay que tener en consideración que de que existe una asociación nacional de armadores, y que son los integrantes de las 4 empresas que concentran la mayor parte del mercado.

Efectos:

Claramente existe la posibilidad de hacer licitaciones de transporte de carga por sobre las 900 toneladas.

El impuesto a la renta también se puede considerar una barrera a la entrada de forma espacial, y se podría considerar como un impuesto específico, los cuales se justifican cuando gravan una actividad económica que generan una externalidad negativa, la cual es una barrera a la entrada

Existen otro tipo de ineficiencias, y que claramente son mayores tiempos involucrados en el transporte de mercancía, externalidades negativas asociadas a la mayor congestión y contaminación, los que son efectos directos de esta situación.

Como beneficios:

Ganancias para los consumidores, ya que una rebaja en la tarifa es claramente remueve la barrera y disminuye la barrera regulatoria, lo que va a aumentar la demanda por cabotaje marítimo.

Por otro lado, permite mayor competencia con buques internacionales, reducción de capacidad ociosa, escalas en más de un puerto y ahorro energético.

7. Expuso el señor **Manual Bagnara, Gerente General de la Asociación Gremial de Armadores del Transporte Marítimo, Fluvial, Lacustre y Turístico Sur Austral, ARMASUR.**

Señaló que se trata de un proyecto de ley que no fue consultado con las personas que resultarán principalmente afectadas

El proyecto de ley tiene premisas importantes que se comparten como propiciar el mayor uso del mar, aumentar eficiencia y reducir costos, lo cual es posible, pero no de la forma propuesta, pues lo que hace el proyecto, es que naves extranjeras de comercio exterior con capacidad ociosas subsidiadas por el tráfico internacional puedan cobrar precios marginales por el flete dentro de Chile, lo que a su juicio es una competencia desleal. Además, estas naves enarbolan banderas de conveniencia que tienen costos operacionales mucho más bajos que las de ellos, eso significará que los operadores locales de bandera chilena no podrán llegar a los precios de las naves extranjeras por los costos que son mayores, por tanto, habrá sustitución y no mayor competencia.

Agregó que el proyecto de ley dice que existen restricciones que justifican el proyecto, sin embargo, eso carece de soporte técnico. En primer lugar, dice que el cabotaje marítimo está reservado a naves nacionales, lo cual es mayoritario en el mundo. El 80% de los países con costa, tiene reservado el cabotaje al país, tanto así que no es parte de ningún tratado de libre comercio firmado por Chile.

También dice el proyecto, que las excepciones legales (waiver, licitación, reputación) son insuficientes y eso produce una baja participación de naves extranjeras en el cabotaje. Ante esto, el señor Bagnara indicó que, hoy el cabotaje en Chile de naves extranjeras es aproximadamente del 15%, es decir es mayor que en países con regulaciones al cabotaje similares a Chile. A su juicio la solución está en corregir los mecanismos de acceso a estos barcos.

Otro elemento que se dice es que existe una alta concentración del mercado de cabotaje de grandes volúmenes, sin embargo, en el paralelo 41 al sur no existe ese problema, por lo que No tiene sentido solucionar un problema que no existe en toda la zona donde se realiza mayoritariamente el cabotaje.

Agrega que, el proyecto tiene una mirada exclusivamente comercial y económica, lo cual es estratégicamente cuestionable, pues existen otros bienes que cautelar:

- Factores geopolíticos, soberanía y seguridad nacional.
- Integración territorial.

- Incorporar a las personas más aisladas al proceso de desarrollo nacional.
- Esto ocurre igual en países con geografías similar al sur austral (Japón)

El proyecto habla de ineficiencia, doble pago por recorrido y bajo crecimiento, pero el problema no pasa por abolir la reserva legal sino corregir los mecanismos de acceso, según indicó.

Se habla de altas tarifas, y las tarifas tienen que ver con regulaciones, costos laborales, tributarios, financiamiento, volúmenes y tipos de carga, tamaño de la nave, estructura de costos fijos y variables, etc. Comparar tarifas por distancia como lo hace el proyecto es un error.

Añadió que La Ley 21.138 se discutió por 5 años y concluyó permitir cabotaje de pasajeros a naves extranjeras de más de 400 pasajeros entre puertos y no puntos del territorio nacional. Aspectos medioambientales, sanitarios, potenciar ciudades puertos y la complementariedad con la industria nacional fueron factores críticos. La citada ley es un ejemplo de análisis integral por sobre solo criterios económicos. Volver a modificarla a tan solo dos años de su promulgación es menospreciar el trabajo llevado a cabo en el parlamento. Atenta además contra la certeza jurídica muy necesaria para el desarrollo del país.

Indicó que resulta cuestionable promover cabotaje a cruceros extranjeros, de cualquier tamaño, en cualquier punto del país. Contraría aspectos sanitarios, medioambientales, además de comprometer la espiral virtuosa de la ley 21.138 entre puertos que asegura recursos a las ciudades puertos.

Se dice que las naves extranjeras tributarán de igual manera que las Compañías Chilenas, sin embargo, no existe mención de ello en el proyecto de ley. El régimen, en cuanto carga tributaria y fiscalización, es de la autoridad del país de la bandera. Por consiguiente, el aporte tributario va a arcas extranjeras. Paraísos fiscales que tributan en función del tonelaje y no respecto utilidades es parte de los incentivos a la existencia de Banderas de Conveniencia.

Se permitiría un 15% de tripulantes y oficiales extranjero: La actual legislación considera, bajo ciertas circunstancias, la incorporación de personal extranjero. Se considera que la magnitud del cambio propuesto es de discusión general con sindicatos, armadores y autoridad sectorial, lo cual no se hizo.

El proyecto de ley no hace mención alguna a la aplicación de la ley laboral chilena a las naves extranjeras, y señala que aplicar la ley laboral chilena a naves de bandera extranjera no es posible. El código del trabajo es aplicable en condiciones muy específicas a tripulación chilena en naves extranjeras, nunca a dotación extranjera. El convenio internacional STCW, suscrito por Chile, obliga a respetar las condiciones y ley laboral de la bandera, no hacerlo viola principios del Derecho internacional Marítimo. Además, la CONVEMAR, prohíbe al Estado ribereño aplicar legislación laboral a un buque de bandera extranjera que realice paso inocente por su mar territorial. La ley laboral de la bandera es uno de los fundamentos de la existencia y masificación de las banderas de conveniencia con regímenes laborales y previsionales cuyos costos son significativamente menores. Por tanto, este trato diferenciado a naves extranjeras atenta contra la igualdad ante la ley consagrada en el artículo 3º de la Constitución Política de la República.

Respecto a la incorporación de naves y dotación extranjeras a la reserva nacional, señaló que incorporar a la reserva naval de la República naves y artefactos que operen permanentemente en Chile con bandera extranjera es un acto

confiscatorio, contrario al Derecho Internacional, y que genera responsabilidad para el Estado de Chile. Incorporar dotación extranjera a la Reserva Naval de Chile y al servicio activo en caso de guerra, constituye una incorporación forzosa de extranjeros al esfuerzo bélico del país o a servicios en caso de catástrofe. Es una imposición que atenta contra la libertad de movilización y trabajo y contraviene una serie de tratados internacionales vigentes, además de la propia Constitución Política de la República

Sobre la aseveración de que los consumidores y empresas se verían beneficiados por menores tarifas producto de mayor competencia, señala que se trata de una hipótesis NO demostrada si naves con bandera de conveniencia mantendrán tarifas bajas sin competencia local, y que pareciera que el proyecto busca beneficiar a grandes empresas y empresas navieras extranjeras.

Respecto a la mayor recaudación fiscal, tampoco sería una Hipótesis demostrada. Estudios de Quiroz 2011 y 2018, Barroilhet – Genskowsky 2020 y 2021 postulan que es a la inversa de migrar naves de bandera nacional a banderas de conveniencia.

Señaló que lo que se pierde si se abre el cabotaje es el know how, la formación, la incorporación de la pesca artesanal que se está realizando.

Indica que es un proyecto de ley inoportuno, sin legitimación, promueve la competencia desleal, afecta la soberanía y seguridad del país, desconoce realidades de la macrozona sur austral, desconoce del funcionamiento. Desconoce el funcionamiento de la industria marítima mundial, Vulnera Tratados internacionales, derecho marítimo y reglamentación internacional en aspectos laborales, tributarios y reserva naval, afecta la diversificación de la Pesca Artesanal como parte de la dotación de naves regionales, desconoce la realidad de la macro zona sur austral, perjudica fuentes laborales y formación de trabajadores mercantes, el resultado no será mayor competencia, será el reemplazo de la bandera chilena.

Proponen perfeccionar la actual ley respecto de las excepciones a la reserva para los grandes volúmenes, además, de cambios normativos y reglamentarios que afectan la Competitividad, especialmente en navegación en aguas interiores y costeras, observar ejemplos internacionales de regímenes que cuentan con Reservas de Cabotaje.

Indica que se debe implementar una verdadera política de fomento y construir con los actores relevantes: sindicatos, armadores, autoridad sectorial, propuesta de verdadero desarrollo de la marina mercante aumentando así el uso del mar.

8. Expuso el gerente general de la Asociación Nacional de Armadores, señor Ricardo Tejada Curti.

En términos generales, se refirió a la marina mercante chilena, indicando que las empresas navieras chilenas hacen tráfico nacional e internacional y las naves de bandera chilena principalmente hacen cabotaje. Agregó que se identifican cuatro mercados relevantes dónde participa el cabotaje marítimo: Transporte de graneles líquidos, transporte de graneles secos, transporte de carga general, y cabotaje de conectividad (pasajeros y carga) en la zona Austral e insular.

La regla general en el mundo es reservar el cabotaje a naves de la bandera

del país. Chile es uno de los países de la OCDE con más excepciones que permiten el cabotaje a naves de bandera extranjera:

- Licitación Internacional (carga sobre 900 toneladas)
- Waiver, respuesta en 24 horas (carga bajo 900 toneladas)
- Reputación de naves extranjeras

La reserva del cabotaje constituye el principal estímulo para abanderar naves en Chile. Abrir el cabotaje implica que sea realizado por naves de bandera de conveniencia

Las navieras que usan bandera de conveniencia:
- Disminuyen o no pagan impuestos en sus países.
- Contratan tripulaciones hasta un 30% más baratas.
- Costo de mantenimiento de la bandera mínimo

La bandera de conveniencia no tiene vínculo ni interés con el país donde mueve carga.

Hace presente que nunca se les invito a analizar este proyecto de ley, y que de acuerdo al informe Quiroz, este reconoce concentración en líquidos y graneles, pero con clientes tan poderosos que regulan el mercado, clientes únicos en el país. Mercado de carga, no tan concentrado, con transferencia y competencia con transporte terrestre. Respecto a la baja de tarifas, señala que es eventual no demostrada y no para el usuario final, se netearía con pérdida de empleos. La ganancia del país es igual a cero.

Sobre la apertura al cabotaje, el estudio no es concluyente en cuanto a las reales ventajas económicas, sociales y de competitividad que se generarían.

Señaló las consecuencias del actual proyecto:

- Naves “Permanentes” se someterán a la legislación laboral y tributaria de Chile.
- No se define “cuando” una nave será permanente.
- Legislación laboral nacional no se puede aplicar a naves de bandera extranjera, es otro país.
- Contratos laborales generados en el extranjero, con extranjeros.
- Para tributar en Chile deben tener dirección, Rut y representación en el país, no se indica como podrán hacerlo.
- Naves donde se use capacidad ociosa no pagarán impuestos en el país, ¿Cómo?
- Cruceros y wellboat, navegación estacional. No permanente.
- Naves de contenedores navegación internacional, no permanentes.

Consecuencias del actual proyecto, en cuanto al Capital Humano:

- Disminución de la flota Nacional para competir en mismas condiciones con extranjeros.
- Pérdida de conocimientos específicos sobre transporte marítimo de 203 años de existencia en el país.
- Cierre de centros de formación y capacitación.
- Pérdida de las condiciones laborales de los marinos al someterse a

contratos con extranjeros.
- No existe obligación de contratar nacionales en naves de operación “Permanente”.

Consecuencias del actual proyecto, en cuanto al aspecto político estratégico:

- La Ley de Navegación, otorga la calidad de Reserva Naval a la MMN en caso de un conflicto o de catástrofe nacional.
- Proyecto considera a naves de carácter “permanente” como parte de la reserva, no se define cuales serán permanentes.
- La Marina Mercante Nacional mantiene las líneas de comunicación marítimas, tanto para carga y conectividad.
- Las empresas estratégicas del Estado, requieren de una cadena logística segura, no solo capacidad ociosa de naves para transportar sus productos.
- Se entrega la bandera de Chile a cualquier país bajo una mirada solo comercial.
- El cabotaje que hacen las navieras chilenas, sustenta los servicios de cabotaje que llegan hasta puertos con menor transferencia de carga, no llegan las naves con capacidad Ociosa.

También, indicó aspectos de la actual legislación que podrían mejorarse:
- Permitir el embarco de extranjeros hasta en un 15% en naves de bandera chilena.
- No considerar el transbordo de contenedores vacíos como cabotaje.
- Excepciones especiales para extranjeros (waiver) por viajes para cabotaje, Ej. Nueva Zelandia.
- Permitir el reposicionamiento de contenedores cuando exista fuerza mayor (cierre de puertos)

Por último, indicó que se debe asegurar una libre competencia con igualdad de condiciones tributarias, laborales y comerciales tanto para las naves de bandera extranjera como para las nacionales. El actual proyecto permite a extranjeros hacer cabotaje en Chile a menores costos, sin reciprocidad o posibilidad de que navieras chilenas lo puedan hacer en algún otro país

El señor **Tejada** aclaró que el problema no es la competencia, sino la igualdad de condiciones, ya que hay razones laborales y tributarias que los dejan en absoluta desventaja, por tanto, se pierde una marina mercante estratégica y es ésta la que abastece al país.

9. Expuso el señor **Héctor Azúa, presidente del Sindicato Interempresa de Oficiales de Marina Mercante (SI.MAR), de la Alianza Marítima de Chile (ALMAR) y de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), quien indicó que La Alianza Marítima de Chile, Federaciones, Gremios y Sindicatos marítimos, la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), Armadores nacionales y regionales (ANA y ARMASUR)**, rechazan el proyecto.

Indicó que existen estudios mundiales como los del Maritime Union of Australia (MUA), y el Seafarers Rights International (SRI), auspiciados por la

Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), que establecen que la mayoría de las naciones limitan con rigurosidad las actividades extranjeras en sus respectivos comercios nacionales.

La política sobre el cabotaje de un país, no solamente posee una importancia crucial para la retención de la base nacional de aptitudes y competencias marítimas, sino que representa una declaración política de intención sobre la importancia de retener dicha base y mantener la capacidad chilena de transporte marítimo

Expresó que el impacto que generaría este proyecto, en primer lugar, es una Fuga de la bandera chilena: Los armadores al no poder competir frente a navieros extranjeros que utilizan bandera de conveniencia de bajo costo, o de navieros extranjeros con marinas mercantes subsidiadas por el Estado, para poder competir, obligatoriamente tendrían que traspasar sus naves de bandera chilena a bandera de conveniencia. (Así lo señala el informe Quiroz)

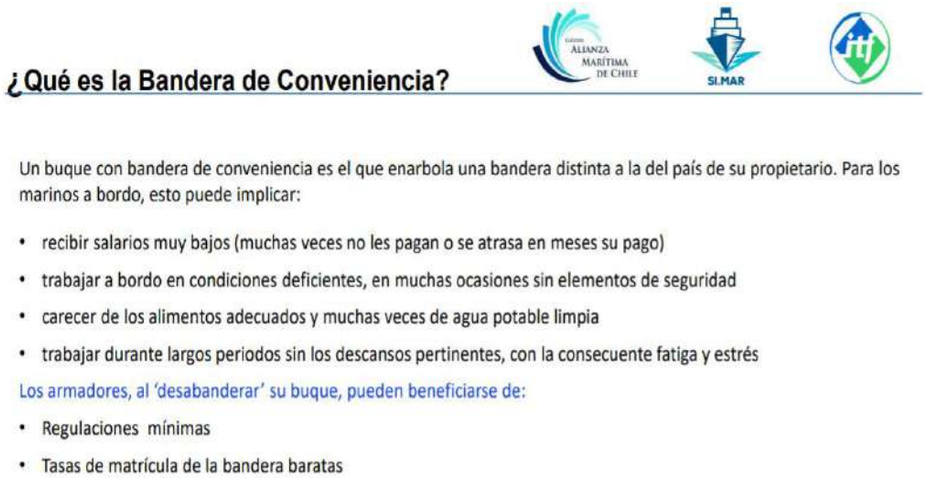
Otra consecuencia sería la pérdida de empleo, pues el naviero que opera naves con bandera de conveniencia puede contratar el 100% de marinos extranjeros a muy bajo costo

Además, se produciría una baja de remuneraciones y los que no pierdan el empleo bajarían drásticamente sus condiciones laborales en especial las remuneraciones en no menos de un 43%, que es el % de diferencia entra una nave de bandera chilena y una de conveniencia, según indicó.

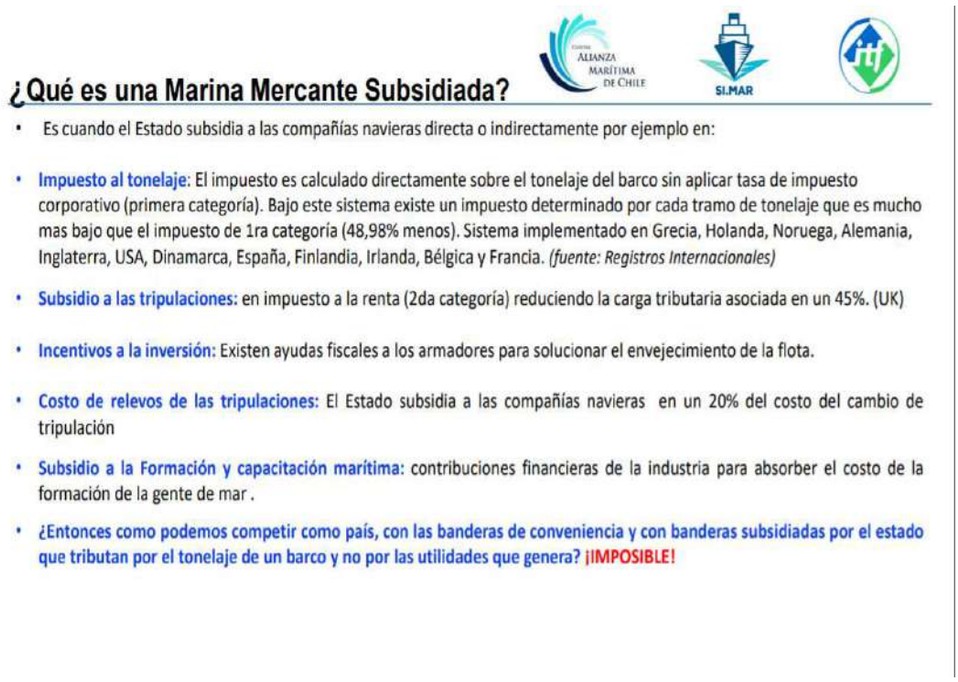
Existiría una pérdida de años de negociaciones colectivas, más de 60 años de avances en las negociaciones colectivas, en que la gente de mar ha establecido sus condiciones remuneracionales y sociales logrando los sanos equilibrios que necesita el sector marítimo. En el caso de los Oficiales también perderían sus contratos indefinidos y en el caso de los Tripulantes, perderían la continuidad en el empleo que dan los navieros chilenos.

También se produciría una desaparición de Instituciones: Inminentemente desaparecerían los Sindicatos Marítimos, los Colegios Profesionales, las carreras que dictan la profesión en Universidades e Institutos y toda actividad relacionada con el cese de la bandera chilena, como los astilleros, incluyendo las empresas navieras chilenas, etc. (pág. 38 informe Quiroz 2018)

Para explicar lo que significa una bandera de conveniencia utilizó la siguiente lámina:



Por otro lado, se refirió a lo que es una marina mercante subsidiaria:



Respecto a las consecuencias negativas del proyecto de ley indicó las siguientes:

- Competencia desleal de parte de navieros extranjeros: (algunos provienen de países con marinas subsidiadas) ya que utilizarían además banderas de conveniencia de bajo costo, en donde no se exige pago de leyes sociales a los marinos, ni impuesto de 1ra categoría, y los salarios son precarios.

- Discriminación frente a otros medios de transporte: de empresas que tienen reservada la carga que movilizan dentro del país. Estos operadores extranjeros, podrían ingresar al país con fletes muy bajos, para una vez eliminada la competencia de los navieros chilenos sea que operen con bandera chilena o de conveniencia, subirlos indiscriminadamente, tal como ha sido la experiencia de otros países como Argentina, Perú, Australia, etc. Esto afecta a todos los medios de transporte que comparten el mismo tipo de carga, por ejemplo: camiones, ferrocarriles, etc.

- Exterminaría fuentes laborales: de los trabajadores de la Marina Mercante Nacional, afectando a más de 100.000 trabajadores directa e indirectamente y a sus respectivas familias. Un masivo grupo de Oficiales y Tripulantes migraría hacia otras actividades y otros países, arrastrando una inevitable pérdida de competencias profesionales, recursos que sería muy costoso, difícil y lento en recuperar, si es que se revirtiese la medida.

- Agravaría el actual declive que afecta a la Marina Mercante que no crece en tonelaje en naves de bandera nacional, ya que no existen políticas de transporte integradas y sustentables. Señala que los gremios nunca fueron invitados por el Gobierno, para analizar estos importantes temas antes de promulgar este Proyecto de Ley.

- Chile sería “pionero” en el mundo en dictar unilateralmente una medida que atente contra sus propios intereses marítimos, sin establecer políticas de “reciprocidad”.

- Causaría la desaparición inminente de la Marina Mercante Nacional, junto a sus tráficos de servicios regulares establecidos por años.

Señala que no sabe si lo que pretende el Gobierno con este Proyecto es fomentar la Marina Mercante o Exterminarla.

Luego, se refirió a la Modificación de la Ley de Navegación art.14:

Modificación Ley de Navegación art.14

- **Artículo 14° actual:** Para mantener enarbolado el pabellón nacional, se requiere que el capitán de la nave, su oficialidad y tripulación sean chilenos. No obstante, la Dirección por resolución fundada y en forma transitoria, podrá autorizar la contratación de personal extranjero cuando ello sea indispensable, exceptuando el capitán, que será siempre chileno.

- **Proyecto de Ley**: Para mantener enarbolado el pabellón nacional, se requiere que el capitán de la nave y el Primer Oficial, sean chilenos.

- Lo anterior se agrava toda vez que el Proyecto indica que se podrían contratar en una empresa naviera chilena, hasta un 15% de marinos extranjeros, pero considerando para este porcentaje, el total de los trabajadores de la empresa, y no el 15% por nave como expresó el señor Subsecretario de Economía. (art. 19 y 20 Código del Trabajo)

- Una empresa naviera chilena de aproximadamente 840 trabajadores podría reemplazar a 126 tripulantes chilenos por extranjeros, y a 98 oficiales chilenos por extranjeros (ya que se debe excluir el Capitán y el Primer Oficial que siempre deben ser chilenos), número que alcanza para cubrir la dotación de 14 barcos.

  → **Nota: 840 trabajadores x 15% = 126**

- **Composición del barco: 9 Oficiales y 12 Tripulantes = 21 marinos mercantes**

Modificación Ley de Navegación art.14

- **Cada barco una empresa:** En caso que una empresa extranjera desee constituirse en nuestro país en forma permanente, al cual se les debería aplicar las normas del Código del Trabajo, ***cada nave de máximo 21 marinos en promedio que ingrese al país, podría constituirse como una empresa distinta***, tal como lo hacen en la práctica las empresas navieras en el mundo, por tanto todos los marinos podrían ser extranjeros de acuerdo al art 19 inc. 2do del Código del Trabajo: "El ochenta y cinco por ciento, a lo menos, de los trabajadores que sirvan a un mismo empleador será de nacionalidad chilena."

  "Se exceptúa de esta disposición el empleador que no ocupa más de veinticinco trabajadores." (inc. 2do Código del Trabajo)
  Nota: Un barco de navegación transoceánica como máximo tiene 21 marinos mercantes, contabilizando a Oficiales y Tripulantes.

- **Pérdida y/o emigración de competencias profesionales:** Modificar la ley de navegación, no solo va en contra de los intereses marítimos de la Nación, sino que afectaría a la retención de la base de competencias adquiridas y habilidades marineras de la gente de mar, que cuesta mucho obtener, y que seria muy lento de recuperar, si es que se logra rescatar.

- **Imprecisión del Proyecto:** Por lo demás, en su análisis el Proyecto de Ley indica que si naves extranjeras operan en aguas territoriales chilenas de forma permanente, les regirá la normativa del Código del Trabajo, pero en la práctica no hay ni una sola indicación en el Proyecto para que se modifique el Código, y solo se menciona en el análisis. Tampoco el Proyecto define los limites de la expresión "Permanente".

- **Discriminación hacia los marinos chilenos:** Tal como el Proyecto indica que las navieras chilenas tienen derecho a contratar un 15% de extranjeros, tal como el resto de las empresas en Chile, resulta que por tratarse de una actividad y profesiones que requieren un alto nivel de competencias profesionales, que en Chile las califica la Autoridad Marítima, entonces a los marinos extranjeros que eventualmente operarían en Chile, también deberían someterse a un examen de competencias tal como se les exige a los médicos, enfermeras y profesionales extranjeros que quieren trabajar en nuestro país. Por otra parte, es importante señalar que solo a las navieras chilenas se le aplica el requisito de que el Capitán y Primer Oficial deben ser chilenos y el resto de la tripulación extranjeros.

Por último, realizó un llamado a la comisión a no apoyar el proyecto de ley y rechazarlo.

10. Expuso el Gerente Corporativo Supply Chain, de la Empresa Nacional del Petróleo (ENAP), señor Julio Aranis, quien se refirió al mercado del cabotaje nacional señalando que en el año 2019 el cabotaje marítimo nacional fue de 11.1 millones de toneladas y que ENAP representó el 24% del cabotaje nacional, con 2.7 millones de toneladas. Indicó que los clientes a los cuales Enap distribuye son: Copec, Enex y Esmax.

Agregó que ENAP en sus operaciones habituales importa petróleo crudo y productos refinados. La producción de las refinerías da origen a un cabotaje para distribuir en el territorio nacional los productos refinados.

El abastecimiento de combustible para el territorio nacional ENAP lo realiza en un 26% por vía cabotaje marítimo y el 74% por vía terrestre.

Señaló que ENAP opera 9 naves para realizar el abastecimiento por vía marítima, bajo modalidad Time Charter con 2 proveedores: Ultranav Ltda. y Compañía Marítima Chilena (CMC)

- Zona Norte 2 naves
- Zona Sur 2 naves
- Isla de Pascua y Magallanes 2 naves
- Inter refinerías 3 naves

Como comentarios al proyecto de ley señaló que:

I. **Enarbolamiento y tripulación (dl 2.222 ley de navegación)**

- **Requisito de propiedad para las naves con bandera chilena:** La situación actual versus la propuesta, la diferencia radica básicamente en la propiedad; ya que se elimina sólo el requisito de capital y dueño de las sociedades propietarias, manteniendo sin variación los requisitos de registro y administración de las naves en Chile.
- **La modificación respecto a la posibilidad de incorporar tripulación extranjera en naves chilenas:** queda sujeta a la aplicación de la Ley Laboral Chilena, lo que supone un efecto menor respecto a la situación actual.

ii. Transporte de cabotaje con naves de bandera extranjera (dl 3059 lfmm)

- **La licitación para cargas mayores a 900 toneladas y el waiver:** no tienen un efecto práctico en la actualidad, ambas son instituciones en desuso.
- **La excepción a la reserva de cabotaje por la vía de la "reputación":** se mantiene sin variaciones en lo que se refiere a requisitos y limitaciones de tonelaje.
- **La carga tributaria para la ejecución de cabotaje con bandera extranjera:** se mantiene sin alteraciones.

11. Expuso el señor José Sandoval, el presidente del Sindicato Profesional de Choferes de Camiones de Chile, SITRACH quien señaló que este proyecto de ley han intentado imponerlo varias veces, pero ellos siempre se han opuesto, ya que va hacia la precariedad de los puestos de trabajo, será con mano de obra más barata y eso traerá informalidad y precariedad para los trabajadores. El único que tiene el puesto asegurado es el capitán y el piloto, el resto serán todos extranjeros. Se oponen, pero no porque quieran privilegios, sino que quieren competencias leales. Quieren protección de trabajo de todos quienes se desempeñan en el transporte. La mayoría de la marina mercante en el mundo, se mantiene como está hoy día en Chile y no realiza apertura de cabotaje.

12. Expuso el señor Pablo Rodríguez, presidente de la Asociación de Consumidores y Consumidoras FOJUCC, de la ciudad de Concepción. Indicó que la geografía, muchas veces implica un encarecimiento de los productos para los consumidores y consumidoras. Por eso, desde un primer análisis, se podría decir que necesitan mayor competencia en el transporte de los bienes, para que el precio final no se encarezca más. Sin embargo, ya no sólo abogan por el precio, sino que por otras variables presentes. Lo primero, es el impacto ambiental, que no es abordado por el proyecto de ley. Lo segundo, es la protección de los y las trabajadoras, no debe existir un menoscabo en sus derechos. El tercer punto es la descentralización económica y el último punto, que valoran del proyecto de ley es que este aumento de competencia del cabotaje marítimo, viene a romper la concentración en el mercado de cabotaje de grandes volúmenes. Concluyó, que existen desafíos pendientes que se deben abordar: a) proteger los derechos de los trabajadores y establecer planes de mitigación ambiental; b) Desarrollar un plan de inversión en obras públicas portuarias; c) libre competencia en el mercado de cabotaje marítimo de mercaderías; d) incentivar y desarrollar infraestructura costera y portuaria para el transporte de pasajeros en las costas de Chile; e) promover y subsidiar el mercado del transporte marítimo de pasajeros multimodal.

13. Expuso el señor Diógenes Mancilla, presidente de la Federación de Tripulantes de la Marina Mercante de Chile, indicando que no fueron invitados a trabajar este proyecto. Luego, indicó que se oponen a este proyecto en todas sus letras y alcances, ellos defienden los intereses de afiliados y no afiliados de su sindicato. Lo poco y nada que queda de la marina mercante chilena se extinguirá con este proyecto de ley. La competencia será a bajo costo de los marinos extranjeros y es una amenaza para los trabajadores. Todos los proyectos de apertura de cabotaje son siempre una amenaza para los trabajadores. En nuestras costas vendrían con sus propias leyes y ello es muy perjudicial, según expresó.

14. Expuso el señor Alejandro Tenorio, Secretario del Sindicato de Oficiales SIOMMA y Director de la Alianza Marítima de Chile, quien indicó que se trata de un proyecto inconsulto de los sindicatos. Rechazan este proyecto en todos sus términos.

Realizó algunas aclaraciones en relación a los dichos del Ministro Palacios, y el proyecto de ley del año 2012, el cual era muy diferente al que se plantea en este del año 2021. Indicó que es un proyecto agresivo que viene a exterminar la marina mercante. El tema laboral es necesario revisarlo profundamente, porque hay un informe de la biblioteca nacional que indica que tratándose de barcos con bandera extranjera se debe estar a la vigencia territorial

de la ley del pabellón, es decir la ley del pabellón del barco, es la que rige para las naves y las personas a bordo.

Solicitó que se pudiera derivar su estudio a la comisión de trabajo, ya que existe una dicotomía muy importante. El 85% de los países con mar tienen su cabotaje cerrado. Países como Australia, cuando abrió su cabotaje, le comenzó a ir muy mal. Su exposición quedó documentada a través de las siguientes láminas.

Chile un país marítimo por excelencia

6.500 Km Costa

14% Islas e Islotes

38 % Del Territorio

83% De los Barcos

61% Trabajadores

6% De la Población

55% Empresas de Cabotaje

Lagos, Aysén y Magallanes.

Chile un país marítimo por excelencia

259 Naves Mercantes

2.631 Oficiales y Tripulantes embarcados

56 Wellboat

391 Total

16.233 Oficiales y Tripulantes con matrícula

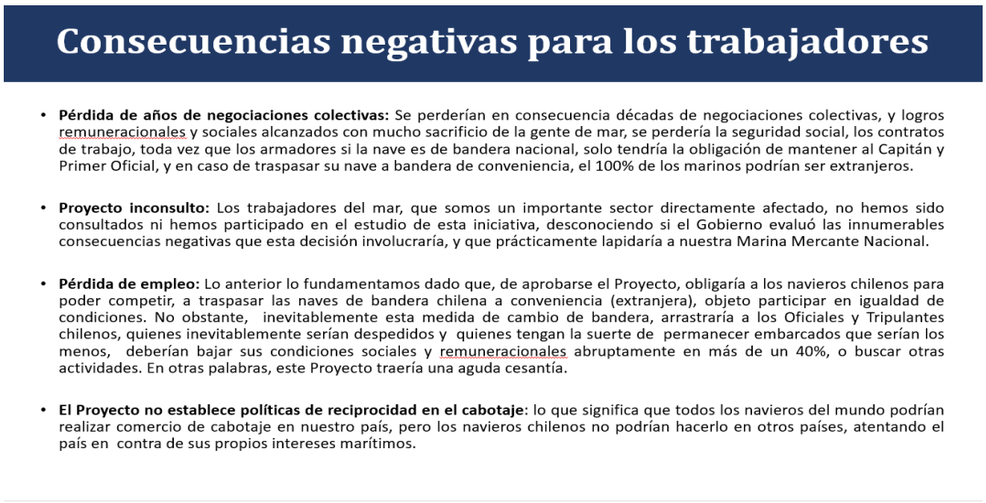
76 Remolcadores

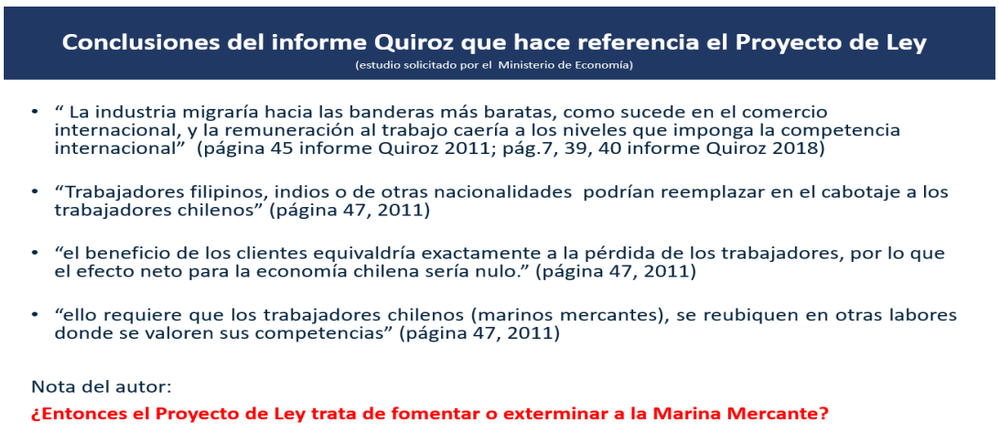
100.000 Empleos directos e indirectos

Lo primero que podríamos decir, es que existe una razonable competencia.

Chile un país marítimo por excelencia

- Ante la absoluta incapacidad de poder competir con banderas de conveniencia, lo más probable es que la capacidad de flota con bandera chilena quedaría muy reducida o bien desaparecería, y con ello las plazas laborales destinadas a trabajadores embarcados y gente de mar chilena, eliminando también toda la industria relacionada, tales como: los astilleros, los colegios profesionales e institutos, sindicatos y empresas navieras, etc.
- Preocupa a los trabajadores, en especial de la zona sur austral, donde la marina mercante nacional cumple un rol estratégico, de conectividad de nuestro territorio, y que extranjeros puedan prestar dichos servicios, fragilizaría la soberanía y la seguridad nacional. Esto cobra especial importancia hoy en nuestro territorio marítimo de la zona más austral.
- También constituye una amenaza para la marina mercante nacional y regional el permitir que se pretenda vulnerar un derecho adquirido en cuanto a que las dotaciones de los buques chilenos hoy deben tener el **100% de la dotación chilena.** Eso solo puede modificarse por razones extraordinarias y transitorias, no permanentes como plantea el Proyecto de Ley.





15. Expuso el señor Walter Sandoval, presidente del Sindicato Inter Empresas Mar del Sur, quien señaló que como tripulantes se sienten como el patio trasero, ya que nunca fueron invitados a trabajar en este proyecto, rechazan la apertura de cabotaje, porque los perjudica como tripulantes de la marina mercante y necesitan alimentar a sus familias. Adhiere a todo lo señalado por los demás expositores.

16. Expuso el abogado de la PUCV, profesor de derecho marítimo, señor Claudio Barroilhet quien indicó que la reserva del cabotaje existe desde 1835, agregó que a partir de un estudio que analizaron concluyen que: 91 países tienen reserva de cabotaje, 65% de los países del mundo tienen reserva de cabotaje, el 80% de los países con acceso al mar tienen reserva de cabotaje y el 70% de países miembros de la OMI (Organización marítima internacional) tienen reserva de cabotaje.

Sobre el proyecto de ley, se refirió al tema laboral y señaló que se dice que suprimir esta reserva, o abrirse el cabotaje, las tripulaciones de las navieras extranjeras, quedarían en las mismas condiciones que las nacionales, lo cual no es así, ya que el artículo 130 del Código del trabajo dice:

"Las disposiciones de este párrafo y las demás propias de la operación

de la nave se aplicarán también a los oficiales y tripulantes nacionales embarcados a bordo de naves extranjeras, mientras éstas sean arrendadas o fletadas con compromisos de compra por navieros chilenos, o embarcados en naves chilenas arrendadas o fletadas por navieros extranjeros".

Por tanto, de abrirse el cabotaje, las naves extranjeras y sus dotaciones se regirán por la ley del pabellón.

Más aún, Chile es parte del Convenio Internacional sobre Normas de Formación y Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio STCW) de la Organización Marítima Internacional año 1978 y la Convemar, y en este sentido, Chile, sus autoridades (inspección del trabajo) no puede abocarse o inmiscuirse en las relaciones laborales que existen en las naves extranjeras entre sus dotaciones y sus empleadores. Lo único que se permite, es verificar que las condiciones del convenio se cumplen y eventualmente denunciar a las autoridades que administran el convenio o reportarlo a la ley del pabellón.

En el tema tributario, se argumenta que de abrirse el cabotaje las naves quedarían en iguales condiciones, lo cual tampoco es efectivo, lo que si es cierto es que, de abrirse el cabotaje, las naves extranjeras van a regularse tributariamente por la ley del pabellón, y esa es la ley que va a regir, y los tributos van a ir a las arcas de esos países.

Así, si se abre el cabotaje a las naves extranjeras, el monto de los impuestos que sus operadores y empresarios marítimos paguen, cuando ellas enarbolen pabellones de conveniencia, serán significativamente menores a los que afronten los navieros y operadores nacionales, lo que introduce otro factor de distorsión de los costos a que los transportadores que compiten se enfrentan, que se podría ver acentuado en caso que esas naves foráneas estén matriculadas en pabellones de conveniencia, amén del perjuicio fiscal por falta de recaudación impositiva.

Y, como no están sujetos a la potestad de nuestro Servicio de Impuestos Internos, no se puede fiscalizar que cumplan sus cargas impositivas y demás obligaciones tributarias.

Respecto a la reserva naval, indicó que la marina mercante cumple la función de ser reserva naval, que significa que en caso de guerra u otra catástrofe, pasan al control de la Armada de Chile, tanto las naves como su tripulación. Siendo naves extranjeras o tripulación extranjera, eso es imposible, no pueden pasar al control ni las personas ni las naves, porque sería una confiscación, expropiación o como se quiera llamar, que generaría responsabilidades internacionales.

Finalizó señalando que es un proyecto que no tiene fundamento económico, geopolítico y jurídico y desde la perspectiva de la técnica legislativa, está mal redactado. De aprobarse, en lo que significa de Puerto Montt al sur, se producirían fuertes estragos económicos y sociales.

El Ministro de Economía señaló que entiende que existan quienes defiendan el statu quo, pero el hecho concreto es que es una ley que moderniza y que es la tendencia mundial. Y la agravante en Chile, es que existe un mercado especialmente concentrado. Por último, se refirió al pronunciamiento de la dirección del trabajo en relación a que a las naves extranjeras si se les aplicaría la legislación laboral nacional.

17. Expuso la economista, doña Andrea Butelmann.

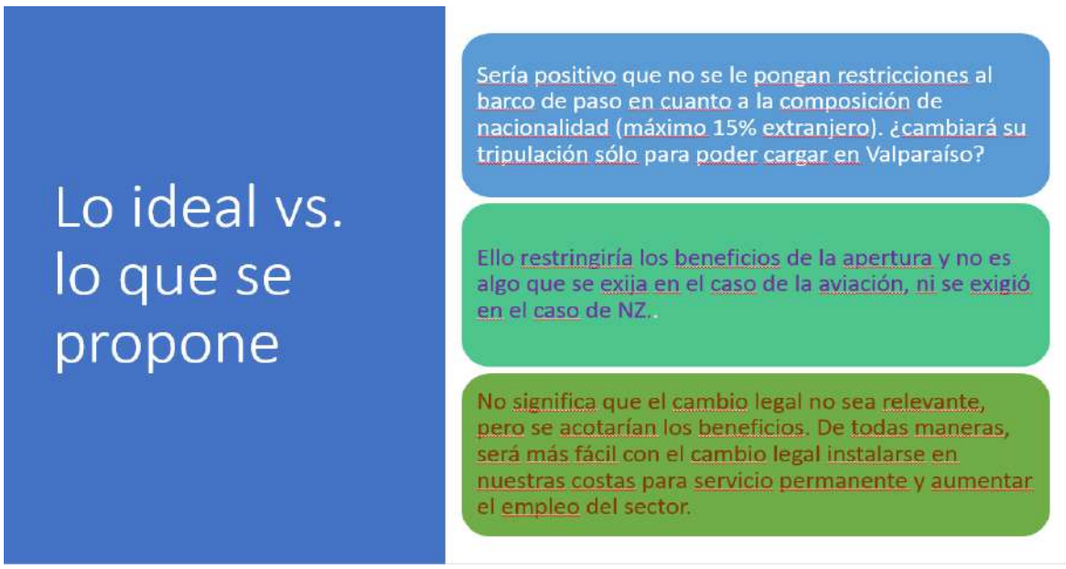
Para enmarcar la discusión, habló de la geografía de Chile que producto de la longitud del país el transporte es muy caro.

Agregó:

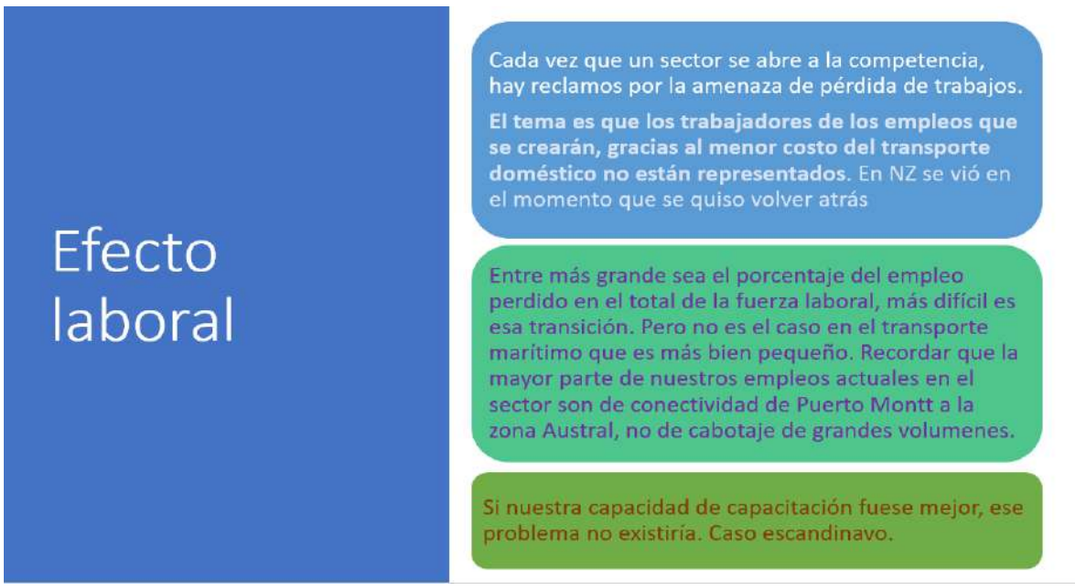
.

Si se cambia la ley, las tarifas que bajan son:

Indicó que lo ideal es que exista uma apertura sin restricciones:

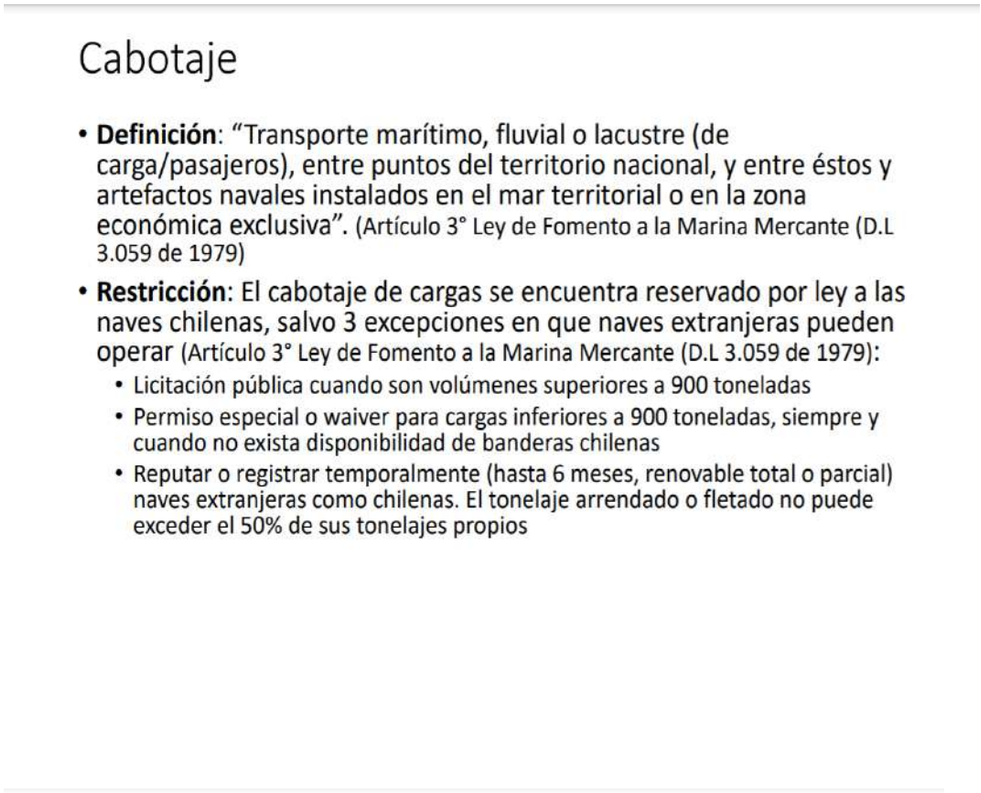


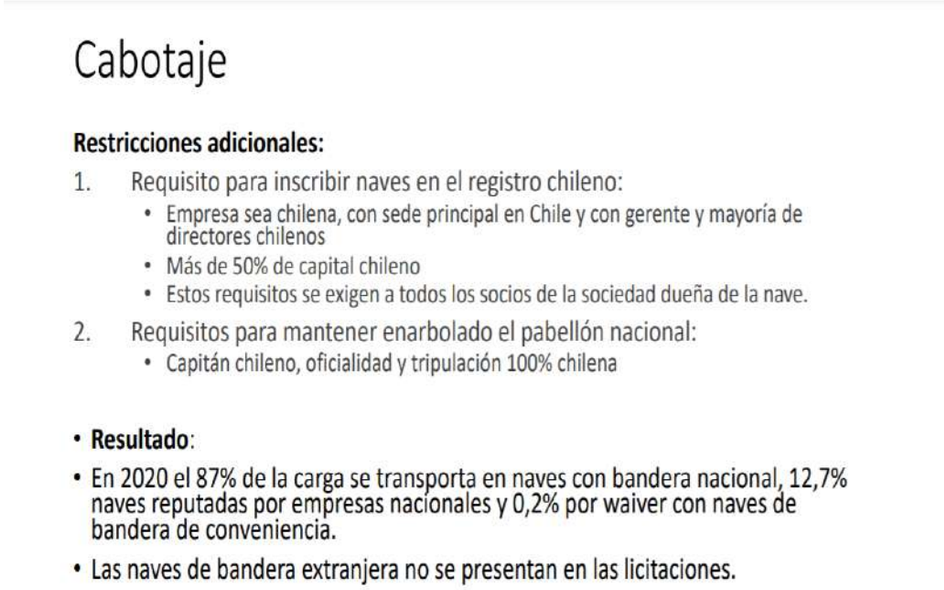
En relación al aspecto laboral señaló lo siguiente:



18. Expuso el señor Claudio Agostini, experto en temas de libre competencia.

Para comenzar hizo un breve resumen de la situación actual y conceptos básicos.

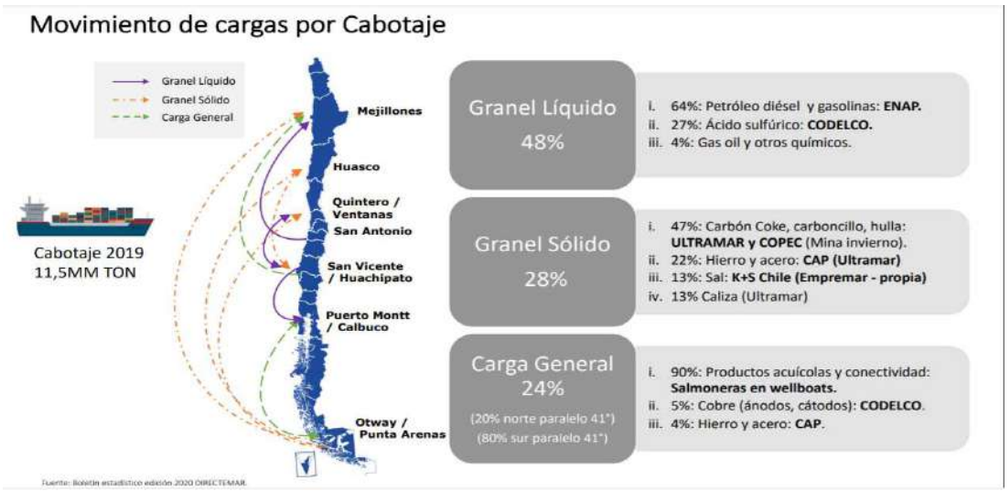




Las consecuencias de tener un mercado cerrado: mercado altamente concentrado y con barreras de entrada.

Mercado Altamente Concentrado (2020)

- Graneles líquidos (índice de concentración HHI de 5.132):
  - 58% Ultranav
  - 42% Compañía marítima chilena (CMC)
- Graneles sólidos (índice de concentración HHI de 4.684):
  - 61,6% Ultranav
  - 29,14% Los inmigrantes S.A.
  - 5,23% Empremar
  - 3,69% Naviera Chilena del Pacífico
- Carga Total (4 empresas concentran 76%)
  - 43,5% Ultranav
  - 21,2% Compañía Marítima Chilena
  - 6,5% Naviera Los Inmigrantes
  - 5,3% Navimag carga



Luego, se refirió a los efectos negativos;

Efectos Negativos de Restringir el Cabotaje

- Precios altos que reflejan poder de mercado y que afectan a todos los consumidores en Chile
- Si una empresa extranjera cobra lo mismo por un viaje doméstico Valparaíso-Antofagasta y por el viaje internacional Valparaíso-Callao, la tarifa actual bajaría en un 40%.
- Si se corrige por distancia, esta bajaría un 55% (Agostini, Briones, Mordoj, 2019)
- Ineficiencias en la cadena logística:
  - *Si se cierra un puerto por marejadas o un paro portuario, los barcos dejan la carga en el Puerto de Callao en vez de otro puerto chileno cercano*
  - *El papel que Chile exporta desde la región del Biobío a La Paz en Bolivia va al puerto de Callao y de ahí se envía a Arica porque no se puede hacer cabotaje*

Efectos Negativos de Restringir el Cabotaje

- Mayores tiempos involucrados en el transporte de mercancías: naves extranjeras con origen en algún puerto extranjero, a su llegada al primer puerto nacional, deben trasladar la mercancía a una nave de nacionalidad y pabellón chileno o a través de camiones, al no poder ellas recalar en un segundo puerto en Chile
- Mayores costos logísticos: importadores deben eventualmente pagar dos tarifas portuarias distintas (la del primer puerto de destino, que es a la vez puerto de origen del servicio de cabotaje, y la del puerto de destino final de esa carga)
- Externalidades negativas asociadas a la mayor contaminación y congestión de caminos por el uso camiones

Efectos Negativos de Restringir el Cabotaje

- Supervivencia en el mercado de oferentes eventualmente menos eficientes (los armadores nacionales, que fruto de la menor competencia no son disciplinados por potenciales entrantes más eficientes, y los transportistas terrestres, particularmente en distancias más largas o para cierto tipo de carga)
- Ineficiencia productiva, al no poder utilizarse capacidad ociosa de naves extranjeras que, por un costo marginal relativamente bajo, podrían transportar carga entre puertos nacionales.

Se refirió a la experiencia internacional sus resultados:

Experiencia Internacional

- Países que han liberado completamente el cabotaje:
  - Holanda
  - Dinamarca
  - Inglaterra
  - Irlanda
  - Bélgica
  - Australia
  - Nueva Zelanda
- Resultados positivos: menores tarifas, baja en costos de logística, uso eficiente de puertos
- En Nueva Zelanda tarifas bajaron 25%
- International Transport Forum (ITF), dependiente de la OECD, recomienda abrir el cabotaje para tener transporte marítimo eficiente
- La misma recomendación hizo la Comisión Nacional de Productividad en 2016

Es un proyecto de ley que puede tener importantes beneficios y de magnitudes para Chile:

Estimación de Beneficios para Chile

Beneficio Consumidores por Disminución de Tarifas (millones de USD)

		Elasticidad precio demanda			
		-0,1	***-0,15***	***-0,2***	***-0,25***
Diminución de Precio	***25%***	186	187	188	189
	40%	300	303	306	309
	55%	415	421	426	432

Si se consideran las externalidades negativas asociadas al transporte terrestre por camiones (contaminación, congestión), que es el principal sustituto del cabotaje marítimo, entonces nuestras estimaciones de ganancias para los consumidores puedes ser vistas como un piso de otras ganancias sociales y de eficiencia a nivel país.

Respecto al proyecto de ley explicó los siguientes puntos respecto del mismo:

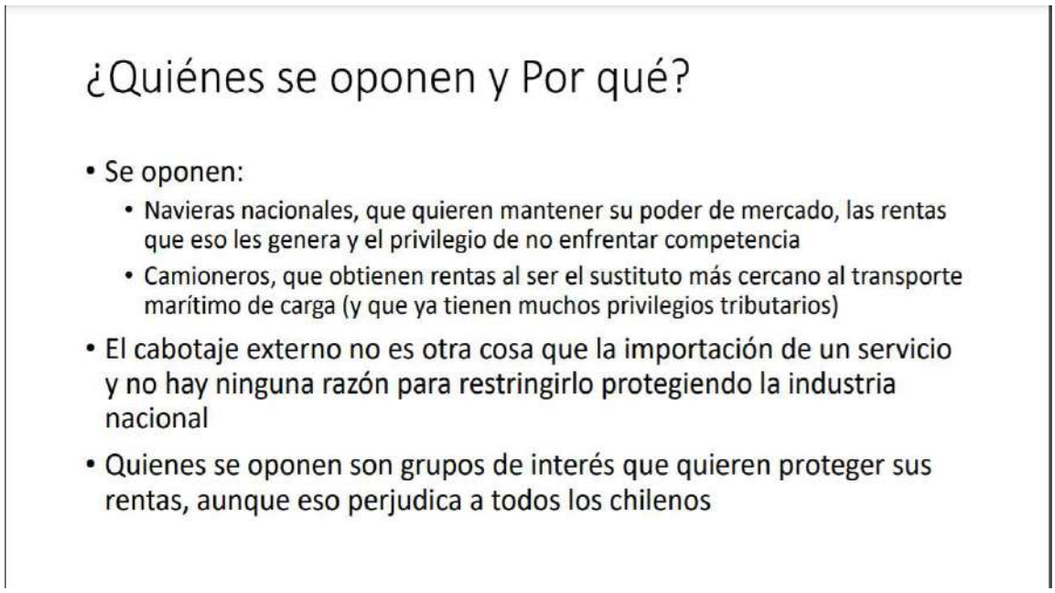
Proyecto de Ley (Boletín Nº 14.532-15)

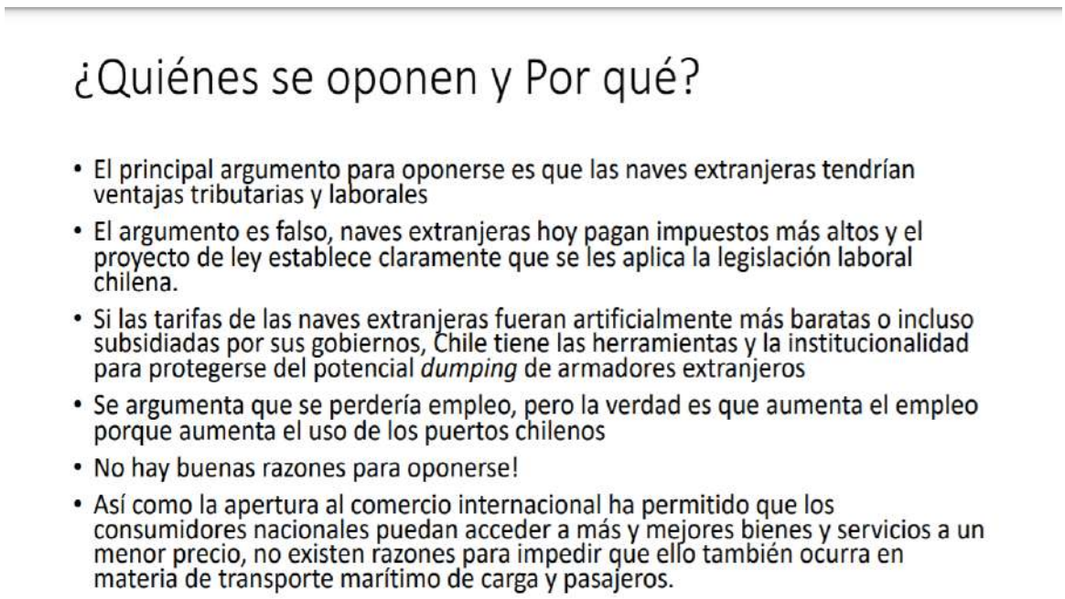
- Modifica el artículo 3° del decreto ley N° 3.059, señalando que las naves mercantes extranjeras podrán ofrecer libremente servicios de cabotaje cuando muevan carga entre dos puertos del país
- Respecto al mercado de cabotaje de pasajeros, se propone eliminar el umbral de 400 pasajeros, y así permitir que cruceros extranjeros con capacidad menor puedan competir en este mercado
- Se elimina el requisito para matricular naves en Chile respecto a exigir que su presidente, gerente y mayoría de directores o administradores sean chilenos y que la mayoría de su capital social pertenezca a personas naturales o jurídicas chile

Proyecto de Ley (Boletín Nº 14.532-15)

- En ámbitos laborales, en virtud del principio de territorialidad, la ley laboral chilena rige íntegramente respecto de los contratos de trabajo celebrados para producir efecto en Chile, independientemente de la nacionalidad de los trabajadores o del empleador.
- En materia tributaria, estas naves seguirán siendo gravadas con el impuesto adicional de los artículos 59 o 60 del decreto ley N°824 de 1974, Ley sobre Impuesto a la Renta, dependiendo si el tipo de contrato celebrado es de fletamento (arriendo) o de transporte de mercancías por mar (flete) respectivamente.
- Adicionalmente, de operar de manera permanente, y en caso de que se constituya un establecimiento permanente, tributarán de la misma manera que las compañías chilenas.
- Con el objetivo de resguardar los intereses nacionales en caso de guerra, conflictos internacionales que amenacen la seguridad del país, conmoción interna, calamidad pública, u otras emergencias, se establece que las naves o artefactos navales que operen permanentemente en Chile, serán parte del servicio nacional activo

Por último, se refirió a quienes se oponen al proyecto de ley:





Concluyó señalando que los privilegiados nunca quieren perder sus privilegios y obviamente se van a oponer siempre. Dijo ser un gran proyecto para el país, que trae múltiples beneficios y no hay razones económicas al menos para oponerse.

Respecto a las consultas realizadas por el diputado González, indicó que incluir los aspectos tributarios en el proyecto de ley, seria redundante, ya que en la ley de impuesto a la renta se establece para las empresas extranjeras que prestan

servicios en Chile, un impuesto adicional, que en el caso del transporte marítimo es sobre las ventas y no utilidades, por tanto, está en desventaja una empresa extranjera versus una chilena, que paga por sus utilidades.

Además, hoy también sucede que cuando una empresa extranjera opera en forma permanente en Chile, se considera un establecimiento permanente y pasa a tributar en la misma forma que la chilena. (Esto ya existe en la normativa actual).

En temas laborales, dijo conocer menos la legislación, pero este principio se aplica a otras industrias, por ejemplo, los aviones vienen con tripulación extranjera y paga sus impuestos allá y no se reclama que tengan preferencia o ventaja o desventaja. No ve por qué esta industria podría tener particularidades distintas. Hay empresas chilenas con call center en el extranjero y no hay ley laboral especial para ello. Por ello, entiende que se aplica la misma ley laboral para este caso.

19. El **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones**, señor Juan Carlos Muñoz junto con el **Ministro de Economía. Señor Nicolás Grau Veloso,** concurrieron a explicar las indicaciones presentadas al proyecto y realizaron la siguiente presentación:

¿Qué es cabotaje?

*"Transporte marítimo, fluvial o lacustre (**de carga/pasajeros**), entre puntos del territorio nacional, y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva".*

Artículo 3° Ley de Fomento a la Marina Mercante (D.L 3.059 de 1979)

Ley actual: ¿Cuáles son los requisitos para el cabotaje marítimo?

Ley de Fomento a la Marina Mercante (D.L 3.059 de 1979 – Min. De Transportes)

1. **El cabotaje está reservado a naves chilenas**.
2. Existen **tres excepciones** a lo anterior: licitaciones públicas, reputaciones y waivers [Ver próxima diapositiva].
3. El movimiento de **contenedores vacíos** entre puertos chilenos se puede realizar por extranjeros sólo si hay reciprocidad.

Ley de Navegación (D.L 2222 de 1978 – Ministerio de Defensa)

Requisitos para inscribir naves en el registro chileno:

- Empresa sea chilena y con sede principal en Chile.
- Con presidente, gerente y mayoría de directores chilenos.
- Más de 50% de capital chileno.
- **Los requisitos anteriores son exigibles para los socios de la sociedad propietaria de nave** (aplica aguas arriba).

Requisitos para mantener enarbolado el pabellón nacional:

- Capitán chileno.
- Oficialidad 100% chilena.
- Tripulación 100% chilena.

¿Por qué se ocupan poco las excepciones al cabotaje?

En la práctica, el **85% de la carga de cabotaje, de un total de 11.361.329 ton., se mueve por naves con bandera nacional**, 14% naves reputadas por empresas nacionales y 1% por waiver (2021). En las licitaciones, sólo han postulado navieras chilenas (en la gran mayoría llega un único oferente).

Licitación Pública
Volúmenes superiores a 900 toneladas.

Motivo:

El derecho de reclamación que tienen las navieras chilenas ante la adjudicación a una nave extranjera y el castigo del 6% de arancel aduanero a las ofertas de estas últimas. Excesiva burocracia.

Permiso especial o *waiver*
Cargas inferiores a 900 toneladas, siempre y cuando no exista disponibilidad de banderas chilenas.

Motivo:

Tope de 900 ton, incertidumbre para el otorgamiento, y discrecionalidad de la autoridad (facultad para excluir del cabotaje a naves extrajeras) entre otras.

Reputación
Naves arrendadas por navieras chilenas con promesa u opción de compra.

Motivo:

Máximo 6 meses, 50% de registro propio de tonelaje y la renovación queda sujeto a una Comisión (art. 4°, LFMM). Excesiva burocracia.

Resultado #1: Una industria altamente concentrada y con altas tarifas

Cabotaje

Granel líquido (48%)
HHI= 5.087
2 competidores: 57% Ultranav y 43% CMC.

Granel sólido (17%)
HHI= 7.110
3 competidores: 83% Ultranav, 15% Empremar y 2% CMC.

Carga General (35%)
Depende según zona geográfica.

Umbral Internacional
Mercado altamente concentrado
HHI > 2.500

Norte del paralelo 41° :
HHI = 4.903
Carga general grandes distancias.

Sur del paralelo 41°:
Mercado competitivo
Conectividad HHI: 508
Servicios a la acuicultura HHI:1.152

Resultado #2: Pérdidas de eficiencia y competitividad

Ineficiencia

"Ante un cierre de puerto por fuerza mayor o paro portuario, los buques dejan su carga en el Puerto del Callao, en vez de otro puerto chileno cercano".

El cierre de puertos es muy alto en Chile. Entre agosto del 2020 y julio del 2021, el puerto de Quintero cerró el 36% de los días, el de San Antonio un 22% y el de Antofagasta un 20%.

CAMPORT.

Altas tarifas

Mover carga entre Valparaíso y Perú cuesta un **33%** menos que entre Valparaíso y Puerto Angamos (Región de Antofagasta). Si ajustamos el precio por distancia observamos que el costo por milla náutica es **69%** menor(*).

Elaboración propia.

Doble pago por recorrido

La celulosa que se exporta desde la región del Biobío con destino a La Paz, pasa por el Callao, para su trasbordo a Arica porque no puede hacer cabotaje.

Seremi de Arica y Parinacota.

Bajo crecimiento

El cabotaje marítimo se ha mantenido relativamente constante durante 20 años, cerca de los 12,5 MM ton. promedio.

Directemar, 2022.

(*) Cotizaciones del MTT en año 2022: Flete Valparaíso–Mejillones: US$615; Valparaíso-Callao: US$ 1306. Con la baja de tarifas del mercado a fines de 2022 y 2023 la diferencia se ha incrementado.

6

PdL en trámite: Propuesta del Gobierno anterior

Ley de Fomento a la Marina Mercante

- **Apertura cabotaje de carga**: se libera la reserva de bandera chilena permitiendo la entrada a naves extranjeras y, por consecuencia, se eliminan las excepciones actuales.
- **Ampliación apertura cabotaje de pasajeros**: se elimina el umbral de 400 pasajeros, permitiendo que cruceros extranjeros con capacidad menor puedan competir en este mercado.
- **Contenedores vacíos**: se armoniza tratamiento del transporte de contenedores vacíos a la Ley de Impuesto a la Renta, que no lo considera cabotaje.

Ley de Navegación

- **Eliminación de barreras administrativas para la constitución de empresas navieras:** se elimina la exigencia de que un 51% del capital sea chileno, que su presidente, gerente y mayoría de directores sean chilenos, y que la mayoría de su capital social pertenezca a personas naturales o jurídicas chilenas. Se eliminan estos requisitos "aguas arriba" en la estructura societaria.
- **Homologación al Código del Trabajo para enarbolar pabellón nacional**: se mantiene que el capitán y el primer oficial de las naves con bandera chilena sean chilenos, pero se elimina dicha exigencia respecto del resto de oficiales y tripulantes, equiparándose la dotación a la regla general de 85% trabajadores chilenos establecida en el Código del Trabajo.
- **Resguardo de la Reserva Naval**: establece que naves o artefactos navales que operen permanentemente en Chile, sus capitanes y dotaciones, tengan la obligación de formar parte de la Reserva Naval de la República.

Precauciones que surgieron durante la discusión: **condiciones laborales, empleo y seguridad nacional.**

Indicaciones de este Gobierno

Ley de Fomento a la Marina Mercante

- Reestablecer la reserva de cabotaje a naves chilenas, flexibilizando y optimizando los mecanismos de excepción [Ver próxima diapositiva].
- Modificar la definición de cabotaje para que se refiera solo a carga nacional o nacionalizada. Así, el reposicionamiento de carga de importación y exportación podrá realizarse por naves extranjeras.
- Mantener que el transporte contenedores vacíos no es cabotaje.
- Restablecer el umbral de 400 pasajeros para el mercado de cabotaje de pasajeros.
- Eliminar la norma que exime a las navieras del DL 211, que fija las normas para la defensa de la libre competencia.

Ley de Navegación

- Mantener la eliminación de barreras administrativas que contempla el proyecto en trámite, para permitir que empresas navieras con capitales extranjeros puedan constituirse en Chile.
- Eliminar homologación al Código del Trabajo, lo que implica volver a la obligación vigente de que, para mantener enarbolado el pabellón nacional, se requiere que el capitán, su oficialidad y tripulación sean chilenos.
- Resguardo de la Reserva Naval, de manera que solo naves chilenas podrán formar parte de ésta.

Optimización de las excepciones a la reserva

Waiver:

1. **Creación de un "Waiver anual" cuando no existan servicios de línea regulares de cabotaje** (independientemente del monto de la carga).
2. **Eliminación facultad discrecional de la Autoridad Marítima** para excluir a las naves extranjeras de este mecanismo.
3. **Aumento del umbral** de 900 a 3.000 toneladas.

Licitación:

1. **Eliminación del incremento de las ofertas (6%)** de las naves extranjeras para permitir que todas las naves compitan en igualdad de condiciones.
2. **Agilizar el procedimiento de la reclamación especial**, disminuyendo los plazos y permitiendo su ejercicio tanto a navieras chilenas como extranjeras.

Reputación (arriendo de naves): simplificación del procedimiento para la autorización y renovación de reputaciones a través de la eliminación de la Comisión del artículo 4, y su reemplazo por el MTT con el apoyo técnico de DIRECTEMAR. Se amplía plazo de 6 meses a 1 año y se elimina la restricción de que el tonelaje fletado no exceda el 50% del tonelaje propio.

Ruta de salida (nueva excepción): naves de comercio exterior que provengan del extranjero y descarguen carga en un puerto nacional, podrán realizar cabotaje a continuación de dicha descarga, **exclusivamente en su ruta de salida**, de acuerdo al itinerario de navegación previamente informado a la DIRECTEMAR y notificando a MTT.

Beneficios del PdL modificado: Mayor eficiencia y menores tarifas

Ante un **cierre de puerto**, la carga de importación podrá descargarse en el puerto más cercano. Por ejemplo, si cierra el Puerto de Antofagasta, la carga podría llevarse a Mejillones en vez del Callao, como sucede actualmente.

Debido al cambio de definición, **toda la carga de comercio exterior podrá ser transportada por naves extranjeras, aunque el recorrido implique tramos nacionales**.

Existe actualmente **carga que se transporta vía terrestre** hacia Arica, Iquique o Antofagasta y **que por sus características podrá transportarse por vía marítima** con la creación del waiver anual.

Esto implica grandes ahorros para los dueños de carga quienes pagarán menores costos por reposicionar esa carga (o incluso sin costo adicional si lo reposiciona la misma naviera).

Esto solucionará el caso del papel que va hacia La Paz (vía Callao en vez de Arica). Los ahorros por los transbordos en Callao de la carga exportada a Bolivia que ya no sucederían se estiman en USD 20 millones anuales.

Ésta es principalmente carga contenerizada, por ejemplo, del retail. El ahorro que generará este nuevo permiso se estima entre USD 44 millones y USD 116 millones anuales.

Beneficios del PdL modificado: Mayor eficiencia y menores tarifas

El fortalecimiento del mecanismo de licitación **beneficiará especialmente a ENAP y CODELCO**, quienes deben movilizar grandes volúmenes de carga entre diferentes partes de Chile.

El proyecto permitirá que las **naves que traen carga de importación**, puedan mover carga entre puertos chilenos exclusivamente en su ruta de salida.

Todo lo anterior provocará una **reducción en los precios de los fletes**. Las tarifas de transporte de graneles podrían disminuir en un 21-43% y de carga general en un 17-35%.

Con respecto a ENAP, si bajaran en un 20% las tarifas de los fletes de graneles, habrían **USD$ 27 millones** de ahorro para la petrolera, lo que equivale al 19% de las utilidades de la empresa el año 2021.

Por ejemplo, una nave que viene desde Los Ángeles (EE.UU.) y descarga en Iquique, podrá **aprovechar su capacidad ociosa** transportando carga en su ruta hacia Shanghai (China).

Esto implicará ahorros para el país de entre **USD 90 millones y USD 186 millones anuales**.

Proyecto de Ley
para fomentar la competencia en el cabotaje marítimo
(Boletín 14.532-15)

Marzo 2023

#Anexo 1: Comparación Proyecto de ley e indicaciones

LEY DE FOMENTO A LA MARINA MERCANTE		
Ley actual	**PdL en tramitación**	**PdL con indicaciones**
Reserva del cabotaje de carga y excepciones limitadas.	Apertura del cabotaje de carga y, por ende, eliminación de las excepciones.	Reserva del cabotaje de carga y fortalecimiento de las excepciones
Definición de cabotaje considera todo tipo de carga.	Definición de cabotaje considera todo tipo de carga	Definición de cabotaje considera solo carga nacional o nacionalizada, permitiendo el reposicionamiento de carga de comercio exterior por parte de naves extranjeras en el caso de cierre de puertos.
Transporte de contenedores vacíos se considera cabotaje.	Transporte de contenedores vacíos no se considera cabotaje	Transporte de contenedores vacíos no se considera cabotaje
Exime a las navieras de las normas de libre competencia.	Exime a las navieras de las normas de libre competencia	Se elimina la exención de las navieras a las normas de libre competencia al no existir justificación económica para tal exención, y en línea a pronunciamientos previos de la Fiscalía Nacional Económica y de otras economías como Estados Unidos y la Unión Europea.

LEY DE NAVEGACIÓN		
Ley actual	**PdL en tramitación**	**PdL con indicaciones**
Contiene una serie de barreras administrativas para la constitución de navieras chilenas, limitando la entrada de nuevos actores.	Para inyectar competencia en el mercado, se flexibilizan estas barreras administrativas.	Para inyectar competencia en el mercado, se flexibilizan estas barreras administrativas.
Para mantener enarbolado el pabellón nacional, la ley exige que el capital, el primer oficial y el 100% de los tripulantes sean chilenos.	Mantiene que el capital y primer oficial sean chilenos, pero permite un 15% de trabajadores extranjeros de acuerdo al Código del Trabajo.	Exige nuevamente que, para mantener enarbolado el pabellón nacional, el capital, el primer oficial y el 100% de los tripulantes sean chilenos.
Reserva Naval conformada por naves chilenas.	Reserva Naval conformada por naves chilenas y naves extranjeras que operen permanentemente en territorio chileno.	Reserva Naval conformada por naves chilenas.

#Anexo 2: ¿Qué se mueve por cabotaje?

Granel Líquido 48%

i. 65%: Petróleo y gasolinas: **ENAP.**
ii. 31%: Ácido sulfúrico: **CODELCO.**
iii. 4%: Gas oil y otros químicos.

Granel Sólido 17%

i. 42%: Hierro y acero: **CAP**
ii. 28% Caliza: **CAP**
iii. 22%: Sal: **K+S Chile**
iv. 7%: fertilizantes y otros

Carga General 35%

i. 92%: Productos pecuarios y otros: **Salmoneras**.
ii. 5%: Cobre (ánodos, cátodos): **CODELCO**.
iii. 3%: Hierro y acero: **CAP**.

Fuente: Boletín estadístico edición 2022 DIRECTEMAR. 14

#Anexo 3: Apertura de cabotaje en otros paises

- ✓ Nueva Zelanda
- ✓ Unión Europea liberó el cabotaje entre sus países miembros
- ✓ Holanda, Dinamarca, Irlanda y Bélgica (resto del mundo)
- ✓ Inglaterra
- ✓ Perú (transitoriamente en 2019, y se extendió por 3 años más)
- ✓ Brasil (en discusión)

El **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones** señaló que es un proyecto relevante para nuestro país, y se hace cargo de por qué nuestro país no tiene tanto transporte marítimo de carga. Se hacen indicaciones al proyecto de ley de la administración anterior y se hace cargo de elementos que lo hacen más fuerte y robusto. Espera que tenga una tramitación rápida en el congreso de manera de poder cumplir prontamente con la promesa de sistema de transporte de carga más

eficiente, sistema logístico más eficiente, tener mejores tarifas, considera que hay grandes oportunidades asociadas a este proyecto de ley.

El **Ministro de Economía** explicó que se comparte la inspiración del proyecto presentado por el gobierno anterior, sin embargo, el enfoque generó mucha resistencia y le quitaba viabilidad política, por ello buscan hacerse cargo de eso, y de las preocupaciones que generó, en particular el impacto que podría generar en el empleo nacional. Por tanto, el Ejecutivo lo que realiza es utilizar una estrategia distinta.

20. Se escuchó al **abogado experto en derecho marítimo y comercial, señor Patricio Cuevas**. Indicó que este proyecto es bastante interesante, ya que los tiempos han cambiado, la realidad del transporte es otra, no se puede mirar como una modalidad aislada, el transporte de carga hoy es bastante más complejo que lo que está en el código y la realidad mundial también ha cambiado, se ha acelerado.

Señaló que la pregunta fundamental es, si este proyecto beneficia a la mayoría de los chilenos, y la respuesta es que si, al 99.9 de los chilenos que tenemos la calidad de consumidores, porque introduce competencia. Considera que se debiera apoyar, por los beneficios que trae, introduce más competencia en el cabotaje y eso reduciría los costos para el consumidor final.

La reserva de carga que existe que es un concepto de los años 70 o anteriores, no se condice con la apertura de los mercados que ha experimentado el país en las últimas 4 décadas. Por ello, los objetivos de este proyecto van en la línea correcta, la ventaja logística y la reducción de los costos, ya son beneficios.

Respecto a la liberalización del mercado de cabotaje en la experiencia europea, indicó que partió por consideraciones de competencia en el mercado interno para luego, por reglamentos internos, se fueron imponiendo criterios, no hay un cuerpo único de cabotaje marítimo en la Unión Europea, dijo existir referencias diseminadas por distintos cuerpos normativos y ser muy importante para ellos las ayudas del Estado, subsidios y otros, y las materias ambientales, eso justificó que entre sus Estados miembros desde el 2004 se liberalizó el cabotaje, lo cual tuvo consecuencias en el mercado del trabajo y en la recaudación de ciertos tributos perniciosas, que fueron muy puntuales, pero a su vez tuvo grandes beneficios.

Agregó que la democracia liberal ha evitado la guerra, el comercio parece ser enemigo de la guerra y que la seguridad nacional sigue siendo un concepto clave. La mantención de una reserva naval, tiene que estar contemplada en la legislación, ciertamente y eso se puede lograr a través de distintos medios alternativos.

Agregó que el efecto laboral tiende a compensarse con los beneficios que tiene el proyecto en la misma actividad del cabotaje y a diferencia del texto original, la indicación del ejecutivo se hace cargo de flexibilizar el cabotaje, y a la vez evita

los puntos más conflictivos de los grupos de interés como son el tema laboral. Le parece que las excepciones parecieran ser las correctas y lo suficientemente amplias para lograr una buena apertura del cabotaje.

Finalizó señalando que no hay que tener miedo a la innovación, no sería la primera vez que el país innova en materia económica y comercial y si esa innovación implica menores costos para los consumidores, es un aporte.

El **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones** valora la positiva apreciación de un proyecto de ley que va a aumentar el transporte de carga especialmente entre puertos nacionales, con un costo significativamente menor, efectivamente el cabotaje nacional se mantiene con bandera nacional y las tripulaciones tienen que ser 100% nacionales y también hay un tratamiento distinto a lo que sucede desde el paralelo 41° al sur. El proyecto se hace cargo de las principales aprensiones y dudas que surgen.

El **señor Cuevas** expresó que el comercio se revolucionó en las últimas décadas y pidió tener en consideración que no todas las naves pueden ser chilenas. Hay dinámicas donde se puede arrendar, tener garantías sobre una nave, pero los mercados evolucionan más rápido en esta materia. No hay que asociar la propiedad de las naves, al hecho de que tienen que ser chilenas. El comercio evoluciona y es necesario actualizarse en ese sentido.

21. Expuso la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Directemar); Vicealmirante Fernando Cabrera y Contraalmirante Juan Gajardo.

El **señor Cabrera** manifestó que la Ley Orgánica de la Directemar obliga a tomar una responsabilidad respecto a la dirección para el desarrollo y existencia de la marina mercante. El artículo 1° de la ley de fomento a la marina mercante señala que la política naviera permanente de chile es fomentar el desarrollo y favorecer la mantención de su marina mercante en armonía con el interés general de la República. Su responsabilidad en términos de supervisión y supervigilancia es técnica, no les compete autoridad en asuntos laborales, por ello sus opiniones son desde el ámbito técnico y en términos estratégicos.

La razón por la que hay una marina mercante con bandera chilena es por la condición geográfica esencial de nuestro país, cuan determinante es nuestro país del mar. En términos generales, la ubicación de Chile, lo hacen dependiente fundamentalmente del comercio marítimo, por lo tanto, es necesario contar con una marina mercante que permita satisfacer los requerimientos de la nación. Otro de los conceptos importantes es el espacio, concepto geopolítico más importante, el espacio es un tema potencial que para que sea útil tiene que ser utilizado, a diferencia de la tierra, en el mar no hay límites y la forma de utilizar ese espacio, es a través de las líneas de comunicación estratégica, que son los puertos, naves, instalaciones, vías marítimas y dotaciones, y la forma de utilizar el espacio es a través de naves con bandera nacional. Otro concepto geoestratégico, es la proyección de Chile, la necesidad de que se proyecte hacia algo, este es el centenario del Océano, y dentro del Océano se destaca la preponderancia en el

océano pacífico, en este ciclo el foco del comercio cambió al pacífico y así será en los años venideros, es un cambio fundamental en la geo estrategia chilena.

El fundamento histórico, hay tradición de empresa naviera, empresarios, tripulantes chilenos, capacitados técnicamente para mantener y acrecentar todo el desarrollo marítimo y lo que se requiere en materia de transporte.

El concepto de seguridad nacional para el desarrollo es mucho más amplio que el concepto de la defensa nacional, existe una dependencia entre seguridad nacional y desarrollo de una nación, tiene que ver con todas las actividades nacionales, una simple mirada objetiva geográfica, hace comprender que la dependencia del transporte marítimo es vital para Chile. La seguridad nacional exige estar preparados en toda hipótesis de conflicto nacional o mundial y no sólo se refiere a situación de guerra o crisis, hay condiciones dada la particular geografía que requiere de un seguro de garantía para el desarrollo del país. Los recursos explotación sustentable del espacio marítimo, la industria de hidrogeno verde y La futura definición antártica son desafíos que no pueden dejarse al azar. La ley de navegación en artículo 98 establece que los capitanes y la dotación de todas las naves y artefactos navales forman parte de la reserva naval y se incorporan en servicio activo en caso de guerra en incluso en conflictos internacionales que amenacen al país. Es un seguro para la nación. La capacidad de transporte marítimo nacional no solo es necesario en un eventual esfuerzo bélico, sino del sostenimiento mínimo de la nación. Chile está destinado a no poder prescindir de una marina mercante. Experiencias en sentido contrario existen, como el caso de la guerra contra España, donde los armadores extranjeros se fueron del país y Chile se quedó sin marina mercante. Durante la segunda guerra mundial, chile se quedó sin abastecimiento del combustible necesario para el abastecimiento del país.

Solicitó que mientras se desarrolle el proceso legislativo, se tenga a la vista la necesidad de contar con una marina mercante nacional, que implica buques y dotaciones, ese es el punto fundamental. Estiman que las indicaciones que se han presentado no amenazan la existencia de la marina mercante, pero hay una serie de puntos que se deben regular para dar protección efectiva a dotaciones y a la reserva naval.

Dejó la siguiente minuta a disposición de la comisión:

La Ley orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, en su art. 3 b), establece que corresponde a la dirección …**velar por el desarrollo y eficiencia de la marina mercante nacional**…Y la Ley de Fomento de la Marina Mercante Nacional establece …que la política naviera permanente de Chile es fomentar el desarrollo y favorecer la mantención de su marina mercante en armonía con el interés general. La Ley de Fomento de la Marina Mercante en su Art° 1° define la responsabilidad que en términos de supervisión y vigilancia es TECNICA, correspondiendo los aspectos comerciales al Ministerio de transporte. Y del mismo modo que no tienen competencia en asuntos laborales.

¿Por qué tener una Marina Mercante Nacional con bandera chilena?

La Condición Geográfica Esencial de nuestro País.

Que no es otra cosa que la determinación de cuan dependiente es un país del mar.

Por su distancia al resto del mundo, ubicación en el Océano Pacífico, desde el punto de vista geopolítico Chile es una gran isla y está lejos aún de los principales centros económicos y sus rutas, es lejana. En cuanto a su forma y extensión, el país tiene una costa de más de 4.300 km. de largo, frente al mayor océano del mundo, generando aguas jurisdiccionales que entregan una ZEE dentro de las 10 más extensas del mundo. Somos Top 10 por extensión marítima y primero en Sudamérica. Obviamente Chile tiene una extensión marítima evidentemente superior a la terrestre. Respecto a la morfología del territorio, Chile tiene 3 conjuntos aislados, el continental sudamericano, las islas esporádicas y el Territorio Chileno Antártico, siendo el mar la principal vía de vinculación. Su índice de forma es el más pequeño del mundo, se asemeja a una línea, por lo que es como una playa en su extensión.

La distribución de la población y de los recursos dentro del territorio es bastante desuniforme. Esta realidad hace que, para un aprovechamiento integral, ya sea para consumo de la industria nacional o para la exportación, es necesario trasporte marítimo. Especialmente en el extremo Sur, donde tiene un carácter no solo necesario sino vital**.** Más de un 95% de la carga de importaciones y exportaciones se realiza por vía marítima. Chile depende de combustibles en un 98% y que llegan al país y se distribuyen por esta vía, las señales de conectividad llegan por cables submarinos, entre otras muchas evidencias que no hacen sino confirmar que Chile depende vitalmente de sus líneas de comunicaciones marítimas pues tiene una condición geográfica marítima que lo define. Y en ello, es evidente la necesidad de transporte marítimo como motor de desarrollo y seguridad.

El Espacio: es quizá el factor geopolítico más importante en el desarrollo de un Estado. Tanto económica como estratégicamente. **Pero es potencial**. Para llevarlo a factor de útil hay que hacer uso de él. La forma de ejercer el dominio del espacio marítimo, donde no hay límites fijos ni físicos de delimitación, es la presencia, es la ejecución del trasporte marítimo con bandera Nacional. La bandera de Chile flameando presente.

Proyección al Pacífico.

Este es el siglo de los océanos, y en este contexto se ha declarado la predominancia del Océano Pacífico como medio de comunicación y comercio. Es evidente ante las estadísticas y proyecciones que es necesario proyectar Chile a todos los contornos y áreas del Pacifico donde están presente los principales centros económicos mundiales, y principales destinos de nuestras exportaciones y comercio, de manera permanente. El dominio o codominio con otros países ribereños y la explotación comienza con la presencia real de la bandera de Chile, exhibida en buques de su flota mercante.

Fundamento histórico y la tradición.

En Chile definitivamente hay un gran tradición y experiencia naviera. Empresarios y tripulantes chilenos experimentados y capacitados técnicamente para mantener y acrecentar el transporte marítimo y con ello el desarrollo de Chile.

No sin ser desafiado por los tiempos que vivimos. Encantar a los jóvenes es per se una tarea difícil y debe ser fomentada. La Marina Mercante Nacional, no solo es una actividad económica y estratégica, es una importante fuente de trabajo y debiera ser la vocación de muchos en este país.

Fundamento de la seguridad.

La *seguridad nacional* para el desarrollo. Mucho más amplio que relativo a la *defensa nacional*, tiene que ver, con todas las actividades nacionales. Existe una evidente interdependencia y correlación entre *seguridad* y *desarrollo* de una nación.

Una simple mirada objetiva a la estructura geográfica del país como la que hemos revisado debiera bastar para comprender la dependencia del trasporte marítimo que tenemos en Chile.

La seguridad nacional exige estar preparados para una hipótesis de conflicto nacional o mundial, cerca o lejos del continente, de duración indeterminada. Y aun cuando existan pensadores que eliminen las posibilidades de una crisis o de guerra, la realidad es distinta, basta evidenciar que en pleno siglo XXI se desarrollan conflictos en Europa oriental, y se tensionan relaciones en el pacifico occidental. Las causas de las guerras, conflictos y crisis son entre otras de carácter geopolíticas y evidentemente económicas.

Los recursos y explotación sustentable de nuestros espacios marinos, la industria del hidrogeno verde y la futura definición antártica son desafíos que no pueden dejarse al azar y requerirán de seguridad, disponibilidad en el transporte marítimo.

Así la Ley de Navegación en su Art.° 98, establece que los capitanes y las dotaciones de todas las naves o artefactos navales forman parte de la reserva naval de la república, y se incorporaran al servicio activo en caso de guerra. Lo mismo podrá ocurrir en caso de conflictos internacionales que amenacen la seguridad del país, conmoción interna, calamidad pública, motín, paralización del transporte marítimo que afecte la normalidad de este servicio o cualquiera otra emergencia, debidamente calificada por el Presidente de la República.

Así también en su Art.° 100, ante emergencia nacional o internacional el Director previo decreto presidencial podrá tomar a su cargo la movilización de las naves mercantes y especiales, como también los servicios portuarios de todo el litoral, con arreglo a las disposiciones que dicte la Comandancia en Jefe de la Armada.

Así, de una u otra forma resulta que la capacidad de transporte marítimo Nacional, no solo es necesario en un eventual esfuerzo bélico en términos de movimientos de tropas o pertrechos, sino en el sostenimiento mismo de la nación.

Se requiere de disponibilidad de naves para el funcionamiento, producción, alimentación y conectividad, todas necesidades básicas para la subsistencia misma de sus ciudadanos, particularmente en situaciones especiales.

Chile no puede prescindir de una marina mercante propia. Esto no es una conclusión antojadiza o belicista, muy por el contrario, obedece a un dictado geopolítico y geoestratégico y es responsabilidad de sus autoridades fomentarla.

Experiencias en el sentido contrario ha habido varias en nuestra historia, así como repercusiones de otras situaciones lejos de nuestras fronteras.

Guerra contra España: al inicio del conflicto había una flota mercante floreciente. Al término de este la Marina Mercante había dejado de existir. Sus propietarias en mayoría extranjeros cambiaron de bandera y las naves dejaron nuestras costas, simplemente se fueron.

La fiebre del Oro en California provocó el éxodo no solo de naves sino de dotaciones y el uso del istmo de Panamá saco a Valparaíso de las rutas comerciales transformándonos en destino terminal y una disminución de navieras en nuestras costas.

Al declararse la 1era Guerra mundial, el movimiento de mercantes para la carga del salitre ceso abruptamente en Iquique, quedando la ciudad abandonada, vulnerable.

Durante la 2da guerra mundial, cuando los países envueltos en ella, especialmente EE.UU. llamaron a los buques mercantes a servir en el esfuerzo de la guerra, Chile quedo sin el vital abastecimiento de 800 mil toneladas de petroleó que requería anualmente y además sin posibilidad de fletar naves de países neutrales.

El peso del abastecimiento recayó en los 2 únicos petroleros que tenía la armada, al que se sumó un tercero civil.

Durante la guerra de corea cuando los fletes aumentaron, Chile por su posición excéntrica respecto de las Líneas de Comunicaciones Marítimas más usadas, pago los precios más caros de la historia.

Lo mismo aconteció durante la crisis del canal de Suez donde los precios para los fletes fueron aumentados prohibitivamente.

Por otra parte, qué duda cabe que las líneas de comunicaciones marítimas son vitales ante catástrofes que pudiesen aislar zonas de la angosta faja de tierra.

Ejemplo reciente de esto último, fueron el terremoto y tsunami del 2010, que dejó aislados a un sin número de comunidades de la zona central y de islas como Juan Fernández, para ello la Armada dispuso de todos sus buques para bastecer a la población, sin embargo, esos buques no siempre estarán disponibles.

Lo mismo ocurrió con la erupción del volcán Chaitén, donde la Armada y principalmente las navieras de la zona sur tuvieron que evacuar a todo un pueblo en escaso tiempo.

También en caso de aluviones en el norte, ha sido necesario apoyar desde el mar con el abastecimiento de agua, por ejemplo.

Hay que tener presente que para Chile el contar con una marina mercante, naves y dotaciones, no solo es un seguro para el desarrollo del país, sino un seguro para la subsistencia y desarrollo de la nación.

Es el deber de Chile buscar su desarrollo marítimo y en su marina mercante se encuentra uno de los medios para lograrlo.

Se entiende que la industria del transporte marítimo es una actividad económica, y, por tanto, debe necesariamente encuadrarse dentro de las reglas que el estado decida, pero considera que no se debe llegar a la posibilidad de *sacrificar la* existencia de la marina mercante, sino por el contrario buscar nuevas formas de fomento.

Respecto de las Observaciones a las Indicaciones del proyecto actual.

Expreso que las observaciones que la Armada de Chile ha tenido sobre este proyecto y sus indicaciones han sido presentadas oficialmente al Ministerio de Defensa.

Estimó que, en el proyecto recién presentado y modificado particularmente en su artículo 6 respecto de reputación, no habría en este, un riesgo directo a la existencia de la marina mercante. Pero si, hay temas en los que se pondrá atención para asesorar a través del ministerio, en particular en lo relativo a la preservación de la Marina Mercante y sus dotaciones.

22. Expuso el **representante de la Federación de Sindicatos Navieros de Trabajadores del Sur (Fesitrasur), señor Álvaro Mansilla**, quien indicó que estaban en contra del proyecto de ley, tal y como se plantea, ya que en el corto plazo eliminaría la marina mercante nacional, están en contra la reputación de las naves y no al waiber, tienen miedo de que se terminen sus puestos de trabajo y la marina mercante nacional. El 85% de los países del mundo reserva su cabotaje para los buques y tripulaciones nacionales, claro ejemplo es Venezuela, que terminaron su marina mercante, con el tema de los buques de petróleo con bandera extranjera.

23. Expuso el presidente del **Sindicato Interempresa Mar del Sur, señor Walter Sandoval,** quien manifestó que esto es un genocidio para la marina mercante del sur de Chile por parte del Ministerio de Economía, donde les cambiaron las reglas del juego. Están en contra de las reputaciones. Quieren que la marina mercante sea por chilenos para chilenos, por eso quieren que del paradero 41° al sur se deje tal como está.

24. Expuso el **Presidente de la Federación de Sindicatos e Tripulantes de Chile (Fetrich), señor Diógenes Mancilla**, quien expresó que están afiliados a la ITF y a la CUT, e indicó que desde que se ha presentado en diversas ocasiones, han estado en contra del proyecto de ley, por las consecuencias catastróficas para los trabajadores del país. El ministro de economía dice que habrá más trabajo, lo cual no será así, ningún buque extranjero contratara chilenos, para esto tienen que tributar en Chile, porque los buques se rigen por su pabellón, navegó más de 20 años en buques con pabellón de conveniencia y no tenía como tributar en Chile, porque el pabellón de la nave es el que manda. La reputación de nave es solicitar que se repute considere como una nave de bandera nacional a una nave extranjera o fletada por empresa chilena. Se puede reputar nave con la restricción de que no exceda el 50 % del tonelaje propio. La reputación como se plantea no tiene restricción, porque puede reputar todos los barcos que quiera. En Argentina, al momento de abrir el cabotaje, su marina mercante quedó reducida al mínimo y les ha costado mucho reponerse.

25. Expuso la dirigente y secretaria del Sindicato Interempresa de Mujeres Mercantes de Chile, señora María Gaete, quien señaló que es un sindicato que se creó hace tres años, debido a la desprotección en que se encontraban al incorporarse en ese rubro, por la negativa que recibían por las distintas navieras para solicitar una plaza para realizar una práctica laboral y cumplir con los requerimientos de la autoridad marítima y obtener la libreta de embarco, tenían que demostrar que podían realizar las maniobras para una navegación segura. Después de muchas puertas en la cara, se ha podido avanzar y como sindicato se ha visibilizado y expuesto los problemas que han existido, mujeres golpeadas de puño y pie, compañeras en que los colegios de sus hijos las han

demandado por abandono de sus hijos. Ahora, que están siendo reconocidas, tienen la posibilidad de poner sus demandas sobre la mesa. Navegar no es sólo por la remuneración, se escoge por vocación, con pasión, por eso están acá. No dejaron de trabajar en pandemia, ni en la catástrofe de Santa Lucía, como Federación ven con preocupación las excepciones planteadas en el proyecto de ley de apertura del cabotaje, dejando sin fuente de trabajo a muchos marinos mercantes, teniendo presente que su profesión es de carácter de oficio, porque sus carreas y cursos son exclusivos para trabajar en la marina mercante. Si bien miran con buenos ojos el espíritu del proyecto, no están de acuerdo con la reputación de naves. Solicitan modificar la reputación, que no es más que cambiar la bandera de naves chilenas a banderas de conveniencias y así poder contratar personal extranjero que se regirán por las leyes laborales del país de la bandera en cuestión, dejando a miles de compatriotas en cuestión, sólo ganarán los empresarios. Solicitan que no exista reputación alguna, que los empresarios extranjeros formen navieras en Chile con naves de bandera chilena y de tripulación nacional, sin derecho a reputar. Además, el otro cambio, es que ahora no hay límite en tonelaje fletado, lo que conlleva a que basta con una sola nave inscrita con bandera chilena, para que toda la flota pueda optar a bandera de conveniencia, solicitan que no exista porcentaje de tonelaje propio para poder reputar.

26. Expuso **el vocero de la Federación Nacional de Gente de Mar (Fenagemar), señor César Rojas Jara**, quien planteó que este proyecto vulnera directamente sus puestos de trabajo, si bien se menciona que empresarios extranjeros que se instalen deberán inscribir sus naves con bandera chilena, por otro lado, se interpone el derecho a reputar naves, sólo basta dejar una nave inscrita con bandera chilena y el resto de la flota con bandera de conveniencia. Según datos del año 2022 de la Directemar, existen 1104 oficiales y 1512 tripulantes sin incluir a colegas que se encuentran cesantes, en total 3700 oficiales y 3590 tripulantes incluyendo a las mujeres mercantes. Un ejemplo claro de lo que sucedería con la reputación, es lo ocurrido con una naviera que pertenece a la asociación de armadores, la cual acogió a 6 de sus 15 naves a reputación por no tener oficiales de máquina, desembarcando a toda la tripulación chilena y reemplazándola por extranjera, por eso ven que el proyecto beneficia económicamente a las navieras, disminuye los costos de las remuneraciones del personal embarcado, contratar mano de obra a menor costo, periodos de embarco más largos, todos estos beneficios que han mejorado la calidad de vida de los marinos mercantes chilenos a través de sus sindicatos, se perderían con este proyecto. Expresó ser el único rubro que permite el reemplazo de trabajadores en huelga. Por tanto, solicita que no exista el derecho a reputar, 100% de tripulación chilena. En lo que se refiere al waiber, están en contra de cualquier operación que permita que una nave extranjera pueda realizar cabotaje, siendo exclusivo para naves que enarbolen pabellón nacional.

27. Expuso en **representación de la Asociación Nacional de Armadores, la señora Paula Hurtado**, quien realizó la siguiente presentación:

Proyecto de ley que modifica la regulación del cabotaje marítimo

Boletín 14.532-15 + Indicaciones

Presentación de la Asociación Nacional de Armadores (ANA)

Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones

Cámara de Diputados y Diputadas

9 de mayo de 2023

Contenido

1. Contexto
2. Principios que defiende ANA
3. Regulación vigente
4. Proyecto de ley
5. Análisis de las modificaciones propuestas

1 Contexto

- El **cabotaje** es el transporte marítimo de carga o pasajeros entre puntos del territorio nacional.
- En Chile, como en la mayoría de los países costeros, es una **actividad regulada** con restricciones a la participación extranjera.
- Se han propuesto modificaciones a esta normativa, especialmente en el contexto de las llamadas **agendas de productividad.**
- Se encuentra en tramitación un **proyecto de ley** ingresado por el gobierno anterior en agosto de 2021, al que el gobierno actual ingresó indicaciones en marzo y abril de 2023.
- **Propuesta actual → Boletín 14.532+ Indicaciones Abril**

Los objetivos son ampliamente compartidos

- Fomentar la competencia.
- Aprovechar las ganancias logísticas derivadas de la capacidad ociosa de naves Comex.
- Favorecer el mayor uso del mar como vía de transporte.

3 Regulación vigente

1 Definición cabotaje.

2 Reserva de bandera con excepciones.

- Solo pueden hacer cabotaje las naves con **bandera chilena.**
- Pero se admiten **excepciones:**
  - Licitación
  - Waiver
  - Reputación.

Restricción a la participación extranjera en dos niveles.

3 Condiciones para enarbolar la bandera chilena.

- **Todo el personal embarcado debe ser chileno**
  - Capitán y oficialidad chilenos.
  - Tripulación 100% chilenos.
- **La empresa dueña debe ser chilena**
  - Domicilio en Chile.
  - Presidente, gerente y mayoría del directorio chilenos.
  - +50% del capital chileno.

4 Proyecto de ley

	Boletín 14.532	Indicaciones Ejecutivo
1 Definición cabotaje.	Mantiene.	Agrega requisito para la carga: "nacional o nacionalizada"
2 Reserva de bandera con excepciones.	Elimina la reserva de bandera.	Mantiene la reserva, pero amplía excepciones existentes y crea nuevas.
3 Condiciones para enarbolar la bandera chilena.	Elimina la exigencia de nacionalidad para tripulación.	Mantiene la exigencia de nacionalidad para tripulación.
	Elimina exigencia de nacionalidad para dirección y capital de la empresa.	Elimina exigencia de nacionalidad para dirección y capital de la empresa.

5 Análisis de las modificaciones propuestas

	Boletín 14.532	Indicaciones Ejecutivo
1 Definición cabotaje.	Concepto de cabotaje	
2 Reserva de bandera con excepciones.	Régimen de reserva y excepciones	
3 Condiciones para enarbolar la bandera chilena.	Requisitos dotación nave chilena	
	Requisitos empresa naviera chilena	

5.1. Requisitos empresa naviera chilena

	LEGISLACIÓN ACTUAL	BOLETÍN 14.532	BOLETÍN 14.532 + INDICACIONES
Empresa naviera chilena	Domicilio en Chile.	Domicilio en Chile	Domicilio en Chile
	+ 50% de directores chilenos		
	+ 50% del capital chileno.		

Eliminar los requisitos de nacionalidad para capital y administración de empresa naviera chilena es positivo por varias razones:

- Es una **liberalización amplia** del cabotaje, que facilita la participación extranjera pero en igualdad de condiciones que los nacionales → **competencia en cancha pareja.**
- Resguarda **recaudación fiscal y cotizaciones**, porque es una empresa chilena la que realiza la actividad.
- Se mantiene la **bandera chilena** porque la naviera chilena puede enarbolar la bandera chilena.

5.2 Requisitos de nacionalidad para tripulación de nave chilena

		LEGISLACIÓN ACTUAL	BOLETÍN 14.532	BOLETÍN 14.532 + INDICACIONES
Requisitos bandera chilena	Dotación	Tripulación 100% chilena	Capitán y primer oficial chilenos.	Tripulación 100% chilena

Convendría eliminar el requisito de que el 100% de la tripulación deba ser chilena, manteniendo la exigencia para capitán y primer oficial.

- **Termina con una discriminación a la industria del cabotaje en el mercado laboral.** Empareja la cancha para la competencia entren empleadores de distintas industrias.
- Favorece la **competitividad de la bandera chilena** pues la restricción de oferta actual encarece la contratación.
- Es una forma correcta de abordar la **migración**, que es una realidad innegable en el país. Dar oportunidades laborales favorece su integración y contribución al país.
- Capitán y primer oficial chilenos es garantía suficiente.

5.3. Reserva de bandera

	LEGISLACIÓN ACTUAL	BOLETÍN 14.532	BOLETÍN 14.532 + INDICACIONES
Quiénes pueden hacer cabotaje	Solo bandera chilena, salvo excepciones.	Sin reserva de bandera, se permite cualquier bandera	Solo bandera chilena, salvo excepciones.

Conviene mantener la reserva de bandera.

- **Si se elimina, la bandera chilena tendería a desaparecer** → en Comex donde no hay reserva, no hay bandera chilena.
- **Si se elimina, la competencia sería en cancha dispareja** → banderas "de conveniencia" competirían con bandera chilena, con costos tributarios y laborales menores.
- La eliminación de la reserva sería **redundante** si ya se han levantado las restricciones para operar con naviera y nave chilena. Sería además **contraproducente** porque desincentivaría el uso de la otra vía de participación, más virtuosa.
- **Mejor revisar las excepciones.**

5.4. Excepciones a la reserva de bandera

		LEGISLACIÓN ACTUAL	BOLETÍN 14.532	BOLETÍN 14.532 + INDICACIONES
Excepciones a la reserva de bandera	1. Licitación	+ 900 ton y castigo oferta 6%.		+ 3000 ton y sin castigo.
	2. Waiver	- 900 ton y sin oferta local disponible.		- 3000 ton y sin oferta local disponible.
	3. Reputación	Hasta 50% del tonelaje propio, 6+6 meses.		Hasta 100% del tonelaje propio, 12+12 meses.
	Otras			4. **Waiver 2:** permiso anual renovable sucesivamente cuando no existan servicios regulares prestados por naves chilenas.
				5. **Naves en tránsito internacional:** naves extranjeras que provengan del exterior y descarguen en Chile pueden hacer cabotaje en ruta de salida según itinerario.

Excepciones actuales:

1. **Licitación** → pierde relevancia en nuevo ordenamiento; sugerimos eliminar.
2. **Waiver** → esta excepción se volverá redundante si se crea la excepción 5 que es mejor.
3. **Reputación** → Es una excepción para las navieras chilenas que favorece su competitividad por la vía de darles flexibilidad para usar naves de bandera extranjera excepcionalmente. Es importante mantener un límite en base al tonelaje propio como propone la nueva Indicación, para evitar que pueda ser utilizada para burlar la reserva de bandera.

5.4. Excepciones a la reserva de bandera

		LEGISLACIÓN ACTUAL	BOLETÍN 14.532	BOLETÍN 14.532 + INDICACIONES
Excepciones a la reserva de bandera	1. Licitación	+ 900 ton y castigo oferta 6%.		+ 3000 ton y sin castigo.
	2. Waiver	- 900 ton y sin oferta local disponible.		- 3000 ton y sin oferta local disponible.
	3. Reputación	Hasta 50% del tonelaje propio, 6+6 meses.		Hasta 100% del tonelaje propio, 12+12 meses.
	Otras			4. **Waiver 2:** permiso anual renovable sucesivamente cuando no existan servicios regulares prestados por naves chilenas.
				5. **Naves en tránsito internacional:** naves extranjeras que provengan del exterior y descarguen en Chile pueden hacer cabotaje en ruta de salida según itinerario.

Excepciones nuevas:

4. **Waiver 2** → Facilita creación de servicios nuevos, pero requiere límites claros para evitar su mal uso. Se sugiere 12 meses máximo (luego debe pasarse a nave chilena) y solo para naves portacontenedores, que son las que prestan servicios regulares.
5. **Naves en tránsito internacional** → Permite aprovechar la genuina ganancia de eficiencia de provisión conjunta de transporte internacional y doméstico, pero requiere límites claros para evitar su mal uso. Se sugiere una redacción alternativa, basada en la legislación de Nueva Zelanda y con límite de 3.000 ton de carga de cabotaje por puerto.

Ver excepción NZ

5.5. Definición de cabotaje

	LEGISLACIÓN ACTUAL	BOLETÍN 14.532	BOLETÍN 14.532 + INDICACIONES
Definición cabotaje	Transporte de carga entre puntos del territorio nacional	Transporte de carga entre puntos del territorio nacional	Transporte de carga nacional o nacionalizada entre puntos del territorio nacional

Mantener la definición de cabotaje.

- En todo el mundo se entiende por cabotaje el movimiento de carga (y pasajeros) entre puertos de un mismo país, sin distinción del tipo de carga.
- Si el objetivo es permitir el transbordo de contenedores de comercio exterior entre puertos chilenos hasta llegar a su puerto definitivo para entrar/salir al exterior, señalarlo explícitamente, sin cambiar la definición de cabotaje.
- Ídem contenedores vacíos.

Gracias

Excepción de Nueva Zelanda para naves extranjeras en tránsito internacional

En Nueva Zelanda, una nave extranjera puede hacer cabotaje si cumple con **dos condiciones**:

i. Está atravesando aguas de NZ en un viaje continuo desde un puerto extranjero a otro puerto extranjero, y está parando en NZ para cargar o descargar carga internacional; y

ii. Su transporte de carga de cabotaje es incidental en relación con su transporte de carga internacional.

Coastal shipping

198 Coastal shipping

(1) No ship shall carry coastal cargo, unless the ship is—

(a) a New Zealand ship; or

(b) a foreign ship on demise charter to a New Zealand-based operator who employs or engages a crew to work on board the ship under an employment agreement or contract for services governed by New Zealand law; or

(c) a foreign ship—

(i) that is passing through New Zealand waters while on a continuous journey from a foreign port to another foreign port, and is stopping in New Zealand to load or unload international cargo; and

(ii) whose carriage of coastal cargo is incidental in relation to the carriage of the international cargo.

Maritime Transport Act 1994, Sección 198, letra c)

Volver

28. Expuso de la **Federación de Sindicatos Marítimos y Gente de Mar (Fesimar), el director vocero don Bernardo Araya Campusano**, quien recalcó su posición en cuanto a apoyar este proyecto de modificar la Ley de Fomento a la Marina Mercante, al no ver afectación a su estabilidad laboral.

Indicó que la ley de fomento a la marina mercante Número 3.059.- del 21 de diciembre de 1979, dice, en su Artículo 3º.- El cabotaje queda reservado a las naves chilenas, con las excepciones que señala esta ley. Se entenderá por tal el transporte marítimo, fluvial o lacustre de carga entre puntos del territorio nacional, y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva… es como se define cabotaje, en lo principal, para elaborar nuestra posición.

Su exposición no ha sido diseñada por abogados ni empresarios, como tampoco son representantes del cien por ciento del personal marítimo, como alguien anteriormente se atribuyó tal condición, pero sus federaciones pueden afirmar haber logrado, en una lucha de más de 20 años, junto a otras FEDERACIONES COMO FENASIOMECHI Y COSATRAM, han logrado la dictación de Decretos como el 5163/83 en que el capitán y jefe de máquinas no hacen guardia y tienen derecho al descanso; la incorporación de las 10 horas de descanso según el convenio de la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, OMI, Y LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, OIT, CONOCIDO COMO CONVENIO 186 MLC 2006, es el cuarto pilar del derecho marítimo internacional, es la carta de derechos de la gente de mar, esto es muy importante señalarlo, ya que este convenio es mejor que el Código del Trabajo, pues reconoce derechos más extendidos como la hotelería a bordo, dignidad y decencia laboral, horas de trabajo acotadas, 10 horas de descanso, 2.5 días de vacaciones por día trabajado, etcétera; también la participación en el decreto 127 REGLAMENTO SOBRE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y CARRERA PROFESIONAL DE LA GENTE DE MAR; también lograron incorporar la RESOLUCION OMI A1047 PRINCIPIOS RELATIVOS A LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD; también haber aportado a la iniciativa de apertura del cabotaje de pasajeros que hoy se aprecian buenos resultados, ya que en la Región de Magallanes tuvo la temporada años 22 – 23 de cruceros más extensa del país con 180 recaladas respecto a 90 recaladas en la temporada años 21 – 22; también lograron el registro de asistencia al trabajo con huella digital para evitar el actual fraude a los trabajadores; causas en las que los anteriores expositores “gremiales” se han opuesto insistentemente junto con empresarios navieros, de tal manera que la vigencia en plenitud de estos logros está pendiente; también han recurrido a la Corte Suprema y tribunales de justicia en decenas de casos para la defensa de los trabajadores embarcados, en la web se encontrarán documentos y noticias de prensa. Los “dirigentes gremiales” de la marina mercante del sur de Chile que antecedieron nunca han apoyados estas causas, por el contrario, se oponen constantemente a ellas o hacen lobby para la causa del empresariado. La negativa a abrir el cabotaje es un asunto de los FIERROS A FLOTE, es un interés empresarial naviero, es oponerse a la competencia económica y tener que quedar obligados a cumplir con el Código del Trabajo mediante efectivas fiscalizaciones, como por ejemplo terminar con las largas jornadas de trabajo, la polifuncionalidad, cumplir con las horas de descanso, y sobre todo modernizar la obsolescencia de las naves que datan de los años 70 y tener que DISPUTAR el

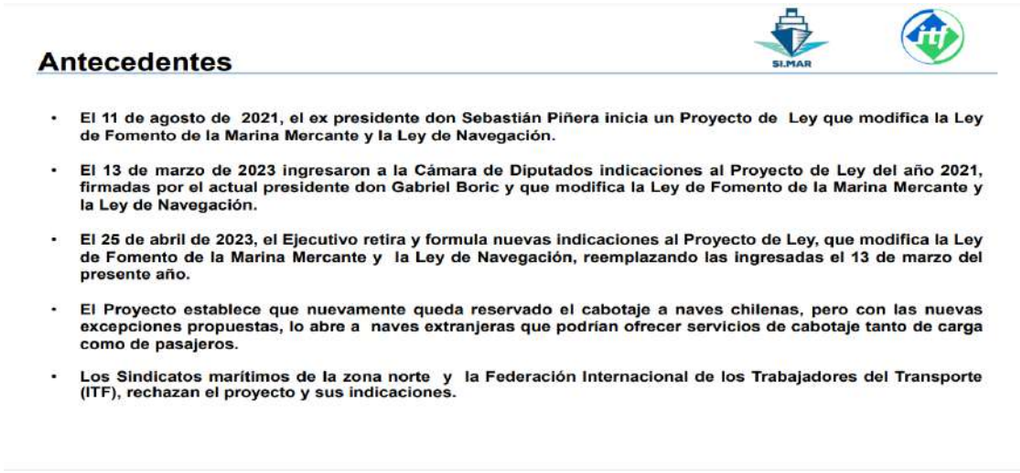
Transporte Marítimo con estandarizados y modernos buques extranjeros. No se puede desconocer la compulsión natural, de algunos navieros chilenos, por mantener un transporte marítimo con buques como activos de bajo costo, que no son autorizados para ingresar a aguas norteamericanas o de Europa, y con ellos poder trasladar mercancías cuyo valor monetario es superior a la nave transportadora, esta realidad choca con los estándares de seguridad marítima, de ruidos a bordo, de comodidad para la dotación, del cuidado y protección del medio ambiente, etcétera.

Por estas razones considera que no existe una real competencia empresarial desde Puerto Montt al Sur, ya que entrar al mercado con naves más modernas tiene un alto valor económico que hace insostenible una leal competencia de la cual sería beneficiado el consumidor final. REGULAR esta anormalidad depende de las fiscalizaciones y de los certificados de navegabilidad que emite la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y MARINA MERCANTE, DIRECTEMAR. Tampoco podemos dejar pasar la frase de armadores que adhieren a ARMASUR y que reza “SOMOS GARANTES DE LA INTEGRACIÓN TERRITORIAL DEL SUR AUSTRAL”, repetidas como un mantra y como tal curan del engaño y entregan fuerza y energía, la verdad sea dicha QUIEN GARANTIZA LA INTEGRACIÓN TERRITORIAL ES EL ESTADO DE CHILE COMO INSTITUCIÓN PERMANENTE, PARA ESO EXISTE PARA DAR GARANTÍAS Y CERTEZAS. Ahora bien, la matriz sobre la apertura del cabotaje se encuentra en el mensaje presidencial del señor Piñera, también lo acoge el gobierno de la señora Bachelet, y el presidente Boric con fecha 25 de abril del presente año, le ha realizado indicaciones, y especialmente para su interés como personal embarcado, eliminó los numerales dos y tres, que podrían haber sido motivo de algún debate, que se refiere a la ley de navegación en su artículo 14 “para mantener enarbolado el pabellón nacional, se requiere que el capitán de la nave, su oficialidad y tripulación sean chilenos”. Por lo tanto, para los efectos de la navegación permanente en cabotaje en lo referente a la dotación todo se mantiene igual hoy en día. No consideramos que exista peligro a las fuentes de trabajo de los marinos chilenos, por el contrario, se abre una gran oportunidad de que lleguen buques nuevos con tecnologías modernas y así desterremos los fierros oxidados que hoy surcan el sur de Chile.

También se debe dejar constancia que el titulo chileno son homologables a las banderas de conveniencias, como la más importante PANAMÁ. Incluso en el peor de los escenarios que las naves del SUR DE CHILE sean extranjeras entonces, se homologan sus títulos, y serán chilenos los que aborden esas naves. Y si se rigiera por normas laborales internacionales, esta sería el CONVENIO 168 MLC 2006, que es mejor que el código del trabajo chileno, por otro lado, la FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE, ITF, tiene inspectores en Chile como en el resto del mundo se encargan de hacer cumplir los derechos del trabajador, en cuanto a remuneraciones la OIT fijo el salario mínimo para el año 2023 en 658 dólares norteamericanos, pero es para el embarcado que posee muy poca capacitación y normalmente es para evitar abusos con individuos del continente africano pero para trabajadores que deben tener una alta cualificación en navegaciones como las del sur de Chile estas parten aproximadamente en un millón cincuenta mil pesos para el cocinero; un millón quinientos mil pesos para tripulantes; sobre dos millones quinientos mil pesos para pilotos y motoristas, y tres millones para capitanes costeros. En nuestro país se ofrece algo menos que los

montos anteriormente mencionados, además, el costo de vida en Chile es de las más caras del continente. Deja un ejemplo de país marítimo como ISLANDIA, en que el salario de un cocinero de buque como de los que existen en Puerto Montt, ronda por los tres millones y medio pesos chilenos. Señala que dejará unos documentos firmados por los supuestos defensores de los trabajadores, en donde solicitan quitarnos derechos adquiridos, para que en el futuro no ser sorprendidos nuevamente por personas que hablan en nombre de los trabajadores sin serlo y en este ámbito de la Marina Mercante sepan quién es quién y citando a don Miguel de Cervantes Saavedra “Pocas o ninguna vez se cumple con la ambición que no sea con daño de tercero”.

29. Expuso el **presidente del Sindicato Interempresa de Oficiales de Marina Mercante (SI.MAR afiliado a ITF), señor Héctor Azúa Almeida**, quien realizó la siguiente presentación:



Indicaciones del Gobierno

- **Reestablece la reserva de cabotaje :** El ejecutivo dice reestablecer la reserva de cabotaje a naves chilenas pero con las excepciones la deja abierta a naves y dotaciones extranjeras, una total contradicción.
- **Eliminan la homologación al Código del Trabajo (15% extranjeros)** manteniendo la ley de navegación original que permite que naves de bandera nacional solo puedan ser tripuladas con Oficiales y Tripulantes chilenos, un verdadero acierto, no obstante al aplicar el sistema de reputación de naves propuesto, abren las puertas para que las naves pasen a bandera y tripulaciones extranjeras.
- **Reserva Naval:** Sólo podrían formar parte las naves chilenas con dotaciones chilenas, lógico y razonable.
- **Modifica la definición de cabotaje:** Incorpora los términos de **"carga nacional o nacionalizada",** excluyendo o dejando fuera de discusión las cargas en tránsito, compuestas por contenedores, graneles líquidos, sólidos y carga general, que podrán ser movilizadas libremente y sin ninguna restricción por naves con bandera y tripulación extranjera entre puntos nacionales (Cabotaje), alcances que se contradicen con el objetivo de la ley que es "Fomentar la Marina Mercante Nacional".
- **Creación de empresas con capitales extranjeros y aumento de empleo:** El Gobierno, por una parte, mantiene del Proyecto original de eliminar las barreras administrativas, objeto permitir que empresas navieras con capitales extranjeros puedan constituirse en Chile. De esta manera pretenden sumar más naves con bandera chilena a nuestra flota nacional, con el consciente aumento del empleo, producto de que estas naves estarían tripuladas 100% por chilenos.
- Pero por otra parte la indicación original permitía que esa misma empresa pudiera adquirir una sola nave de 100 TRG con bandera chilena y reputar naves con bandera extranjera sin limite de TRG, que serían tripuladas con extranjeros. Hoy el Gobierno modifica la indicación colocando un límite, permitiendo reputar naves que no excedan el 100% del tonelaje de su flota con bandera chilena. Medida que encontramos insuficiente porque deja abiertas muchas brechas en la reputación de naves, como veremos mas adelante.

Excepciones a la reserva

- **1ra nueva excepción:** Las naves mercantes extranjeras podrán participar en el cabotaje cuando no existan servicios regulares prestados por naves chilenas. La Autoridad Marítima autorizará a naves extranjeras a realizar cabotaje por un año, renovable sucesivamente. (art.3°).

  Esta excepción deja abierta la definición de servicio regular, que según lo informado por el Ministerio de Transportes correspondería servicios de recalada cada 15 días. Una nave que zarpe de Punta Arenas con carga a Arica demora 10 días continuos de navegación, no obstante no sería negocio para las navieras no recalar en los puertos intermedios y sólo con un puerto mas que deba arribar, no cumpliría con el requisito de los 15 días, quedando la carga a merced de naves extranjeras, con lo cual los servicios de cabotaje de las navieras chilenas tenderían a desaparecer, dejando sin empleo a los Oficiales y Tripulantes chilenos.
- **2da nueva excepción:** Las naves mercantes extranjeras podrán realizar cabotaje cuando descarguen en puerto nacional y a continuación de la descarga, realicen cabotaje sólo en la ruta de salida, de acuerdo al itinerario informado a la Autoridad Marítima y notificado al Ministerio de Transporte. Esta medida deja aun más sin posibilidades de competir a las navieras chilenas con el notorio riesgo de que desaparezca el servicio prestado y la naviera en sí. ¿Quien no nos asegura que una nave extranjera descargue sólo 10 contenedores cargados y embarque en bodegas 300 contenedores que estaban en el primer puerto, y el mismo buque los transporte en la ruta de salida, basándose en la aplicación de esta excepción? **Sugerimos restringir la cantidad de carga a movilizar:** Si la nave descarga 100 contenedores, que no sean vacíos ni en tránsito, podrá solo embarcar la misma cantidad para realizar cabotaje.
- **3ra Licitación (excepción antigua modificada):** Las naves mercantes extranjeras podrán realizar cabotaje previa licitación publica con cargas superiores a 3000 toneladas.
- **4ta Waiver (excepción antigua modificada):** La Autoridad Marítima autorizará a naves extranjeras el embarque de carga iguales o inferiores a 3000 toneladas cuando no exista disponibilidad de naves chilenas. Es indeterminado el periodo de la extensión de este permiso, que si es extenso, deja fuera de competencia a las navieras chilenas y por consecuencia los Oficiales y Tripulantes quedarían sin trabajo.

Reputación de naves

5ta Reputación de Naves : Para los efectos de la reserva de carga, en un principio la indicación original postulaba que se reputarán como chilenas las naves arrendadas o fletadas por empresas navieras chilenas que tengan al menos una nave inscrita en el Registro de Matrícula de Naves Mayores (100 TRG), sin restricciones de reputar el numero de naves que la naviera hubiese requerido.

Hoy el Gobierno modifica la indicación para reputar naves que no excedan el 100% del tonelaje de su flota con bandera chilena, pero no elimina el problema de raíz, por lo que proponemos eliminar el sistema de reputación de la ley de fomento ya que con la indicación propuesta se producen los siguientes casos que nos perjudican como trabajadores:

a) La propuesta del ejecutivo deja abierta la posibilidad de que una naviera mantenga una nave de gran tonelaje con bandera y tripulación chilena y pueda reputar muchas otras naves con bandera extranjera de menor tonelaje con bandera y tripulación extranjera.

b) La nueva indicación no establece ninguna restricción que impida a las empresas navieras cambiar de bandera chilena a bandera extranjera sus propias naves, reemplazando sus actuales tripulaciones de marinos mercantes chilenos por marinos extranjeros.

En caso de que se insista en mantener el sistema de reputación de naves, proponemos buscar las formas que las navieras mantengan su flota y no puedan reputar naves propias de bandera chilena, pasándolas a bandera de conveniencia, con su consecuente pérdida de empleo de las tripulaciones nacionales. También sugerimos que las naves a reputar sean de similar tonelaje, objeto no se produzca la asimetría entre naves de gran tonelaje, y las tripulaciones, como se observa en el siguiente cuadro:

Reputación de naves

UNA NAVIERA CHILENA APLICANDO LA REPUTACIÓN DE NAVES

TRIPULACIÓN	TONELAJE	TRIPULACIÓN	TONELAJE
1	PETROLERO 61.888 TRG	9	CONTAINEROS = 6.406 TRG ó
		6	CARGA GENERAL = 9.611 TRG ó
		3	QUIMIQUEROS = 20.121 TRG
1	QUIMIQUERO 30.109 TRG	10	PETROLEROS = 2.865 TRG ó
		5	CONTAINEROS = 6.021 TRG ó
		3	GRANELEROS = 9.961 TRG
1	GRANELERO 23.234 TRG	7	PETROLEROS = 3.248 TRG ó
		6	CARGA GENERAL =9.611 TRG ó
		3	CONTAINEROS = 6.385 TRG

TRIPULACIÓN	TONELAJE		TRIPULACIÓN	TONELAJE
11	243.760 TRG		6	88.605 TRG
FLOTA REAL ACTUAL = 17 NAVES				
TONELAJE REAL TOTAL = 332.365 TRG				
4	181.390 TRG		13	151.275 TRG

Las naves mayores que se utilizan en la zona centro del país en promedio tienen una capacidad de carga de 30.000 TRG.

Impacto de las indicaciones en la Marina Mercante Nacional

- **Causaría la desaparición inminente de nuestra Marina Mercante Nacional**, junto a sus tráficos de servicios regulares establecidos por años.
- **Reducción de la Flota Nacional:** La medida facultaría a las navieras chilenas o extranjeras establecidas en Chile, a cambiar parte de su flota nacional a bandera extranjera con el sistema de reputación, reemplazando a las tripulaciones chilenas por tripulaciones extranjeras.
- El beneficio que el Gobierno pretende reestablecer de mantener las tripulaciones chilenas en naves de bandera nacional, se anula completamente con la excepción de permitir reputar o considerar naves extranjeras como chilenas, permitiendo que estas sean tripuladas por extranjeros bajo las leyes de esa bandera.
- **Pérdida de empleo:** la primera consecuencia negativa de aprobarse el Proyecto sería que la mayoría de los marinos mercantes chilenos perderían el empleo. El naviero que opera naves con bandera de conveniencia puede contratar el 100% de marinos extranjeros a muy bajo costo. (pág. 47 informe Quiroz 2011, pág. 7 informe Quiroz 2018)
- **Baja de remuneraciones:** y los que no pierdan el empleo bajarían drásticamente sus condiciones laborales en especial las remuneraciones en no menos de un 43%, que es el % de diferencia entra una nave de bandera chilena y una de conveniencia.
  fuente: (página 45 informe Quiroz 2011, pág. 39 informe Quiroz 2018) *y (Contratos Colectivos nacionales e internacionales de la ITF).*

Impacto de las indicaciones en la Marina Mercante Nacional

- **Fuga de la bandera chilena:** Los armadores al no poder competir frente a navieros extranjeros que utilizan bandera de conveniencia de bajo costo, o de navieros extranjeros con marinas mercantes subsidiadas por el Estado, para poder competir, obligatoriamente tendrían que traspasar sus naves de bandera chilena a bandera de conveniencia (pág. 45 *Informe Quiroz 2011*, pág. 7 informe Quiroz 2018)
- **Pérdida de años de negociaciones colectivas:** Se perderían más de 60 años de avances en las negociaciones colectivas, en que la gente de mar ha establecido sus condiciones remuneracionales y sociales logrando los sanos equilibrios que necesita el sector marítimo. En el caso de los Oficiales también perderían sus contratos indefinidos y en el caso de los Tripulantes, perderían la continuidad en el empleo que dan los navieros chilenos.
- **Desaparición de Instituciones:** Inminentemente desaparecerían los Sindicatos Marítimos, los Colegios Profesionales, las carreras que dictan la profesión en Universidades e Institutos y toda actividad relacionada con el cese de la bandera chilena, como los astilleros, incluyendo las empresas navieras chilenas, etc. *(pág. 38 Informe Quiroz 2018)*
- **Pérdida y/o emigración de competencias profesionales:** Modificar la ley de navegación, no solo va en contra de los intereses marítimos de la Nación, sino que afectaría a la retención de la base de competencias adquiridas y habilidades marineras de la gente de mar, que cuesta mucho obtener, y que sería muy lento de recuperar, si es que se logra rescatar.

Exposiciones - Impacto en las tripulaciones

- **Apertura de cabotaje en Comunidad Europea (CEE):** En la CEE la libre prestación de servicios de transporte marítimo de cabotaje dentro de un Estado miembro se aplicó a los armadores que utilizan buques matriculados en un Estado miembro y que navegan bajo la bandera de dicho Estado miembro. Por tanto, los Oficiales y Tripulantes deben pertenecer a los distintos estados miembros, no pudiendo un buque de bandera extranjera realizar cabotaje si no pertenece a la comunidad. Por tanto no hubo un impacto negativo en las dotaciones, ya que los marinos no fueron reemplazados en ningún país por marinos extranjeros. (*Reglamento CEE 3577/92*). En la CEE se aplica RECIPROCIDAD.
- **Caso apertura del cabotaje en Perú:** Justamente cuando Perú abrió el cabotaje a naves extranjeras, las navieras locales peruanas no tuvieron como competir y Perú se quedo sin Marina Mercante. Por tanto es un muy mal ejemplo el caso de Perú. Hoy día su Marina Mercante opera bajo la ley 30,580, y permite el fletamento de naves extranjeras en caso de inexistencia de naves propias, siempre y cuando esas naves se operen por empresas navieras peruanas por 3 años prorrogable hasta por 1 año más. *Ley 30.580 Perú*
- **Caso Argentina:** Las políticas erráticas en materia de navegación y cabotaje provocaron una sensible disminución de las embarcaciones para transporte fluvial y marítimo de bandera nacional pasando de CIENTO CUARENTA Y NUEVE (149) unidades en el año 1991 a SETENTA (70) unidades en el año 2002.
- Que se hace imperioso dar inmediata solución a la situación de miles de trabajadores argentinos que se ven sometidos a las disposiciones de legislaciones extranjeras, extrañas a nuestro ordenamiento, causándoles así una diferencia notoria y perjudicial con respecto a otros trabajadores. (fuente: DECRETO 1010)
- **Concentración del mercado:** Respecto de la concentración de mercado que indica el Gobierno existente en el transporte de graneles líquidos, cabe señalar que las empresas ENAP y Codelco, llamaron a licitación publica a las empresas Ultranav y CMC, fijando ellos las condiciones, los precios y eligiendo a quien transportará su carga. Por tanto, no se puede indicar que es una industria altamente concentrada cuando empresas del estado licitan y eligen a quienes ellos estimen. La concentración marca alta, pero no es de responsabilidad de las navieras, sino de quien las contrata.

Consecuencias Negativas del Proyecto de Ley:

- **Competencia desleal de parte de navieros extranjeros:** (algunos provienen de países con marinas subsidiadas) ya que utilizarían además banderas de conveniencia de bajo costo, en donde no se exige pago de leyes sociales a los marinos, ni impuesto de 1ra categoría, y los salarios son precarios.
- **Discriminación frente a otros medios de transporte:** de empresas que tienen reservada la carga que movilizan dentro del país. Estos operadores extranjeros, podrían ingresar al país con fletes muy bajos, para una vez eliminada la competencia de los navieros chilenos sea que operen con bandera chilena o de conveniencia, subirlos indiscriminadamente, tal como ha sido la experiencia de otros países como Argentina, Perú, Australia, etc. Esto afecta a todos los medios de transporte que comparten el mismo tipo de carga, por ejemplo: camiones, ferrocarriles, etc.
- **Exterminaría fuentes laborales:** de los trabajadores de la Marina Mercante Nacional, afectando a más de 100.000 trabajadores directa e indirectamente y a sus respectivas familias. Un masivo grupo de Oficiales y Tripulantes migraría hacia otras actividades y otros países, arrastrando una inevitable pérdida de competencias profesionales, recursos que sería muy costoso, difícil y lento en recuperar, si es que se revirtiese la medida. *Estadísticas*
- **Agravaría el actual declive que afecta a nuestra Marina Mercante** que no crece en tonelaje en naves de bandera nacional, ya que no existen políticas de transporte integradas y sustentables. Los gremios nunca fuimos invitados por el Gobierno, para analizar estos importantes temas antes de promulgar este Proyecto de Ley:
  Tonelaje de Registro Grueso (TRG): 854.655-2017/ 766.988-2018/ 700.588-2019/ 671.692-2020. *(fuente: Directemar)*
- **Seríamos "pioneros" en el mundo** en dictar unilateralmente una medida que atente contra sus propios intereses marítimos, sin establecer políticas de "reciprocidad"

Consecuencias Negativas del Proyecto de Ley:

Conclusiones del informe Quiroz que hace referencia el Proyecto de Ley (Min. Economía) Informe Quiroz 2011

- " La industria migraría hacia las banderas más baratas, como sucede en el comercio internacional, y la remuneración al trabajo caería a los niveles que imponga la competencia internacional" (página 45 informe Quiroz 2011; pág.7, 39, 40 informe Quiroz 2018)
- "Trabajadores filipinos, indios o de otras nacionalidades podrían reemplazar en el cabotaje a los trabajadores chilenos" (página 47, 2011)
- "el beneficio de los clientes equivaldría exactamente a la pérdida de los trabajadores, por lo que el efecto neto para la economía chilena sería nulo." (página 47, 2011)
- "ello requiere que los trabajadores chilenos (marinos mercantes), se reubiquen en otras labores donde se valoren sus competencias" (página 47, 2011)
- *"Los Oficiales y Tripulantes de la Marina Mercante, declaramos que un Proyecto de Ley de esta envergadura y su implementación, no sólo debe considerar el maximizar los aspectos económicos de ciertos sectores del país, sino que también debería considerar el impacto en la sociedad, en la industria, en los trabajadores y en el medio ambiente, impactos que a todas vistas no fue considerado en este Proyecto de Ley, ya que por el contrario, es una medida que traerá cesantía, cierre de empresas, daños al medio ambiente marino, entre otros aspectos negativos."*
- **Entonces, cabe preguntarse: ¿lo que pretende el Gobierno con este Proyecto es fomentar la Marina Mercante o Exterminarla?**

Caso de fracaso: apertura del cabotaje en Argentina

- Los tripulantes argentinos quedaron a merced de regímenes jurídicos indeterminados.
- Sujetos a enrolarse bajo condiciones laborales impuestas unilateralmente por "el operador" en buques exentos de todo control por parte de la autoridad estatal.
- Los Trabajadores quedaron excluidos de la aplicación de la legislación nacional y de los convenios colectivos de trabajo.
- Las políticas erráticas en materia de navegación y cabotaje provocaron una sensible disminución de las embarcaciones para transporte fluvial y marítimo de bandera nacional pasando de CIENTO CUARENTA Y NUEVE (149) unidades en el año 1991 a SETENTA (70) unidades en el año 2002. *(fuente: DECRETO 1010)*

¿Qué es la Bandera de Conveniencia?

Un buque con bandera de conveniencia es el que enarbola una bandera distinta a la del país de su propietario. Para los marinos a bordo, esto puede implicar:

- recibir salarios muy bajos (muchas veces no les pagan o se atrasa en meses su pago)
- trabajar a bordo en condiciones deficientes, en muchas ocasiones sin elementos de seguridad
- carecer de los alimentos adecuados y muchas veces de agua potable limpia
- trabajar durante largos periodos sin los descansos pertinentes, con la consecuente fatiga y estrés

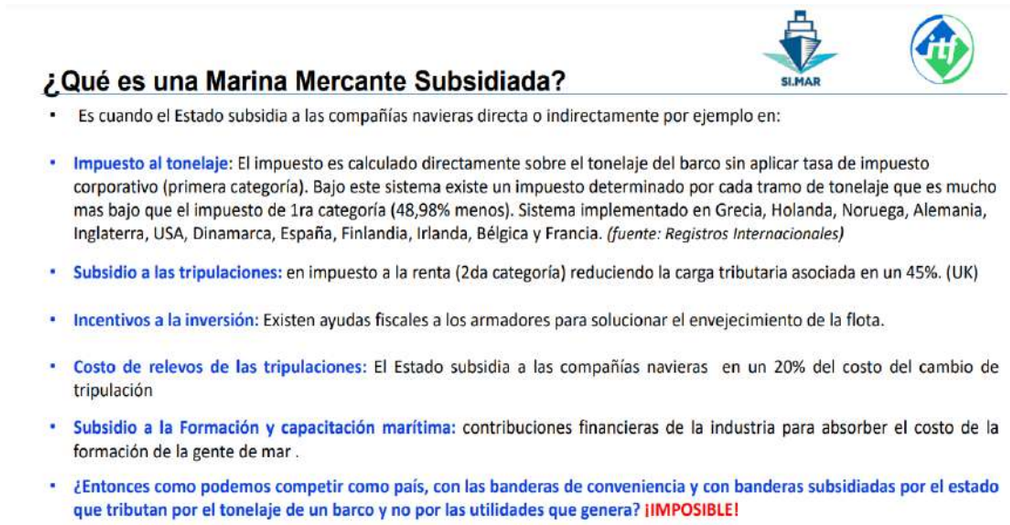
Los armadores, al 'desabanderar' su buque, pueden beneficiarse de:

- Regulaciones mínimas
- Tasas de matrícula de la bandera baratas
- Impuestos bajos o inexistentes
- Libertad de contratar mano de obra barata en el mercado laboral mundial

Banderas de Conveniencia

Los 42 registros de Banderas de Conveniencia establecidos por la ITF son:

Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Bermudas, Bolivia, Camboya, Camerún, Islas Caimán, Comoras, Islas Cook, Curaçao, Chipre, Guinea Ecuatorial, Islas Feroe, Registro marítimo internacional francés (FIS), Registro marítimo internacional alemán (GIS), Georgia, Gibraltar, Honduras, Jamaica, Líbano, Liberia, Malta, Madeira, Islas Marshall, Mauricio, Mauricio, Mongolia, Myanmar, Corea del Norte, Palaos, Panamá, Santo Tomé y Príncipe, Sierra Leona, San Cristóbal y Nieves, San Vicente, Sri Lanka, Tanzania (Zanzíbar), Togo, Tonga, Vanuatu



30. Presidente del Sindicato de Empresa Administradora de Naves Humboldt Ltda, señor Simón Iván Pecarevic.

El **señor Pecarevic** indicó que ven con gran preocupación que las modificaciones a la Ley de Fomento de la Marina Mercante, en la forma de excepciones, traerá efectos adversos para el empleo de la gente de mar, retroceso en los derechos adquiridos y, peor aún, cesantía en los puestos de trabajo. Esto significará, además, el fin de nuestra la Marina Mercante Nacional, que precisamente el próximo 26 de junio, cumple 204 años de historia, escrita con el esfuerzo mancomunado de los armadores y de la gente de mar, enarbolando la amada bandera y transportando los productos, a las más apartadas regiones del planeta.

Mencionó un poco de historia y la reciprocidad de las cargas, señalando que Chile ha sido un país principalmente importador de cargas manufacturadas y exportador de materias primas, con una alta presencia internacional. Una clara muestra de ello se puede comprobar durante la década de los años 70 y 80, con grandes empresas como:

a) Compañía Sud Americana de vapores (CSAV), operando 26 naves aproximadamente, con viajes hacia Estados Unidos, Europa y Asia.
b) Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI), operando 7 naves con rutas hacia Brasil, Sudáfrica y el Lejano Oriente.
c) Empresa Marítima del Estado (Empremar), operando 14 naves, con rutas a Europa, Estados Unidos, y Medio Oriente.
d) Naviera Chilena del Pacífico (Nachipa), operando 8 naves con rutas a Estados Unidos y Centro América.
e) Empresa Martínez Pereira, operando 4 naves, con rutas nacionales, Sudamérica y Estados Unidos.
f) Sociedad Anónima de Navegación Petrolera (Sonap), operando 8 naves, con rutas nacionales, Sudamérica y Centroamérica.
g) Naviera Transmares, operando 4 naves con rutas nacionales y Sudamérica.
h) Naviera Ultragas, operando 9 naves con rutas nacionales y Sudamérica.
i) Naviera Interoceangas, operando 2 naves con rutas nacionales.

j) Sociedad Nacional de Oleoductos (Sonacol), operando 9 naves con rutas nacionales y Centroamérica.
k) Naviera Olimpo, operando 2 naves en rutas nacionales.

Estos suman 93 naves, actualmente constan con 24 naves de alto bordo que hacen mayoritariamente cabotaje nacional**.** Hoy en día solamente Empremar mantiene dos naves con ruta regular de transporte de Sal hacia Brasil, y esporádicamente al Perú.

Expresó que prácticamente ningún buque de bandera nacional lleva nuestra carga a otros países como era antes. El Cobre, la Madera, las Frutas, los Vinos y otros, son llevados por naves de otras banderas. Lo mismo ocurre con los productos que ingresan a Chile (minerales, petróleo, gas natural, manufacturas de China, etc**.**

Agregó que su posición respecto de las propuestas del Gobierno, es la siguiente:

Transporte de contenedores vacíos.

Actualmente este tipo de transporte se considera como cabotaje, por lo cual debe hacerse con naves nacionales. El gobierno propone que esto no se considere cabotaje, por lo cual cualquier nave extranjera, por ejemplo, que arribe a un puerto del norte y tenga ruta de salida por el sur, o recale en un puerto de esa zona, es lógico que este tipo de transporte lo realizará a un menor precio, dado que ya viene con su viaje financiado y esto sería un beneficio adicional, lo que constituye una competencia desleal a la nave chilena que se dedique al trasporte de este tipo de carga.

Proponen que se mantenga el artículo 3° de la Ley de Fomento de la Marina Mercante Nacional, tal como está actualmente.

Licitación con cargas superiores a 3000 toneladas

Excepción antigua modificada, la anterior era por menor carga 900 toneladas.

Estiman que subir el umbral a 3.000 toneladas, incide directamente en disminuir el transporte de carga, con naves nacionales, y constituye una competencia desleal.

A modo de ejemplo, su empresa empleadora se vio obligada recientemente a vender la MN CORDILLERA, nave containera, por falta de un tráfico que fuera comercialmente sustentable, en circunstancias de que ya era una nave reputada nacional y en cabotaje.

Waiver excepción antigua la cual es modificada (antes 900 toneladas)

Existe un número muy grande de autorizaciones de Waiver, sobre 200 al año, y Reputaciones (sobre 100 al año), otorgadas por el Ministerio de Transportes, que al sumar su tonelaje fácilmente se podría tripular dos naves de alto bordo en la flota de la marina mercante nacional.

Se sugiere consultar el link:

https://datos.observatoriologistico.cl/dataviews/258445/waivers-y-reputaciones-autorizadas/

Reputación de naves:

Esta indicación que es antigua en donde las empresas se les permitía reputar el 50% de su TRG (Tonelaje de registro grueso).

El proyecto inicial proponía que las empresas podían reputar naves sin límites con la condición de que el armador tuviera una nave a lo menos de 100 TRG, cifra que es ínfima, por no decir ridícula.

Esta redacción fue cambiada y se presenta actualmente como dice:

"Asimismo, para los efectos de reserva de carga, se reputarán como chilenas las naves arrendadas o fletadas por empresas navieras chilenas, siempre que el arrendamiento o fletamento sea por un plazo no superior a doce meses, el que será renovable total o parcialmente, con autorización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones hasta por otro periodo igual; y el tonelaje arrendado o fletado no exceda el 100% de sus tonelajes propios registrados en Chile. Para efectos de lo anterior, solamente se contabilizará el tonelaje de naves que se encuentren en operación, según la forma y condiciones que establezca el reglamento. Estas empresas deberán remitir tales contratos de arrendamiento o fletamento al Ministerio de Transportes y telecomunicaciones, dentro del plazo de siete días hábiles contados desde la fecha de la suscripción del respectivo contrato, para los efectos de la resolución respectiva "

Respecto a la nueva indicación, señala que es menos mala que la anterior, pero igualmente mala.

Respecto de la reputación de naves, se considera que debe ser muy acotada como se indica:

- Las naves reputadas, no deben ser aquellas de la flota propia.
- Sólo se otorgará en casos limitados, cuando no exista tripulación chilena, previa Certificación de la Autoridad Marítima (DIRECTEMAR)
- El plazo no debe ser superior a 6 meses, prorrogable como máximo hasta un año y siempre con bandera y dotación nacional.

Arriendo de naves:

El arriendo de naves con compromiso de compra es de 8 años, para naves con menos de 5 años de antigüedad, y de 10 años para naves menores a un año de antigüedad.

Respecto a los años señalados, representan casi la mitad de la vida útil de una nave, no siendo lógico una espera tan prolongada para definir si una nave se va a comprar o no.

No están de acuerdo con esta norma, por estimar que se presta para mal uso. No obstante, si se mantuviera la modificación, debería ser en todo caso manteniendo la nave con tripulación y bandera chilena.

Indicó que el Estado no fomenta a la Marina Mercante Nacional con Políticas de Estado visionarias y duraderas en el tiempo, mas ahora se pretende con estos cambios generar más entradas y disminución de precios. Parece lógico que los haga, pero no a costa de sacrificar lo que queda de la Marina Mercante Nacional y sus tripulaciones. No parece comprensible que se compare con puertos

como El Callao o de Europa, que son puertos abrigados, no como en Chile que la mayoría de sus puertos y terminales para naves petroleras son abiertos y expuestos al cierre por marejadas, que incluso pueden tener a un puerto cerrado por más de una semana.

Expresó que no es válido sostener que, para mejorar la competitividad y reducir los costos en el cabotaje nacional, esto se realice a costa de poner en serio riesgo el empleo de los trabajadores embarcados de la Marina Mercante Nacional.

Pérdida de empleo que, además, afectaría indirectamente a empresas de servicios asociadas, maestranzas, diques, colegios, institutos profesionales, universidades y otros centros de formación y capacitación para la gente de mar, servicios de lanchas, así como a diversos sindicatos que, a través de décadas de lucha gremial, han ido mejorando las condiciones laborales y sociales de los marinos mercantes, y elevando su profesionalismo al tenor de los Convenios Internacionales ratificados por Chile.

Se oponen al proyecto de reforma a la Ley de Fomento de la Marina Mercante Nacional, en la forma en que está expuesto y en especial sus acepciones, como reputación de naves, arriendo de naves, movilización de carga en tráfico de salida, y dejando a los contenedores no considerados como cabotaje.

Se considera que la eliminación en parte o total de lo que queda de nuestra Marina Mercante Nacional, no va a solucionar los problemas financieros de ENAP y de CODELCO. Estimamos que ello pasa por una mayor eficiencia de dichas Empresas del Estado, tanto en sus procesos como en su gestión.

Asimismo, el Estado tiene que invertir en puertos cerrados y en gestión portuaria, en procurar mejorar la cadena logística: nave/puerto/practicaje/aduana/transporte terrestre/carreteras/vías férreas, etc.

31. Se escuchó **al presidente y gerente general de Armasur AG. Asociación de Armadores del Sur, señor Héctor Henríquez y su gerente general señor Manuel Bagnara.**

Se realizó la siguiente presentación:

CABOTAJE SUR AUSTRAL:

Efectos de las indicaciones propuestas al proyecto de ley Boletín 14532-15 del 17/08/2021 desde el paralelo 41° al Sur.

Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputadas y Diputados.

2023

SINCERAR EL PROYECTO Y SUS INDICACIONES

"Ley de Fomento a la Marina Mercante.

Articulo 1° La Política naviera permanente de Chile es fomentar el desarrollo y favorecer la mantención de su Marina Mercante en armonía con el interés general. En tal sentido, el Estado de Chile propenderá a apoyar a las empresas navieras chilenas para obtener acceso a los mercados mundiales de transporte marítimo y para que transporten efectivamente desde o hacia Chile una parte relevante de las cargas marítimas..."

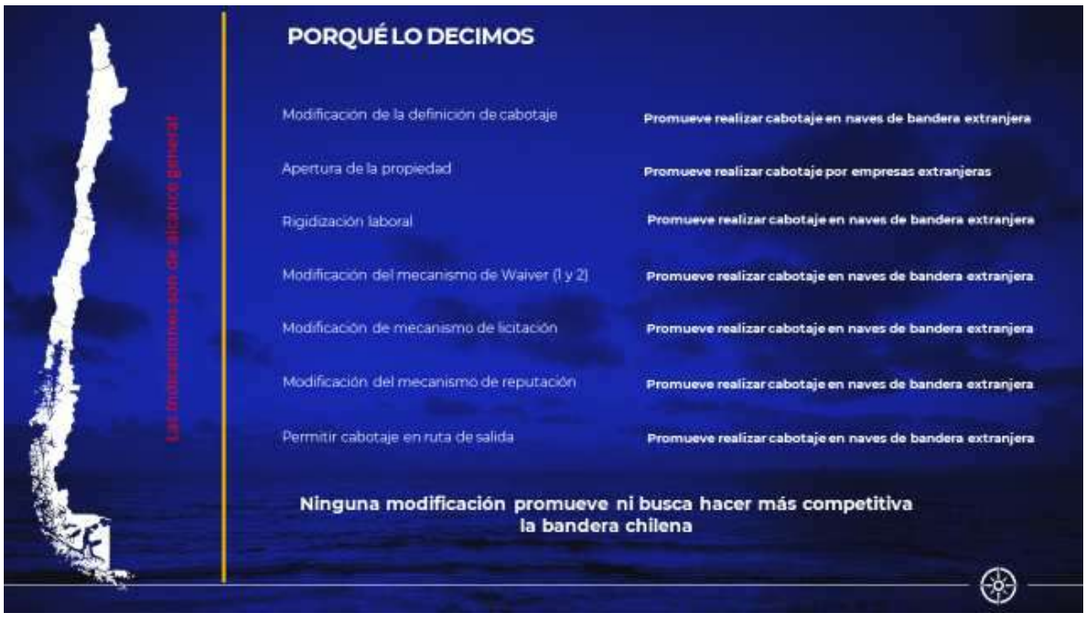
¿QUÉ ES LO QUE PROMUEVE ?

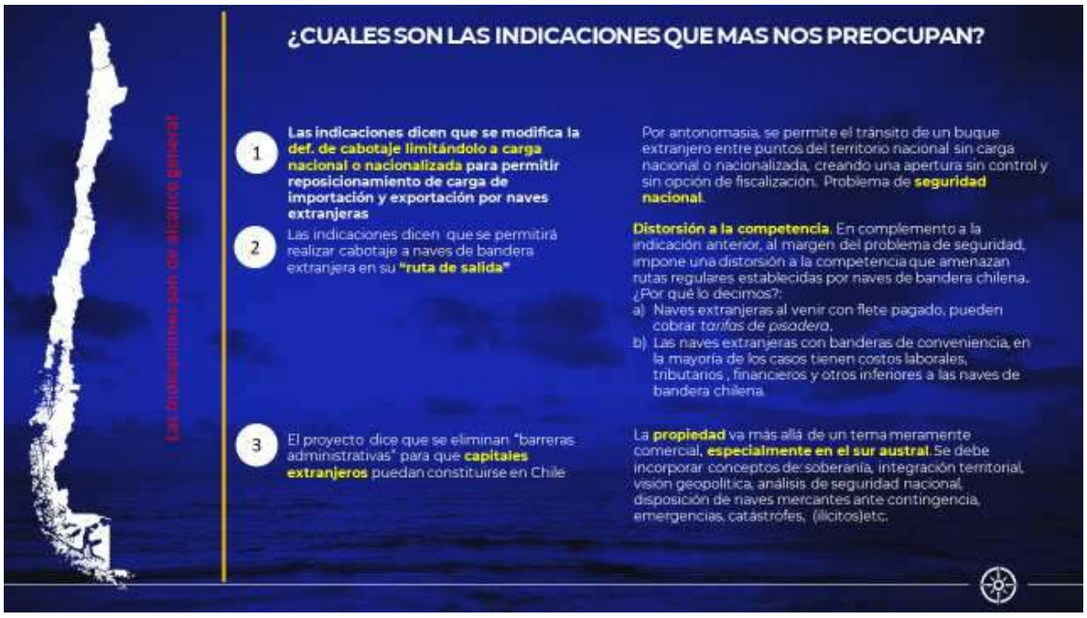
- Promueve desarrollar cabotaje en Chile con naves de bandera extranjera.
- Por antonomasia, promueve el reemplazo de la bandera Chilena
- Promueve la fragilización de la seguridad, soberanía e integración territorial

¿QUÉ ES LO QUE NO PROMUEVE?

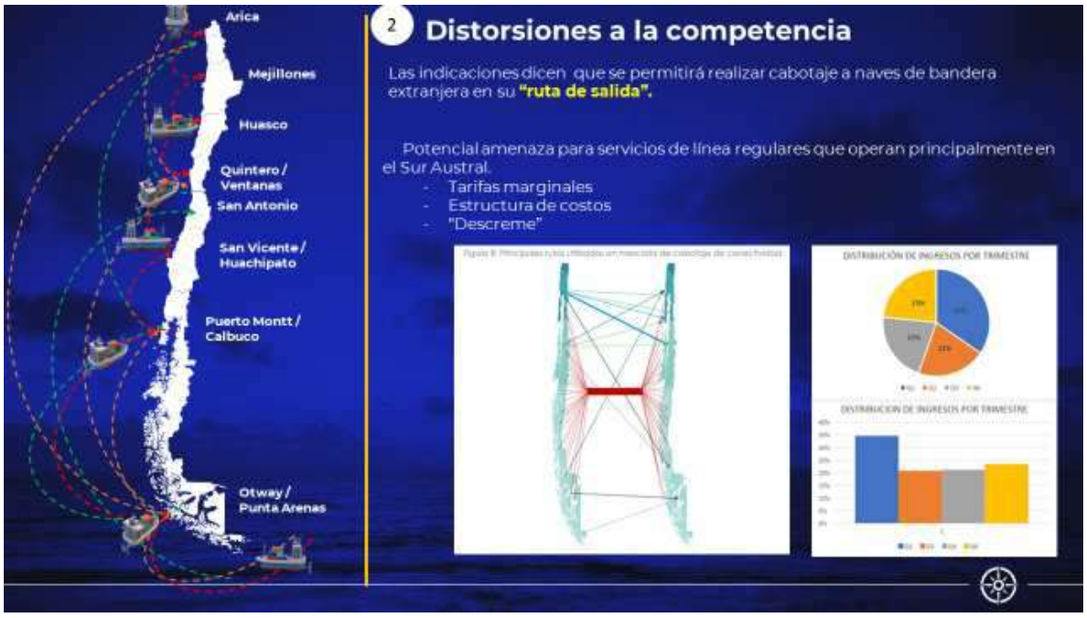
- No Promueve hacer más competitiva la bandera Chilena. No existe indicación.
- No promueve competencia en igualdad de condiciones
- No promueve reforzar la seguridad, soberanía e integración territorial.

Ninguna modificación fomenta y favorece la mantención de la marina Mercante Nacional como tampoco la apoya para tener acceso a los mercados mundiales

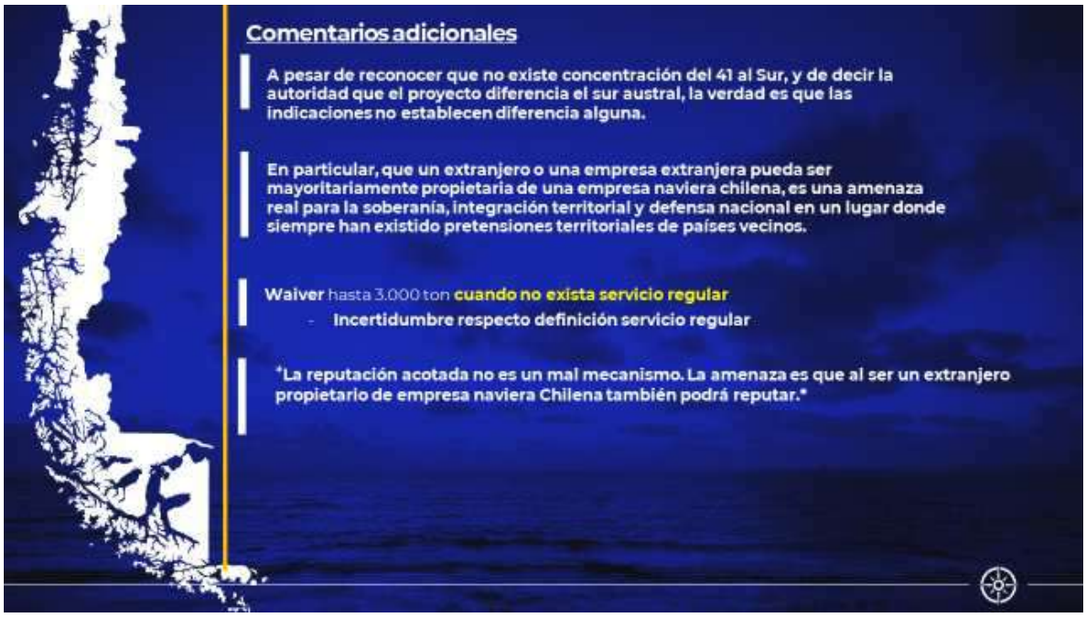

Las indicaciones son de alcance general
PORQUÉ LO DECIMOS
Modificación de la definición de cabotaje
Promueve realizar cabotaje en naves de bandera extranjera
Apertura de la propiedad
Promueve realizar cabotaje por empresas extranjeras
Rigidización laboral
Promueve realizar cabotaje en naves de bandera extranjera
Modificación del mecanismo de Waiver (1 y 2)
Promueve realizar cabotaje en naves de bandera extranjera
Modificación de mecanismo de licitación
Promueve realizar cabotaje en naves de bandera extranjera
Modificación del mecanismo de reputación
Promueve realizar cabotaje en naves de bandera extranjera
Permitir cabotaje en ruta de salida
Promueve realizar cabotaje en naves de bandera extranjera
Ninguna modificación promueve ni busca hacer más competitiva la bandera chilena


Las indicaciones son de alcance general
¿CUALES SON LAS INDICACIONES QUE MAS NOS PREOCUPAN?
1 Las indicaciones dicen que se modifica la def. de cabotaje limitándolo a carga nacional o nacionalizada para permitir reposicionamiento de carga de importación y exportación por naves extranjeras
2 Las indicaciones dicen que se permitirá realizar cabotaje a naves de bandera extranjera en su "ruta de salida"
3 El proyecto dice que se eliminan "barreras administrativas" para que capitales extranjeros puedan constituirse en Chile
Por antonomasia, se permite el tránsito de un buque extranjero entre puntos del territorio nacional sin carga nacional o nacionalizada, creando una apertura sin control y sin opción de fiscalización. Problema de seguridad nacional.
Distorsión a la competencia. En complemento a la indicación anterior, al margen del problema de seguridad, impone una distorsión a la competencia que amenazan rutas regulares establecidas por naves de bandera chilena.
¿Por qué lo decimos?:
a) Naves extranjeras al venir con flete pagado, pueden cobrar tarifas de pisadera.
b) Las naves extranjeras con banderas de conveniencia, en la mayoría de los casos tienen costos laborales, tributarios , financieros y otros inferiores a las naves de bandera chilena.
La propiedad va más allá de un tema meramente comercial, especialmente en el sur austral. Se debe incorporar conceptos de: soberanía, integración territorial, visión geopolítica, analisis de seguridad nacional, disposición de naves mercantes ante contingencia, emergencias, catástrofes, (ilícitos)etc.

POTENCIALES RIESGOS
1
Canal de Suez: por qué la tripulación del Ever Given sigue atrapada en el barco (y podría pasar años así)
Puerto de San Antonio es catalogado mundialmente por la ONU como principal punto para trasladar droga
2
3
Límite Chile–Argentina según la cartografía argentina en la zona del conflicto
4
1 Asignar responsabilidades a naves con banderas de conveniencia es prácticamente imposible.
2 Cabotaje a puntos es una amenaza mayor. Comisión investigadora en cuanto al resguardo y fiscalización de la seguridad portuaria en las vías marítimas de entrada y salida del territorio chileno.
3 Posibilidad de derivar nueva definición de cabotaje hacia cabotaje de pasajeros.
4 Permitir cabotaje en zonas de reclamaciones históricas es una amenaza para la soberanía nacional


Arica
Mejillones
Huasco
Quintero / Ventanas
San Antonio
San Vicente / Huachipato
Puerto Montt / Calbuco
Otway / Punta Arenas
2 Distorsiones a la competencia
Las indicaciones dicen que se permitirá realizar cabotaje a naves de bandera extranjera en su "ruta de salida".
Potencial amenaza para servicios de línea regulares que operan principalmente en el Sur Austral.
- Tarifas marginales
- Estructura de costos
- "Descreme"
DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS POR TRIMESTRE
DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS POR TRIMESTRE

¿Y respecto a la propiedad?
3
El proyecto dice que se eliminan "barreras administrativas" para que capitales extranjeros puedan constituirse en Chile
NO dice que la decisión respecto de la propiedad va más allá de un tema meramente comercial, especialmente en el sur austral. Se debe incorporar conceptos de:
- Soberanía,
- Integración territorial,
- Visión geopolítica
- Análisis de seguridad nacional
- Disposición de naves mercantes ante contingencia, emergencias, catástrofes, (ilícitos)etc.
51%
41° Sur
100 %
En Chile se permita propiedad extranjera hasta el 49% del capital. En Japón es un 0%; en USA un 25%, en Colombia y Costa Rica un 40% y en la mayoría de los otros países hasta un 49%.
En el mundo, la reserva del cabotaje es la regla general, no la excepción.
En todos los TDLC suscritos por Chile la reserva de cabotaje permanece inalterada. Reciprocidad


Comentarios adicionales
A pesar de reconocer que no existe concentración del 41 al Sur, y de decir la autoridad que el proyecto diferencia el sur austral, la verdad es que las indicaciones no establecen diferencia alguna.
En particular, que un extranjero o una empresa extranjera pueda ser mayoritariamente propietaria de una empresa naviera chilena, es una amenaza real para la soberanía, integración territorial y defensa nacional en un lugar donde siempre han existido pretensiones territoriales de países vecinos.
Waiver hasta 3.000 ton cuando no exista servicio regular
- Incertidumbre respecto definición servicio regular
La reputación acotada no es un mal mecanismo. La amenaza es que al ser un extranjero propietario de empresa naviera Chilena también podrá reputar.

CABOTAJE CON SENTIDO
Geopolítica.
Soberanía.
Reserva Naval.
Integración Territorial.
41° Sur
Estamos insertos en una amplia **zona territorial** en el **sur de nuestro país.**

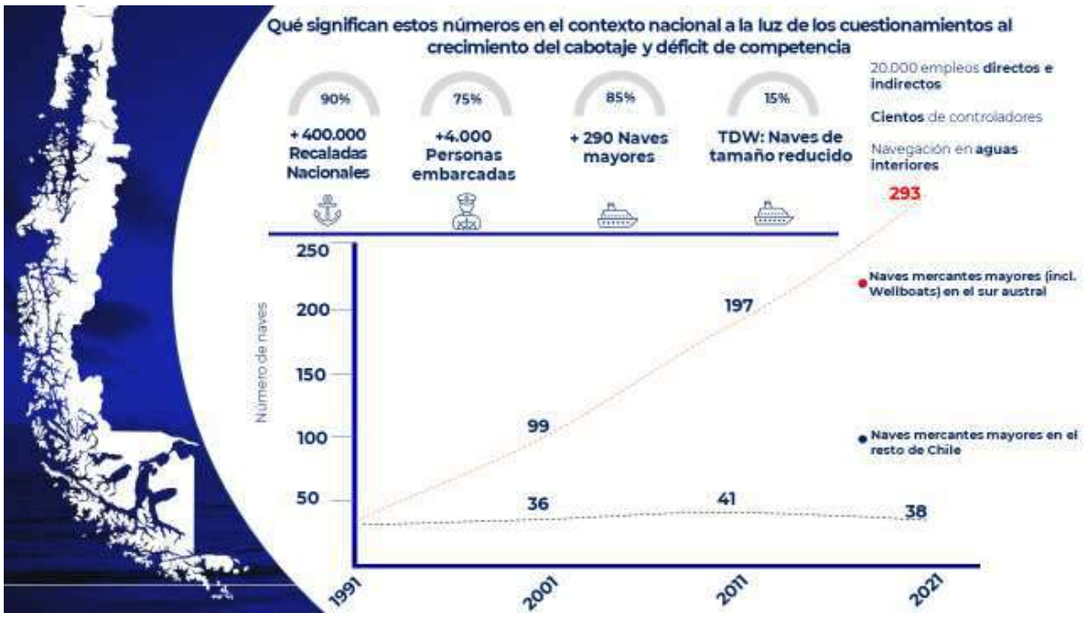
CÓMO ES CHILE
Paralelo 41°
• Línea costera relativamente pareja.
• La **conectividad es terrestre:** Ruta 5 conecta Chile sin interrupciones desde el límite con Perú hasta Puerto Montt.
• **Corresponde al 62% del territorio y 94% de la población del país *(El centro real de Chile continental está en Coronel)*.**
• Denominada zona sur austral.
• +5000 islas e islotes que representan 14% de superficie del país.
• **Conectividad es marítima o marítima-terrestre.**
• **Corresponde al 38% del territorio y 6% de la población del país.**

Conectividad
+ 70 Naves Mayores.
+ 220.000 zarpes/recaladas año
+ 900 Tripulantes + Oficiales
Servicios a la Acuicultura
+190 Naves Mayores.
+ 2,5 MM Carga transportada.
+ 180.000 Recaladas al año.
+ 2.500 Tripulantes + Oficiales.
Turismo de expedición
+ 8 Naves Mayores.
+ 800 Viajes/año.
+ 70.000 Pax/año.
+ 300 Tripulantes + oficiales.
HHI 508. Mercado no concentrado
HHI 1.152. Mercado no concentrado
Ley 21.138 Circulo virtuoso

Alianza Virtuosa Público Privada ha fortalecido la integración territorial
Antes
Ahora
Últimos 20 años los estándares han mejorado en
- Capacidad de carga.
- Capacidad de pasajeros.
- Acomodaciones de pasajeros.
- Acomodaciones de tripulaciones.
- Beneficios a las tripulaciones
- Soluciones portuarias ad hoc.
- Rutas (De < 50 a >150 rutas de conectividad de zonas aisladas. >90% son reguladas en tarifas, frecuencia, servicio).
De las 293 naves que navegan en el sur austral:
- 40 fueron construidas en el año 1970 o anteriores.
- 63 fueron construidas en las décadas 80 - 90
- 190 fueron construidas en el año 2000 o posteriores.
- 57 fueron construidas en el año 2010 o posteriores

Servicios a la Acuicultura

Turismo de expedición


Qué significan estos números en el contexto nacional a la luz de los cuestionamientos al crecimiento del cabotaje y déficit de competencia
90%
+ 400.000 Recaladas Nacionales
75%
+4.000 Personas embarcadas
85%
+ 290 Naves mayores
15%
TDW: Naves de tamaño reducido
20.000 empleos directos e indirectos
Cientos de controladores
Navegación en aguas interiores
293
Número de naves
250
200
150
100
50
197
99
36
41
38
1991
2001
2011
2021
Naves mercantes mayores (incl. Wellboats) en el sur austral
Naves mercantes mayores en el resto de Chile

Dos intervenciones de la Autoridad patrocinadora del proyecto
"¿Por qué nuestro país no tiene tanto transporte marítimo de carga teniendo las costas que tenemos?"
Paralelo 41°
"En el sur del país (de Puerto Montt al sur) se observa un mercado competitivo."
A la luz de los hechos, esta es una afirmación imprecisa.
- El desarrollo del cabotaje sur austral es evidente.
- Participación del Estado ha sido vital.
- Los problemas de: ineficiencia, altas tarifas, doble pago, bajo crecimiento, son ajenos al sur austral.
- Problemas del cabotaje sur austral son propios del crecimiento: Actualización reglamentaria, formación de rrhh, simplificación administrativa.
Sur del paralelo 41°:
Mercado competitivo
Conectividad HHI: 508
Servicios a la acuicultura HHI:1.152

Rol estratégico y social de la Marina Mercante del Sur Austral.
• Chile. extensa zona de aguas interiores en el sur austral (CONVEMAR).
• Política Nacional de desarrollo de localidades aisladas (bajo nivel de accesibilidad, escasa población, alta dispersión, déficit de servicios sanitarios y público).
• Política inspirada en principios de equidad social, subsidiaridad, excepcionalidad y soberanía.
• Abarca emergencias o desastres y contribuye a la unidad del territorio nacional.
• Contribución a zonas aisladas y remotas del país.
LIBRO DE LA DEFENSA NACIONAL DE CHILE
2017

ARMASUR
ARMASUR

CONTINGENCIA RUTA 7
CONTINGENCIA RUTA 7
• El día 16.Dic se produjo corte en la ruta Carretera Austral, en el sector de Villa Santa Lucia.
Las opciones para viajar salvando los cortes de la Carretera Austral en Palena
CHILE
ARGENTINA

Programación Puerto de Valparaíso 10.04.2023 – 30.04.2023
27 naves programadas
4 naves
4 naves
4 naves
2 naves
1 nave
1 nave
1 nave
1 nave
1 nave
1 nave
4 naves
Segundos registros
2 naves
Costo mensual tripulación (USD)
(1) Bandera chilena 110.566
(2) Bandera liberiana 80614
(3) = (1)-(2) Diferencia 29.952
(4) = (3)\(2) % 37%
(5) Cto. laboral/ Cto. op. (%) 35%
(4)*(5) Diferencia en costos (%) 13%
Fuente: Quiroz & Asociados
El 77% de las naves corresponden a banderas de conveniencia, o segundos registros.
Podrán realizar transporte de carga entre puntos del territorio nacional. Mínima presencia de trabajadores Chilenos

Banderas de conveniencia/deficientes, segundos registros v/s bandera chilena
Fácil obtención
Plena libertad de contratación.
Menores costos laborales.
Mínima o ninguna tributación.
Tonnage Tax.
Difícil fiscalización.
Embarcos de 120 -180 días.
Relación trabajo/descanso 4:1.
Vacaciones son pagadas al final del embarco.
Sin seguridad social.
Nivel de remuneraciones desde US$650
Proceso de obtención fuertemente regulado
No existe libertad de contratación.
Costos laborales acorde a legislación chilena.
Tributación según leyes chilenas.
Impuesto utilidades.
Fiscalización de la AAMM y de la Autoridad laboral.
Embarcos de 26 días promedio ponderado.
Relación trabajo/descanso 3:2
Seguridad social chilena (previsión, sistema de salud, seguro de cesantía, seguro complementario, bonificaciones varias, etcétera).
Capacitación.
Nivel de remuneraciones desde US$1.250 - US$7.500

RESERVA DE CABOTAJE MARÍTIMO EN EL MUNDO

- **Informe de Seafarers Rights International reporta que 91 estados de las Naciones Unidas cuentan con leyes de cabotaje (restricción de actividad extranjera).**
- El mismo estudio indica que existe cabotaje en el 80% de los países con acceso al mar.
- Los objetivos de las políticas nacionales de cabotaje son diversos y están diseñados para:
  - Mantener la seguridad nacional.
  - Promover la competencia leal.
  - Desarrollar la capacidad humana, crear empleos.
  - Promover la propiedad naval.
  - Aumentar la seguridad de los buques en puerto.
  - Mejorar la protección del medio marino
  - Preservar el conocimiento y la tecnología marítimos.
- Los TDL vigentes en Chile, exceptúan el cabotaje.
- Las leyes de cabotaje entonces, son la regla, no la excepción.

Estructura de dotaciones permitida en cabotaje por país

País	Nacionales	Extranjeros	Total	Observaciones
Uruguay	75%	25%	100%	Incluye Capitán y jefe de máquinas
Japón	100%	0%	100%	
Chile	100%	0%	100%	
USA	75%	25%	100%	
Honduras	90%	10%	100%	
Venezuela	50%	50%	100%	
Argentina	25%	75%	100%	
Peru	85%	15%	100%	
Ecuador	100%	0%	100%	Se permiten extranjeros justificando

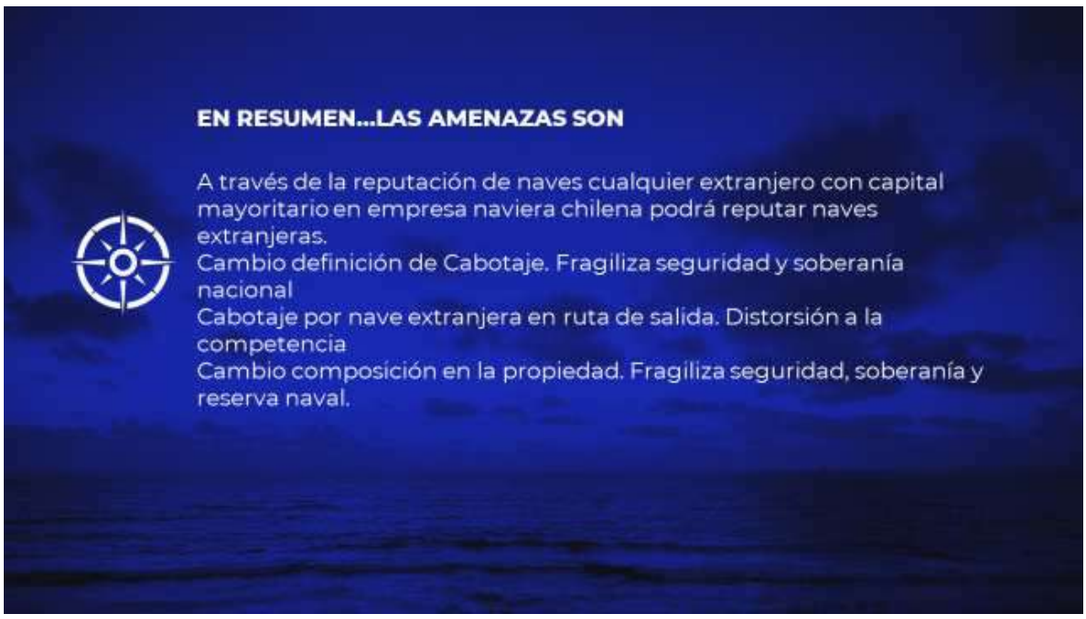
Estructura de capital permitida en cabotaje por país

País	Nacionales	Extranjeros	Total	Observaciones
Uruguay	51%	49%	100%	
Japón	100%	0%	100%	Buques construidos en Japón
Chile	51%	49%	100%	
USA	75%	25%	100%	Buques construidos en USA
México	51%	49%	100%	Reciprocidad
Turquia	51%	49%	100%	
Indonesia	51%	49%	100%	
China	51%	49%	100%	
Korea	51%	49%	100%	
Honduras	51%	49%	100%	
Nicaragua	51%	49%	100%	Reciprocidad
Costa Rica	60%	40%	100%	
Peru	51%	49%	100%	
Colombia	60%	40%	100%	
Ecuador	51%	49%	100%	

Otro Camino es posible
Modernización reglamentaria.
Verdadera política de fomento
Construir con los actores relevantes.
Experiencia internacional
• Existen políticas de desarrollo de la marina mercante costera considerando los beneficios de ésta.
• Reglamentación específica a navegación en aguas interiores o cercana a la costa.
• La autoridad que fiscaliza es distinta a la que desarrolla la reglamentación y sanciona.
• Los Ministerios de Transporte son los que definen la Política de Transporte Marítimo nacional.
• Se valora el aporte de la marina mercante costera y se desarrollan programas de fomento.
Ejemplos:
UE, Canadá, Australia, Noruega, Japón, etc.

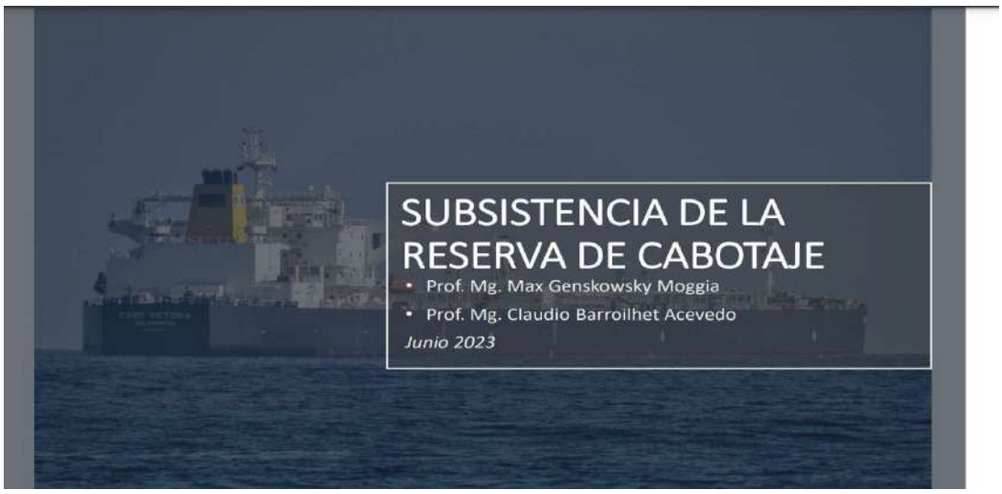
Otro Camino es posible
Mejora condiciones laborales: Antes periodos de embarco de 5 días trabajados por uno de descanso ahora por 3 días trabajados dos de descanso. Acortamiento periodos de embarco: Ejemplo Ruta Cordillera: Antes 90 x 30 , actualmente 21 x 14. Mejora significativa en seguridad social, seguros de salud complementarios, bonificaciones, etc. Remuneraciones (desde USD1.500 – USD7.500)

Aporte al Desarrollo Sostenible
• Creación de carreras que necesita la industria.
• Profesionalización.
• Generar capital humano local.
• Reencantar a los jóvenes con el mar que forma parte de nuestra identidad.
• Incorporar Jovenes de la pesca artesanal
• Inserción de la mujer a la actividad mercante
TÉCNICO UNIVERSITARIO EN
TRANSPORTE MARÍTIMO COSTERO
TÉCNICO UNIVERSITARIO EN
ELECTROMECÁNICA MARÍTIMA
CAPITAN WILLIAMS


EN RESUMEN...LAS AMENAZAS SON
A través de la reputación de naves cualquier extranjero con capital mayoritario en empresa naviera chilena podrá reputar naves extranjeras.
Cambio definición de Cabotaje. Fragiliza seguridad y soberanía nacional
Cabotaje por nave extranjera en ruta de salida. Distorsión a la competencia
Cambio composición en la propiedad. Fragiliza seguridad, soberanía y reserva naval.

32. Se escuchó a los profesores de Derecho Internacional Marítimo, señores Claudio Barroilet y Max Genskowski.

El **señor Barroilet** hizo la siguiente presentación:



SUBSISTENCIA RESERVA CABOTAJE EN CHILE
Prof. Genskowsky y Prof. Barroilhet

La reserva de cabotaje es un tema completamente distinto a la propiedad chilena para matricular naves en Chile:

Ley de Fomento a la Marina Mercante y Ley de Navegación son cuerpos legales distintos.

El cabotaje es una cuestión de reserva de un tráfico marítimo.

La nacionalidad de las naves se relaciona a la seguridad nacional, conectividad, reserva naval y geopolítico, protección de la navegación y del medio ambiente marino. Habría que separar aguas y proyectos.

2

SUBSISTENCIA RESERVA CABOTAJE EN CHILE
Prof. Genskowsky y Prof. Barroilhet

La reserva de cabotaje ha existido por siglos y a lo largo de todo el mundo; no es un fenómeno reciente, ni menos exclusivamente nacional.

Actualmente, es mayoritario en el orden global, el 80% de los países lo contemplan, tanto naciones desarrolladas como las que están en vías de serlo, y es además, transversal a los más disímiles sistemas legales, políticos y económicos.

Por ello, se excluye de todos los TLC firmados por Chile.

Además, abrirlo unilateralmente, sin reciprocidad a cambio, carece de toda estrategia.

3

SUBSISTENCIA RESERVA CABOTAJE EN CHILE
Prof. Genskowsky y Prof. Barroilhet

La reserva de cabotaje ha existido por siglos y a lo largo de todo el mundo; no es un fenómeno reciente, ni menos exclusivamente nacional.

Actualmente, es mayoritario en el orden global, el 80% de los países lo contemplan, tanto naciones desarrolladas como las que están en vías de serlo, y es además, transversal a los más disímiles sistemas legales, políticos y económicos.

Por ello, se excluye de todos los TLC firmados por Chile.

Además, abrirlo unilateralmente, sin reciprocidad a cambio, carece de toda estrategia.

3

SUBSISTENCIA RESERVA CABOTAJE EN CHILE
Prof. Genskowsky y Prof. Barroilhet

Principales problemas económicos que presenta la apertura del cabotaje:

- El negocio del transporte marítimo de carga es un negocio de economías de escala: si se abre el cabotaje, para los buques extranjeros que aprovecharán el acceso a ese tráfico, los costos fijos y operacionales de cada viaje ya están pagado, y la carga que logren en cabotaje será marginal, por lo que pueden bajar los precios sin límites, lo que no ocurre para las naves chilenas, generándose una competencia desleal.

- Las navieras extranjeras operan sus barcos con banderas de conveniencia, en condiciones laborales, tributarias y de seguridad menores y más baratas, lo cual, también genera una competencia desleal con las chilenas.

5

SUBSISTENCIA RESERVA CABOTAJE EN CHILE
Prof. Genskowsky y Prof. Barroilhet

Principales problemas económicos que presenta la apertura del cabotaje (cont.):

El análisis económico que hay que efectuar del cabotaje debe considerar todo tipo de transporte: acuático (marítimo, lacustre y fluvial), terrestre (por carretera y ferroviario) y aéreo, bajo un enfoque integral, enfoque que es empleado por la Unión Europea al reglamentar este fenómeno. Bajo este prisma, del universo del transporte total de mercancías que se mueven dentro del país, el transporte marítimo representa un 13,2951%; el ferroviario un 3,1769%; el aéreo un 0,0326%, y el terrestre por carretera el 83,4952%. O sea, la reserva legal de cabotaje marítimo no constituye un obstáculo que perjudique a los usuarios, porque ellos tienen a su alcance la alternativa del transporte terrestre y, en los hechos, la utilizan más que el transporte marítimo.

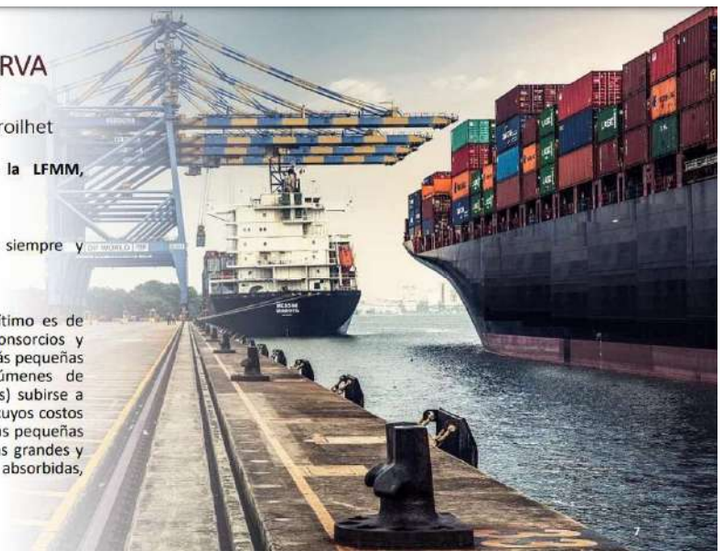
6

SUBSISTENCIA RESERVA CABOTAJE EN CHILE
Prof. Genskowsky y Prof. Barroilhet

Derogación del artículo 5 de la LFMM, consorcios, *pools* y conferencias:

- También han existido desde siempre y siguen existiendo.

- El negocio del transporte marítimo es de economías de escala. Los consorcios y *pools* permiten a las navieras más pequeñas (que transportan menos volúmenes de carga y tienen costos más altos) subirse a los barcos de las más grandes, cuyos costos son menores, si desaparecen, las pequeñas no podrán competir con las más grandes y desaparecerán, o serán absorbidas, terminando en un oligopolio.

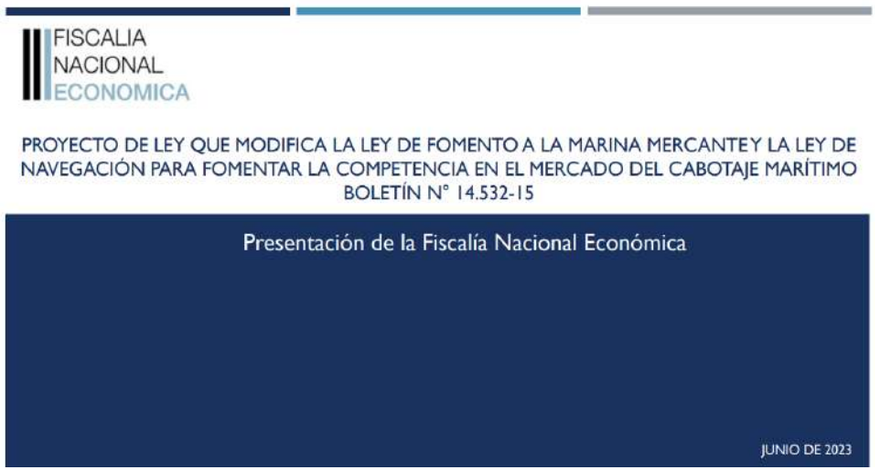


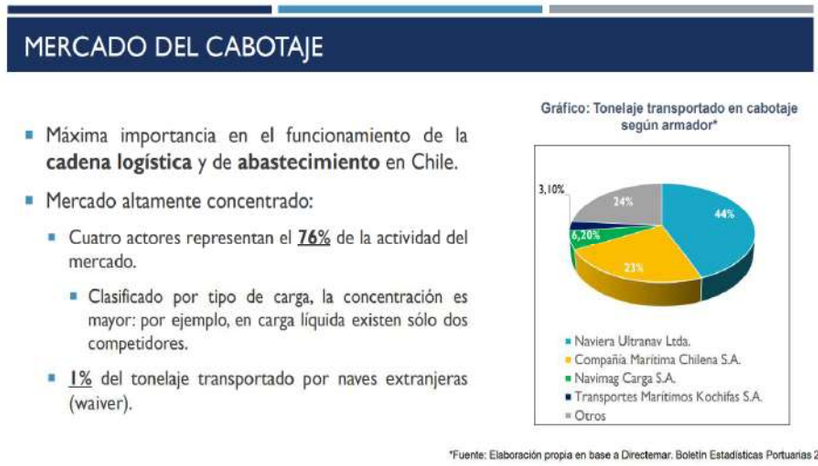
7

El **señor Genskowski** hizo referencia al uso del sistema canadiense, que abre el cabotaje cuando es necesario, en ciertas condiciones especiales. Agregó que esta fórmula es la que el foro de transporte internacional sugirió a países de la OCDE para abrir el cabotaje.

Además, hizo referencia a que la Comunidad Económica Europea tiene reservado el cabotaje, pero lo permite entre países de la Comunidad Económica Europea.

33. Se escuchó al Fiscal Nacional Económico, señor Jorge Grünberg, quien realizó la siguiente presentación:

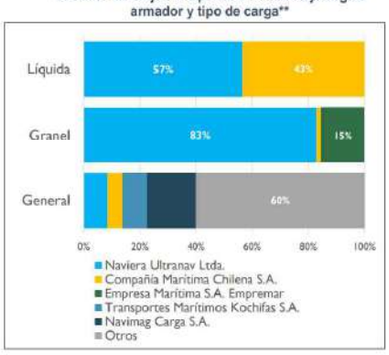




MERCADO DEL CABOTAJE

- Existe una mayor concentración al examinar por tipo de carga:
  - Carga líquida → 2 actores (HHI: 5.087)
  - Carga granel → 3 actores (HHI: 7.110)
- Menores niveles de concentración en carga general.
  - Oferta atomizada con al menos 23 armadores.
  - 80% del cabotaje de carga general tienen un par origen-destino desde Puerto Montt al sur (Fuente: Camport 2015).

Gráfico: Tonelaje transportado en cabotaje según armador y tipo de carga**



**Fuente: Elaboración propia en base a Directemar. Boletín Estadísticas Portuarias 2022

ESCENARIO ACTUAL

La regulación contempla la **reserva del cabotaje** en favor de agentes nacionales sin mayores excepciones.

OCDE y expertos concuerdan en que la normativa vigente cuenta con **importantes barreras regulatorias** que tienen un **alto costo** y que **afectan la participación de Chile** en la cadena de valor a nivel mundial.

La experiencia comparada sugiere que la apertura del cabotaje marítimo podría permitir **importantes ahorros**.

SOBRE EL PROYECTO DE LEY

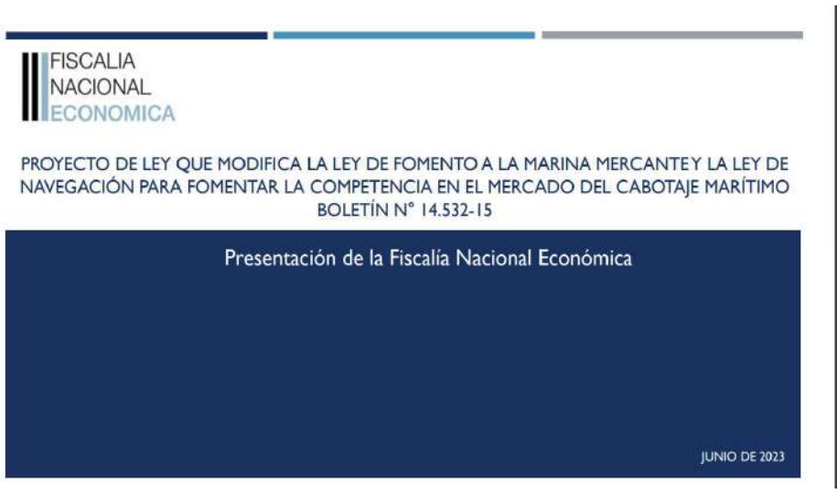
- El proyecto **avanza en el sentido correcto**:

1. Derogación de la exención de aplicación del DL N° 211 a la participación en conferencias navieras (art. 5°, inciso 2° de la Ley de Fomento a la Marina Mercante).

   La derogación no implica la prohibición de conferencias marítimas. El Decreto Ley 211 contiene procedimientos que permiten dar certeza a los integrantes de un consorcio si éste es o no anticompetitivo de manera preventiva.

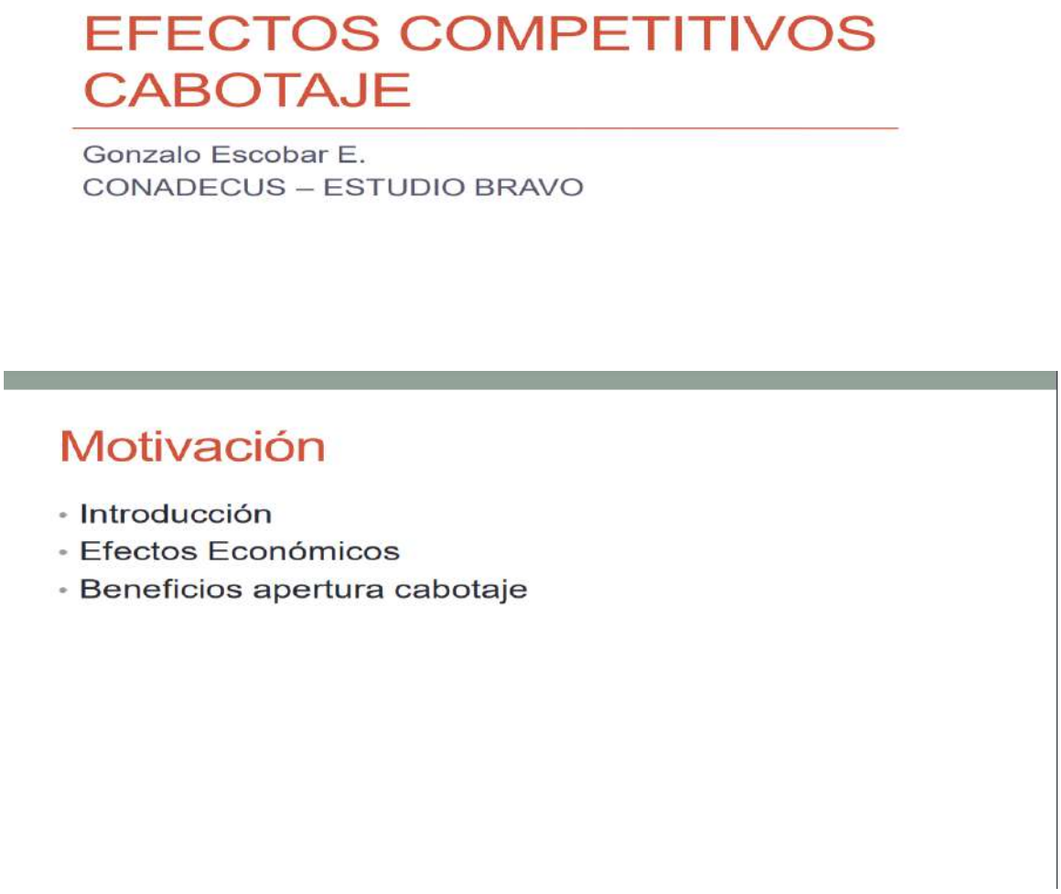
2. Apertura de algunos espacios actualmente inexistentes para la participación de nuevos actores.

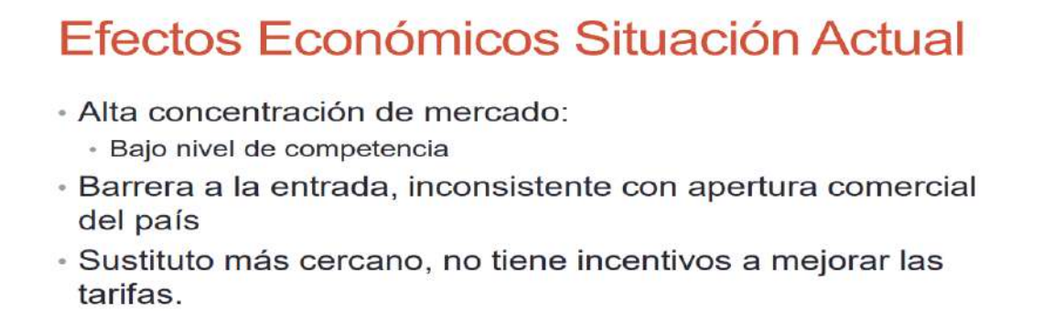
La Fiscalía Nacional Económica considera que avanzar en **reducir las barreras de entrada** propende a **mejorar la competencia** en el mercado de cabotaje de carga.

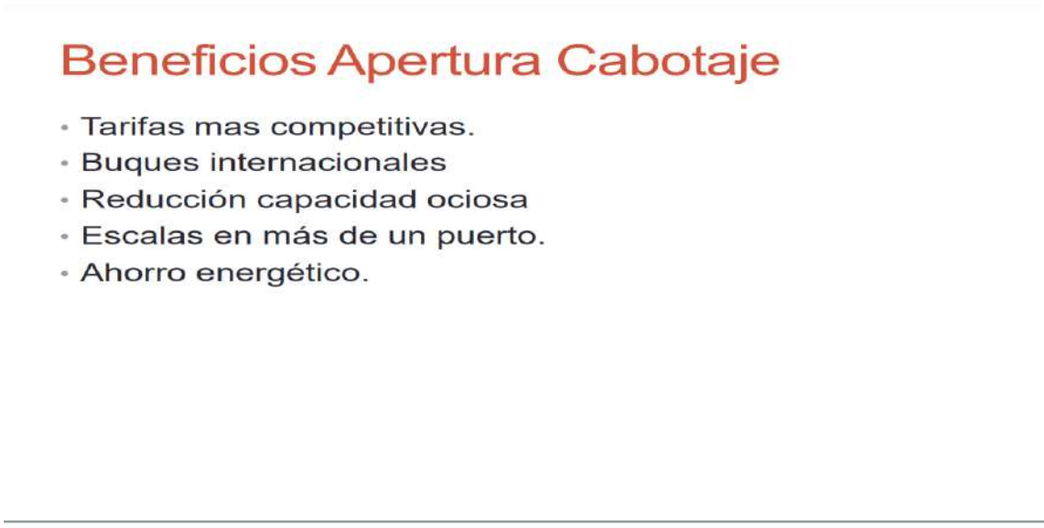


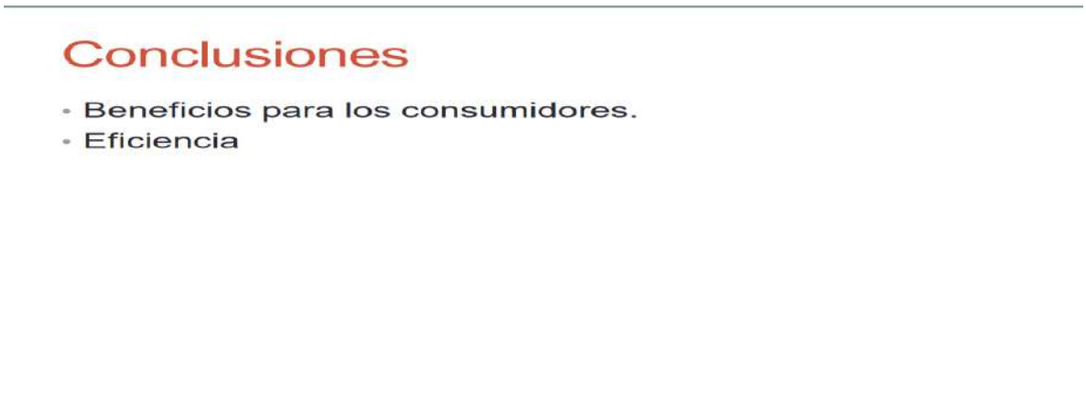
El **señor Grünberg** indicó que su mandato legal es promover la libre competencia de los mercados, por lo tanto, esa es su aproximación hacia el proyecto, sin considerar otros variables. Respecto al caso global que afectó al mercado chileno, si bien no aborda el cabotaje, pero la importancia del caso tiene relación con la derogación de la exención del artículo quinto inciso segundo de la ley de fomento de la marina mercante que se plantea, ya que se intentó invocar como defensa, la aplicación de esta exención y lo cierto es que existía un reparto de rutas que generaba una ausencia de competencia y un impacto de los precios pagados por las importadoras de automóviles que se traspasaba a los consumidores finales. Este caso revela que hace pleno sentido la derogación de la norma señalada.

34. Don **Gonzalo Escobar, abogado asesor de Conadecus, Corporación Nacional de Consumidores y Usuarios de Chile,** quien realizó la siguiente presentación:









Indicó que este proyecto sería beneficioso para la zona desde Puerto Montt al Norte, ya que es donde no existe mayor competencia y existen barreras de entrada importante. La apertura del cabotaje incrementaría no sólo la competencia en carga marítima, sino que también tendría efectos positivos en el transporte de carga terrestre.

Se trata de un mercado que funciona en forma ineficiente, con mayores tiempos involucrados en el transporte de carga, lo que se traduce en mayores costos logísticos para los importadores. También, tener en consideración la existencia de externalidades negativas, principalmente de lo que sería el transporte de carga terrestre.

Agregó que la apertura del cabotaje se traduciría en tarifas más competitivas.

Por tanto, se considera que el proyecto de ley es beneficioso para los consumidores, ya que se podría traducir en menores precios para los consumidores finales y significaría mayor eficiencia en el mercado.

35. Don Daniel Fernández, de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile, quien señaló que los contenedores de comercio exterior es el punto que les interesa a ellos. Dio como ejemplo que, si una naviera internacional trae un contenedor a San Antonio y no puede atracar por temas climáticos, por ejemplo, tiene que ir a su siguiente punto itineraria, por ejemplo, Antofagasta, depositando el contenedor y a la espera de poder trasladarlo nuevamente. Al dejarlo en Antofagasta pasa a ser una carga de cabotaje y deja de ser un contenedor de comercio exterior, por lo tanto, esa misma nave o naviera u otra empresa

internacional, no puede recogerla y llevarla a San Antonio, porque estaría haciendo cabotaje. La otra alternativa es no dejarla en Antofagasta y llevarla a Callao, donde tiene rutas internacionales, y en el siguiente itinerario recogerlo y llevarlo a su destino original. Eso significa que las navieras internacionales en la práctica, cuando no pueden desembarcar un contenedor de comercio exterior en el puerto de destino original lo dejan en Callao y lo recogen en otra ruta para dejarlo en su destino original. Lo cual es bastante absurdo. Indicó que este problema se soluciona con el proyecto actual, tal como está planteado, por ello les parece que la ley es correcta.

Agregó que, desde el punto de vista del mercado de cabotaje, las grandes navieras internacionales no están interesadas en el mercado chileno, porque es un mercado muy chico, no ve que exista un factor competitivo con la marina mercante nacional, que sea una amenaza. Agregó que no existe un servicio de cabotaje permanente que permita mover contenedores entre puertos de Chile, hablando de carga general.

36. El señor **Luis Díaz, Director Secretario del Concejo Austral de Trabajadores del Sur (Cosatram),** expresó que suscriben las exposiciones de las organizaciones que presentaron anteriormente y apoyan la apertura del cabotaje. No existe forma de sospechar que sea perjudicial para los trabajadores de Chile, ya que no se cambia en nada la exclusividad de nacionalidad chilena para ser parte de la dotación en el cabotaje marítimo y las excepciones están normadas desde hace muchos años atrás. Rechazan y hacen un llamado para rechazar las indicaciones del diputado Félix González. Observan positivamente el hecho de bajar el número de cesantes entre oficiales y tripulantes de la marina mercante nacional de cabotaje. La cesantía es una realidad que se oculta en medios empresariales navieros y cuenta con el apoyo de altos mandos de Directemar a objeto de facilitar el ingreso menos calificado, vía resoluciones y circulares, aludiendo a la falta de tripulación. Actualmente, los cesantes oficiales de puente son 44,2% de máquina son 24,4%, cesantes tripulantes generales de cubierta 24,8%, y cesantes tripulantes de máquina el 80,4%. Adicionó que algunos navieres han infundido el temor en relación a las banderas de conveniencia, la reputación de naves, el weiver que los dejarían cesantes, sin embargo, esto no afecta al personal marítimo de cabotaje. Indicó que es falso que este proyecto sea comparable con lo sucedido en Argentina, que abrió el 100% de cabotaje y luego lo cerró. La oposición a este proyecto tiene como objetivo, la añorada marina doméstica y con ello descolgarse de los convenios internacionales y extinguir los títulos del personal embarcado. Apoyan el proyecto, como ha sido presentado por el Ejecutivo.

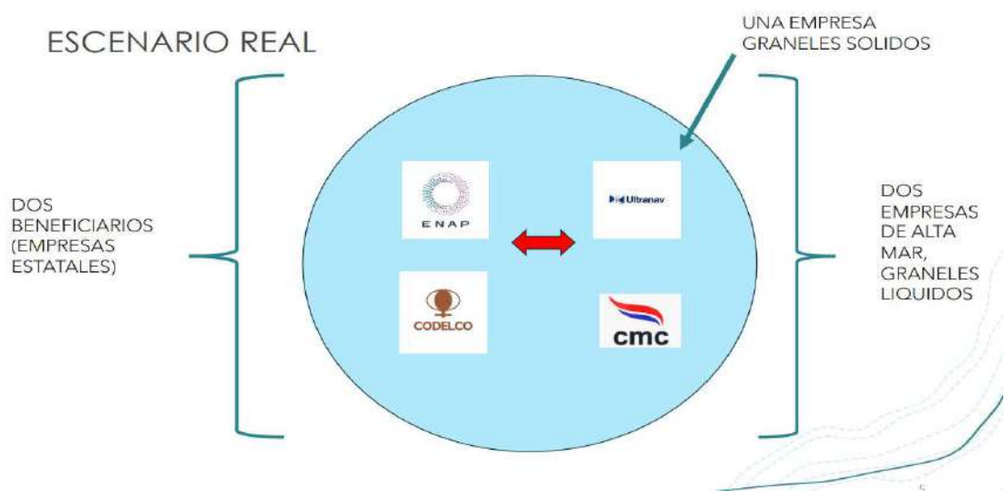
37. Expuso el señor **Rodolfo Ponce, Presidente de la Alianza Marítima de Chile A.G. Clúster Marítimo Nacional**, quien realizó la siguiente presentación:

Señaló que su organización hizo un estudio del proyecto de ley y sus implicancias, y se trataría de modificaciones que principalmente beneficiaria a Enap y Codelco.

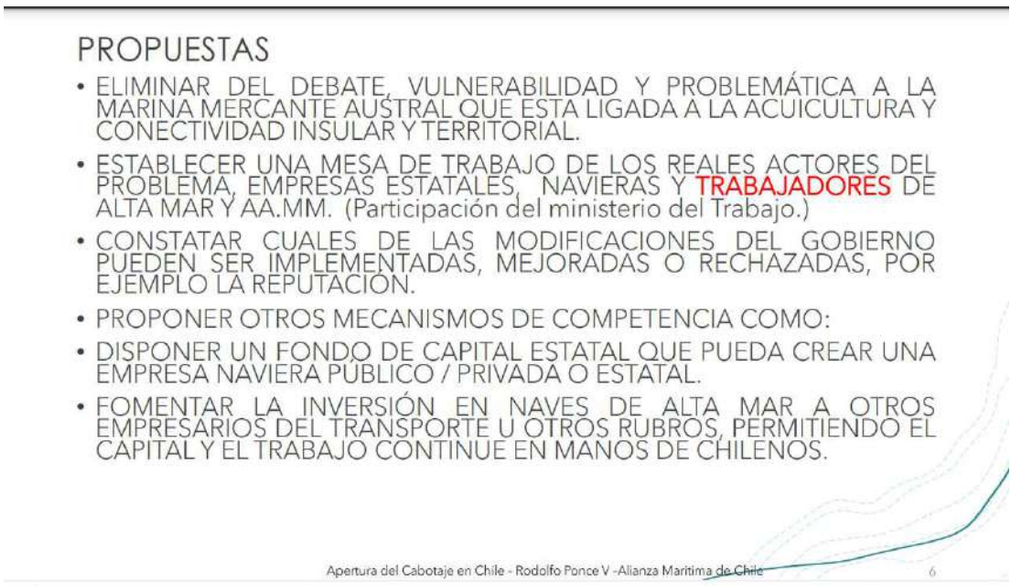
Agregó que esto mismo fue señalado por Gonzalo Frigerio, en una exposición que realizó, señalando que beneficia a empresas estatales como Codelco y Enap. El señor Ponce expresó que básicamente los únicos grandes beneficiarios serían estas empresas estatales.

Indicó que hoy se cuenta con 261 naves al año 2021 (según boletín estadístico de Directemar) y 238 naves participan en las actividades del sur austral, ligadas a la acuicultura y conectividad. Además, agregó que era importante señalar, que las cargas estratégicas son fundamentales para la actividad productiva del país.

Señaló que el escenario real era que, se trata de un proyecto que tiene a dos empresas estatales, dos empresas de alta mar ligadas a los graneles líquidos y una empresa ligada a los graneles sólidos, como beneficiarios.

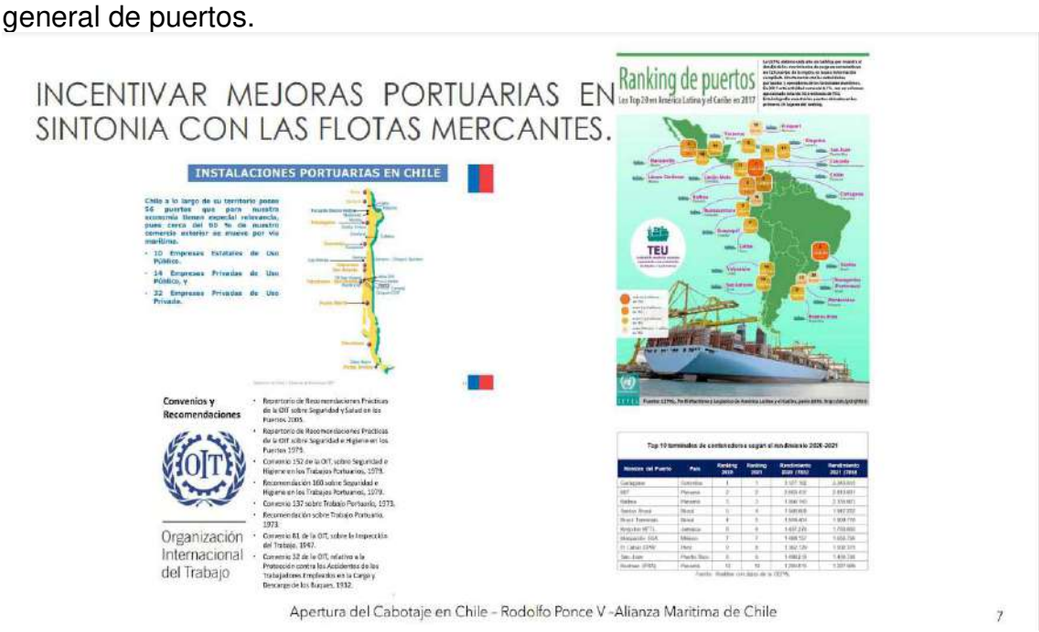


Agregó que el Ministerio del Trabajo no ha sido incluido en la discusión. Además, dijo ser necesario analizar el tema de la reputación, ya que empresas como ULTRANAV tienen más de las 17 naves que navegan en cabotaje nacional, por lo tanto, se pueden aprovechar naves con banderas extranjeras, siendo los principales dueños naves nacionales y caer en una desmedida utilización del concepto de reputación.



Las flotas mercantes necesitan buenas infraestructuras portuarias, cuando se quieren mejorar los aspectos portuarios, no sólo se debe llegar a la transferencia

de carga, se debe considerar el tema social y la necesaria creación de una ley general de puertos.



Además, la autoridad marítima no cuenta con los suficientes recursos, ni humanos, ni materiales para fiscalizar, más de 80 mil kilómetros de costa.

Además, es necesario mirar la ley lafkenche, ya que tiene implicancias para el desarrollo portuario y navegaciones de las flotas de cabotaje.

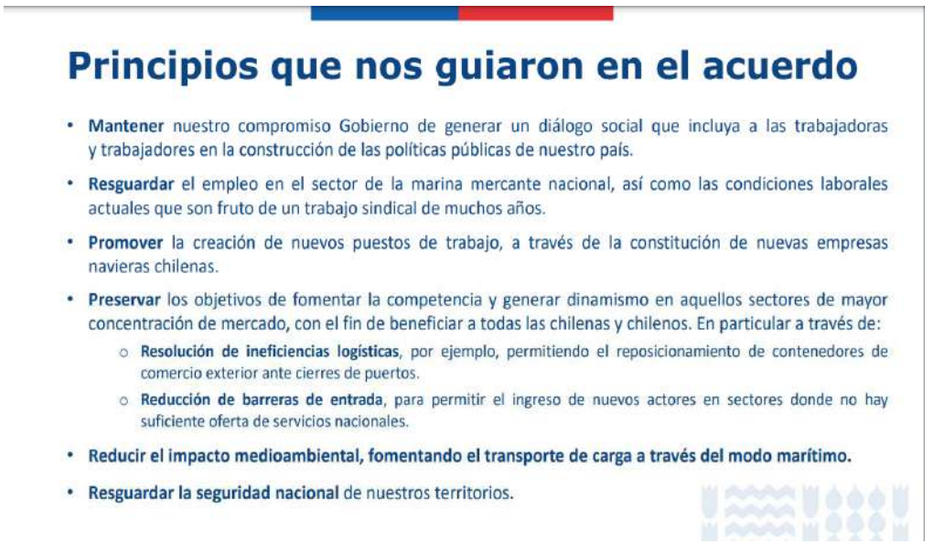
El **señor Ponce** explicó que la preocupación por la ley Lafkenche está en que la entrega de territorios reclamados por los pueblos indígenas, implica mar territorial, lo que significa entregar soberanía, y libre disponibilidad de lo que se hace y sucede ahí. Esto tiene relación también con el desarrollo de próximos proyectos portuarios y específicamente en el sector austral de Chile y el levantamiento de *rampas*. Con respecto a las implicancias del capital extranjero, invertir en naves, éstas se mueven, por lo que el inconveniente es que las naves en circunstancias de crisis, se van de aguas nacionales y la retención del capital que se pueda usar para poder generar infracciones o demandas al respecto, se pierde, por eso que es complejo abrirse con toda propiedad, si es que no hay mecanismos que permitan abordar estas situaciones.

38. Se escuchó a la **señora Fabiola Castillo, presidenta del Sindicato Interempresas de Mujeres de la Marina Mercante**, quien manifestó preocupación por sus plazas de trabajo. Indicó que las mujeres tienen preocupación por su futuro.

La zona sur es donde más se congregan navieras. Saben que el cabotaje entre canales es distinto al de mar abierto, si en la zona sur aparecen naves extranjeras, estarían en riesgo sus plazas, ya que la tarjeta azul que usan hoy, al no ser internacional, no les permitiría trabajar en naves con bandera de conveniencia. Agregó que no todo el personal embarcado desea salir del país, ya que dentro se pueden encontrar mejores condiciones de trabajo, sobre todo en el sur. Añadió que la conectividad, el cabotaje entre canales, las salmoneras, las naves menores que prestan servicios y otros, aportan y dan sostenibilidad a un gran número de familias en Chile. Consideran que deben ser protegidas, como todas las familias que representan.

39. Expuso el Ministro de Economía, Fomento y Turismo, señor Nicolás Grau acerca de los alcances del acuerdo alcanzado con los sindicatos en materia de cabotaje.

El Ministro Grau realizó la siguiente presentación:



Proceso de diálogo con organizaciones de trabajadores y trabajadoras

- A partir de las observaciones planteadas por las organizaciones gremiales, el **Ejecutivo inició un proceso de diálogo** para abordar dichas preocupaciones.
- Este proceso se ha llevado a cabo durante **mayo, junio, julio y agosto** del presente año y han participado diversas organizaciones gremiales, tanto del norte como del sur austral del país.
- Las sesiones se realizaron bajo una modalidad híbrida (presenciales y telemáticas), para facilitar la **participación de sindicatos de todas las regiones del país.**
- Las organizaciones gremiales **presentaron propuestas de modificación** y se discutieron aquellos aspectos del Proyecto en que no había consenso.
- En base a dichas propuestas, **se alcanzó un acuerdo que se traducirá en nuevas indicaciones al proyecto.**
- Las Organizaciones que han suscrito el acuerdo **a la fecha** son:

Acuerdo alcanzado

1. Reputación (arriendo de naves)

Preocupaciones	Resultado Acuerdo
Aumentar el plazo de reputación de 6 meses a 1 año extiende el tiempo en que la nave puede tener tripulación 100% extranjera.	Se rebaja el plazo de 1 año a 6 meses, renovable solo una vez.
El límite del 100% del tonelaje propio, permite que con 1 nave de gran tamaño se reputen varias naves menores.	Se podrá reputar hasta el 50% del número de naves registradas en Chile.
Hay empresas que están permanentemente reputando naves, no siendo en casos excepcionales.	No se podrán reputar naves extranjeras que hayan sido parte del registro de bandera chilena en los últimos 5 años.
Respecto de la reputación a casco desnudo con promesa u opción de compra: • La ley actual permite que dichas naves operen con tripulación extranjera durante 8 y hasta 10 años. • En caso de escasez de personal chileno, existen restricciones para la autorización temporal de la contratación de personal extranjero.	Respecto de la reputación a casco desnudo con promesa u opción de compra: • Posterior al año, la dotación debe ser chilena. • Se regulará la facultad de la autoridad marítima para autorizar temporalmente la contratación de personal extranjero en las plazas que exista escasez de dotación chilena.

2. Servicio regular (waiver anual)

Preocupaciones	Resultado Acuerdo
Se habla de "puntos" del territorio nacional, pudiendo las naves extranjeras crear nuevas rutas en puntos cercanos para justificar que no hay naves nacionales prestando el servicio.	• Recalcar que este permiso es **sólo para rutas donde no existan servicios regulares de línea prestados por navieras chilenas**. • Acogiendo la preocupación, se modifica "puntos" por "puertos nacionales", excluyendo a puntos y artefactos navales.
Al ser renovable "sucesivamente", permite que naves extranjeras movilicen carga sin un límite de tiempo.	Se cambia renovación "sucesiva" a renovable por una sola vez por el mismo periodo (en definitiva, permiso anual, renovable solo 1 vez).
Por el periodo ilimitado que dure el permiso, las naves extranjeras operarán con tripulación extranjera.	Luego del segundo año, la naviera extranjera deberá constituirse como empresa chilena, y por ende contar con dotación chilena.

3. Ruta de salida

Preocupaciones	Resultado Acuerdo
• No hay ninguna limitación respecto de la cantidad de carga que las naves extranjeras pueden transportar a través de esta excepción. • Lo anterior permite que naves que vienen con capacidad ociosa y descarguen, por ejemplo, pocos contenedores puedan llenar su capacidad con carga de cabotaje.	• Se establece un límite máximo consistente en que la carga de cabotaje no supere el total de la carga de comercio exterior descargada en puertos nacionales. • De esta manera, y a modo de ejemplo, si la nave descarga en nuestro país 100 contenedores de comercio exterior, solo podrá hacer cabotaje por 100 contenedores.
Que se transporte carga de comercio exterior entre puntos del territorio nacional o entre artefactos navales.	Se limita exclusivamente a puertos nacionales, excluyendo "puntos" y "artefactos navales".

4. Definición de cabotaje

Preocupaciones	Resultado Acuerdo
La definición de cabotaje respecto de "carga nacional o nacionalizada" difiere de la regulación en el resto de los países.	Se mantiene la definición actual de cabotaje, y se excluye de la misma al transporte de carga de comercio exterior entre puertos chilenos, así como el caso de cierre de puertos.
La definición no considera restricciones para servicios estratégicos que realizan empresas nacionales, como lo es el alije.	La exclusión se refiere al transporte de carga de comercio exterior **entre puertos chilenos**, y en consecuencia, el transporte de carga entre artefactos navales, como el servicio de alije, continuará considerándose como cabotaje y deberá transportarse por naves chilenas.
La definición no contempla una preferencia por empresas nacionales que presten servicios de transporte de carga de comercio exterior entre puertos chilenos.	Si hay naves chilenas operando en la ruta en que se debe transportar la carga de comercio exterior, la prioridad la tendrá la nave chilena. MTT determinará lo anterior.

5. Medidas complementarias

- Los sindicatos manifiestan dificultades respecto del acceso a capacitaciones en términos de ofertas, recursos, entre otros.
  - ✓ **Compromiso**: Iniciar una mesa de trabajo con SENCE, con el fin de fomentar la marina mercante a través de capacitaciones de tripulantes y oficiales.

- Los sindicatos plantean necesidad de modificar el texto relativo al derecho a huelga en el Art. 14 de la Ley de Navegación.
  - ✓ **Compromiso**: Facilitar una instancia de conversación entre sindicatos y el Min. Del Trabajo para evaluar posible modificación a la referida norma.

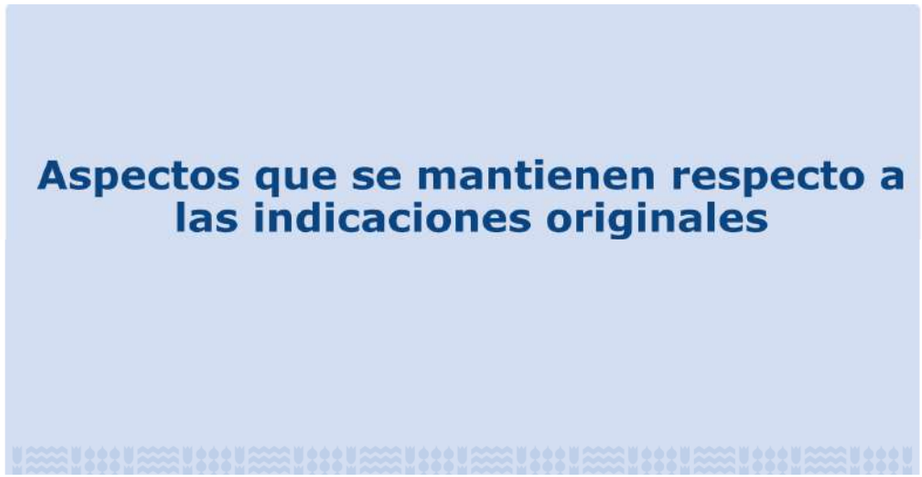
- Los sindicatos manifiestan que el Estado además de tener el deber de fomentar la marina mercante, tiene el deber de apoyar la formación y capacitación de los oficiales y tripulantes.
  - ✓ **Compromiso**: Incluir una mención expresa en la Ley de Fomento a la Marina Mercante el compromiso del Estado de Chile de fomentar la formación de oficiales y tripulantes nacionales.

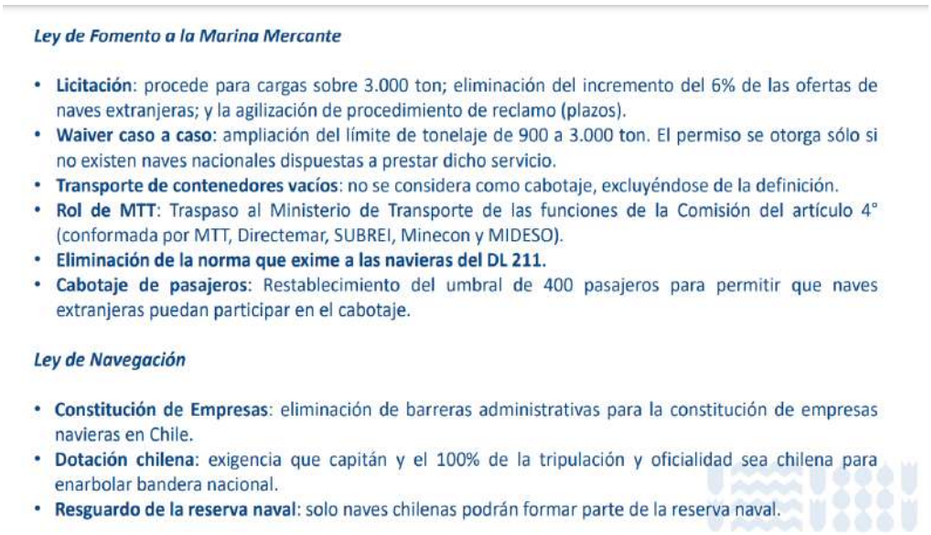
6. Resumen

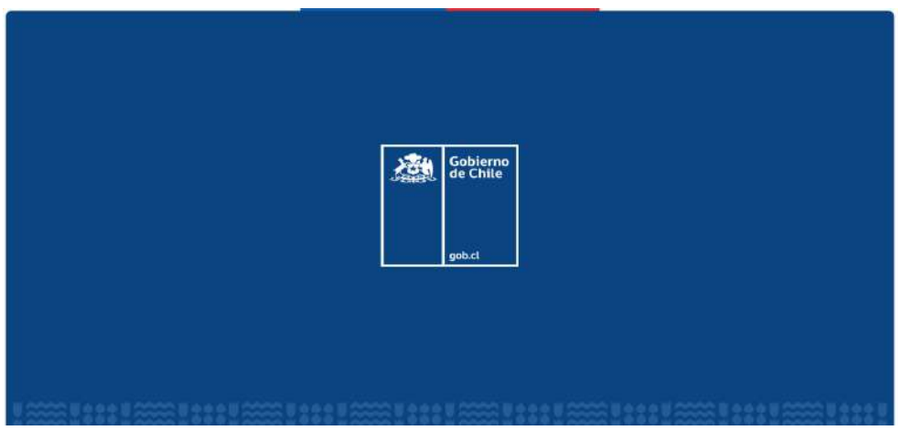
- Las nuevas indicaciones **se hacen cargo de las preocupaciones planteadas respecto de las fuentes laborales** de los tripulantes y oficiales de la marina mercante.
- **Se incorporan mejoras a la ley actual**, estableciendo en la reputación a casco desnudo con promesa u opción de compra, que luego de 1 año la tripulación debe pasar a ser chilena. Actualmente, la ley contempla plazo de 8 (o incluso 10 años), para que puedan operar con tripulación extranjera.
- **Se fomenta la marina mercante nacional**, facilitando la constitución de empresas navieras chilenas con capitales extranjeros, cuyas naves para enarbolar bandera chilena deberán tener tripulación 100% chilena y que pasan a formar parte de la Reserva Naval.
- Se fomenta la marina mercante en el servicio regular (waiver anual), permitiendo que naves extranjeras abran nuevas rutas, pero **exigiendo que luego de 2 años dicha empresa deba construirse como naviera chilena.**
- Proyecto resguarda a la marina mercante nacional, **permitiendo a naves con bandera de conveniencia transportar carga donde los navieros chilenos no lo hacen**, lo que genera un beneficio social a todos los chilenos.

Política Nacional Logístico-Portuaria

- En un contexto más amplio, y entendiendo que el sector logístico portuario presenta múltiples desafíos que exceden al Proyecto de ley de cabotaje, el Gobierno está liderando el proceso de construcción de la Política Nacional de Desarrollo Logístico Portuario.
- Esta Política establecerá lineamientos concretos para la planificación de esta industria en las próximas décadas, permitiendo **desarrollar la infraestructura en los entornos portuarios, aumentar la eficiencia para contribuir al desarrollo económico del país y mejorar la relación de los puertos con su ecosistema social y ambiental.**
- Se trata de un **proceso participativo** en el que se han realizado diversos diálogos con actores relevantes tanto públicos como privados, y prontamente se lanzará el proceso de consulta ciudadana.
- La Política se organiza en torno a **4 ejes estratégicos**:







El **Ministro Grau** señaló que es insoslayable tratar el problema del cabotaje en Chile. Hoy existe la posibilidad y oportunidad para avanzar. No importa el signo político, es necesario darle una solución. Señaló haber conversado con todos, lo

que no significa que hayan firmado el acuerdo, hay sindicatos que están contenidos en las federaciones. Dijo que era imposible dejar a todos los actores contentos, y la opción del gobierno ha sido llegar a acuerdo con los sindicatos, con los trabajadores. Por ejemplo, los armadores quisieran mantener la reputación actual, y que no exista la restricción del 100% sino que sea la del 85%. Por tanto, entre armadores y sindicatos no necesariamente están de acuerdo con todo, por ello hay que elegir una postura. Respecto a excepcionar el sur, considera que no es una buena forma de legislar, en ese sentido las restricciones de eslora, pueden ser una alternativa como técnica legislativa. Agregó que no puede realizar un juicio respecto de la representación de los sindicatos y federaciones y desde un inicio señaló que no estaban en el acuerdo las del sur del país. Indicó que el norte es relevante, ya que es donde están las naves más grandes.

Indicó que, en el tema de reputación, ya han realizado cambios que lo dejan muy restrictivo, por eso que no se considera razonable hacerlo aún más restrictivo.

40.- Expuso el **Director del Trabajo, don Pablo Zenteno** quien señaló que no hay afectación ni a la norma del Código del Trabajo, ni al Convenio sobre el trabajo marítimo, MLC del año 2006 ratificado por Chile, por el contrario, se fortalecen las condiciones, y la demanda de las organizaciones sindicales está en la capacidad que se tenga de fiscalización en jornada de trabajo, condiciones de higiene entre otros aspectos. Otro aspecto que solicitan las organizaciones es que se mantengan los derechos individuales y colectivos ya adquiridos, los cuales están garantizados y no se verán afectados por esta legislación.

41.- Expusieron del Sindicato de conductores interempresas de Chile (Sitrach), los señores Carlos Salazar, gerente de desarrollo y Sergio Pérez, socio del Consejo Superior. El señor Pérez indicó que esta modificación de apertura del cabotaje afecta gravemente a la industria del transporte de carga por camión, pero también a la actividad nacional, ya que al abrir esto a naves internacionales, nadie asegura que se trasladen pertrechos, que exista traslado de drogas, los camioneros no tienen ni registro nacional, ni ley de transporte, hay inseguridad y robos permanentes. El abastecimiento de la zona magallánica se hace a través de las rutas argentinas, por lo tanto, no entiende por qué no se ha escuchado a su gremio, que se ve afectado por esta ley. Los camioneros tienen algo que decir, ya que trasladan el 95% de la logística nacional.

El señor Salazar realizó la siguiente presentación:

Cabotaje actualmente

- Según Directemar, se importan 56.219.949 toneladas y se exportan 61.349.381 toneladas,117.569.330 toneladas métricas mientras que internamente se mueven 12.814.370, un **10,8%**
- **Informe de Cepal esperan que esta cifra pueda duplicarse**
- Del total de recaladas, 1.441 corresponden a naves de bandera nacional y 6.873 a extranjeras, representando el **17,3%** y el **82,7%** respectivamente.
- **Cabotaje Terrestre**, el cual consiste en el **cambio arbitrario**, por parte del Importador Chileno, del **destino final de la Carga** que está ingresando a nuestro País. No pagando IVA

Bandera Nave	Tonelaje transportado	Participación
Nacional	12.246.678	95,5%
Reputada Nacional	521.008	4,1%
Waiver	49.684	0,4%
TOTAL	12.814.370	100%

TCC vs Cabotaje Marítimo

- Comparando la carga movilizada por **camión** y por **cabotaje marítimo** de carga general en el tramo centro-norte de Chile, el modo marítimo solamente alcanza una participación del **6.2%** del total

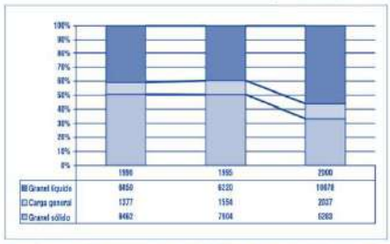
CABOTAJE MARÍTIMO Y TERRESTRE EN CHILE
(miles de toneladas de carga general, 1998)

Fuente: Elaboración propia sobre la base de información de Ricardo Alberto Munita Leiva y Enzo Mario Ponta Escobet, Diagnóstico del Cabotaje, Universidad de Santiago de Chile, 1999. **Nota:** En esta comparación se miden los flujos de carga y no el movimiento portuario. Solamente se incluyen flujos entre ciudades que estan a una distancia de por lo menos 500 km.

TCC vs Cabotaje Marítimo

- Principalmente se trasladan por cabotaje Marítimo cargas Graneles, 10 % son Cargas Generales

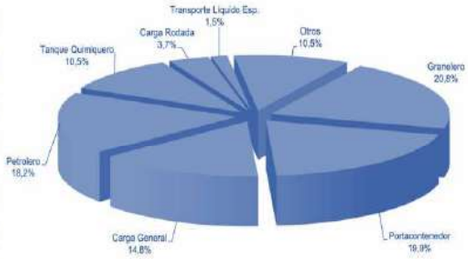
Gráfico 12
MOVIMIENTO PORTUARIO DE CABOTAJE POR TIPO DE CARGA EN CHILE
(miles de toneladas, 1990 – 2000)



Fuente: Elaboración propia sobre la base de información de Ricardo Alberto Munita Leiva y Enzo Mario Ponta Escobet, Diagnóstico del Cabotaje, Universidad de Santiago de Chile, 1999 (datos para el 1990 y 1995), y Cámara Marítima y Portuaria de Chile, Memoria Anual, 2000 (datos para el 2000). **Nota:** En esta comparación cada tonelada de carga de cabotaje está contada dos veces dado que pasa por dos puertos nacionales.

Tipos de Naves

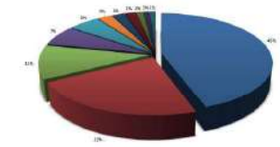
Tipo de Nave	Número de Naves	% participación
Granelero	1731	21%
Portacontenedor	1655	20%
Petrolero	1517	18%
Carga General	1234	15%
Tanque Quimiquero	876	11%
Carga Rodada	307	4%
Frigorífico	230	3%
Pasaje/Pasaje Cabotaje	161	2%
Pesqueros	149	2%
Tanque Líquido Especial	122	1%
Gasero	89	1%
Científico	55	1%
Wellboat	51	1%
Otros	137	2%
TOTAL	8.314	100%



Caracterización de los mercados

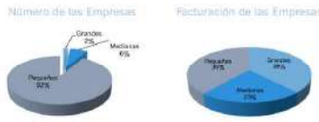
Marítimo Mundial (4)

Marítimo Nacional (10)



Terrestre Nacional

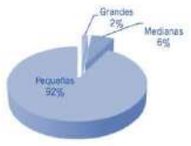
19.000 empresas



Impactos

- En el TCC
  - 19.000 empresas de transporte
  - Cifras del MTT indican que hay 200.000 conductores de camion aproximadamente
  - Remuneración de un conductor A5 por sobre $1.250.000 liquidos
  - Remuneración de un conductor A4 por sobre $900.000 liquidos
- Impacto Pais
  - IVA
  - Impuesto Especifico
  - Renta
  - Peajes y TAG
  - Permisos de Circulacion
- Medio ambiente ?
- Laboral?
- Dialogo?
- Menores Costos ?
- Potencial es + o –?

Número de las Empresas



Facturación de las Empresas

Riesgos

El **proyecto de ley no se hace cargo** respecto a los **sistemas de control y fiscalización** de las mercaderías que se cargan en espacio ocioso. Obs. de la cámara aduanera de chile y la hizo llegar en marzo

Informe publicado en marzo del 2023 por la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito

42. Se escuchó al **señor Luis González Gómez de la Federación Nacional de Sindicato de Oficiales de Naves Mercantes y Especiales de Chile (Fenasiomechi),** señor, quien señaló suscribir completamente las indicaciones señaladas por el Ministro. El hecho de que ha pasado por distintos gobiernos, le causa más certezas que dudas. Indicó que no aprecian perjuicio hacia el personal embarcado de la marina mercante nacional, especialmente desde Puerto Montt a Punta Arenas, ya que entienden que se aplica la ley chilena en su totalidad. No hay tratos diferenciados para las naves extranjeras en materias laborales y tributarias, por lo que no tendrán ventajas. Se necesita competencia para mejorar la tecnología, modernidad de los buques y el respeto de las normas nacionales. Apoyan el proyecto, tal y como está redactado.

43. Expuso **el señor Enrique Runin, de la Corporación de Puertos del Cono Sur**, quien realizó la siguiente presentación:

Nuestra Corporación

A. La Corporación de Puertos del Conosur es una organización sin fines de lucro fundada el año 2007, cuya misión es posicionar a Chile y sus ciudades puerto como un destino atractivo para el mercado de cruceros turísticos.

B. Sus socios son las 10 empresas portuarias estatales creadas por ley 19.542 y 4 empresas privadas con intereses en el rubro de cruceros.

Empresa Portuaria Arica
Empresa Portuaria Iquique
Empresa Portuaria Antofagasta
Empresa Portuaria Coquimbo
Empresa Portuaria Valparaíso
Empresa Portuaria San Antonio
Empresa Portuaria Talcahuano-San Vicente
Empresa Portuaria Puerto Montt
Empresa Portuaria Chacabuco
Empresa Portuaria Austral
Terminal Pacífico Sur Valparaíso
INCHCAPE Chile
DMC Chile
A.J. BROOM

Evolución histórica de recaladas y pasajeros

TEMPORADA	RECALADAS	PASAJEROS	TRIPULANTES	TOTAL (PAX+CREW)
2002-2003	215	179.146	69.969	249.115
2003-2004	242	187.452	74.640	262.092
2004-2005	245	177.804	79.748	257.552
2005-2006	316	227.220	103.806	331.026
2006-2007	252	215.771	98.769	314.540
2007-2008	273	303.950	127.135	431.085
2008-2009	236	312.311	143.276	455.587
2009-2010	194	230.597	101.041	331.638
2010-2011	140	151.458	66.205	217.663
2011-2012	184	183.699	83.751	267.450
2012-2013	213	231.206	106.527	337.733
2013-2014	194	217.679	103.117	320.796
2014-2015	163	209.779	92.390	302.169
2015-2016	237	298.713	136.892	435.605
2016-2017	229	287.719	126.145	413.864
2017-2018	242	267.333	111.508	378.841
2018-2019	268	288.391	130.512	418.903
2019-2020	275	294.336	137.377	431.613
2020-2021	0	0	0	0
2021-2022	125	31.879	17.076	48.955
2022-2023	394	250.465	51.185	301.650
TOTALES	4.657	4.546.808	1.961.069	6.507.877

Fuente: Corporación de Puertos del Cono Sur

- 22-23 Cifras provisionales
- 22-23 Aporte economías locales US$27 millones (gasto medio s/CLIA)
- 22-23 recuperación post pandemia
- 22-23: (1) baja tasa ocupación post pandemia, (2) alta presencia cruceros menores zona austral-antártica
- Proy. 2023-2024 crecimiento pax. 10%

Resumen de recaladas de cruceros temporada 2022 - 2023

Puertos y participación de mercado según número de recaladas

Puerto	Market Share
PUNTA ARENAS	23,9%
DUNGUENES	17,7%
PUERTO MONTT	8,5%
PUERTO WILLIAMS	7,1%
VALPARAISO	6,8%
COQUIMBO	4,5%
SAN ANTONIO	4,1%
CHACABUCO	3,8%
ARICA	3,6%
CABO DE HORNOS	3,2%
IQUIQUE	2,6%
PUERTO NATALES	2,4%
CASTRO	2,4%
ISLA DE PASCUA	1,9%
JUAN FERNANDEZ	1,3%
TORTEL	1,1%
NIEBLA	1,1%
SAN RAFAEL	1,1%
TALCAHUANO	1,1%
ANTOFAGASTA	0,6%
CHANARAL	0,2%
CALDERA	0,2%
ALEXANDER SELKIRK	0,2%
CHAITEN	0,2%
LIRQUEN	0,2%
ANCUD	0,2%

Se aprecia que la **región sur austral tiene una alta participación** de mercado.

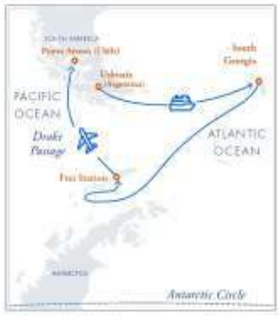
Situación actual en nuestro país

A. CRUCEROS DE CAPACIDAD MENOR A 400 TURISTAS:

- No requieren de gran infraestructura hotelera ni aeroportuaria para definir sus puertos de origen y destino.
- Muchos puertos y destinos de Chile tienen capacidad para recibirlos.
- Podrían, por lo tanto, ofrecer en Chile recorridos cortos (a nivel mundial los recorridos más demandados son aquellos de duración de 5 a 7 días).
- Sin embargo, obligatoriamente deben recalar al menos en un puerto de otro país. Ello porque el cabotaje está prohibido para esas naves.
- Operan principalmente en la zona austral.
- Cruceros orientados a un segmento de mercado caracterizado por ser turistas extranjeros con un alto poder adquisitivo.

Rutas típicas cruceros menores

A. CRUCEROS DE CAPACIDAD MENOR A 400 TURISTAS:



Recaladas de cruceros por Chile según ruta	
Ruta del crucero	**% recaladas**
Ruta que incluye antártica	45,3%
Ruta sudamericana	31,8%
Cruceros en ruta mundial	13,9%
Cruceros nacionales (cabotaje)	9,0%
	100,0%

Si no existiera la obligación de atracar un puerto extranjero, estas rutas podrían ser íntegramente atracando puertos chilenos.

Situación actual en nuestro país

B. CRUCEROS DE CAPACIDAD DE 400 TURISTAS O MÁS:

- La ley actual permite que puedan efectuar cabotaje en Chile (2019).
- Por su tamaño, requieren de gran infraestructura hotelera y aeroportuaria para definir sus puertos de origen y destino.
- Solo la zona central de Chile tiene la capacidad para que establezcan los puntos de origen y/o destino de sus rutas (Homeport), lo que implica que deben buscar en otro país el otro extremo de sus rutas → recorridos más largos.
- Recorrido típico 14 días entre Valparaíso o San Antonio → Buenos Aires.
- Privilegian la venta del recorrido completo, en el cual van a plena capacidad, que ofrecer eventualmente transportar a pasajeros entre 2 puertos chilenos.
- Cruceros masivos, accesible a un amplio rango de poder adquisitivo.

Ruta típica cruceros mayores

B. CRUCEROS DE CAPACIDAD DE 400 TURISTAS Y MÁS:

Reposicionamiento
oct-nov cada año

Recorrido típico (3 ~ 5 vueltas redondas)
nov-abr cada año

Reposicionamiento
abril cada año

RECAMBIO DE PASAJEROS

CHILE:
Valparaíso o
San Antonio

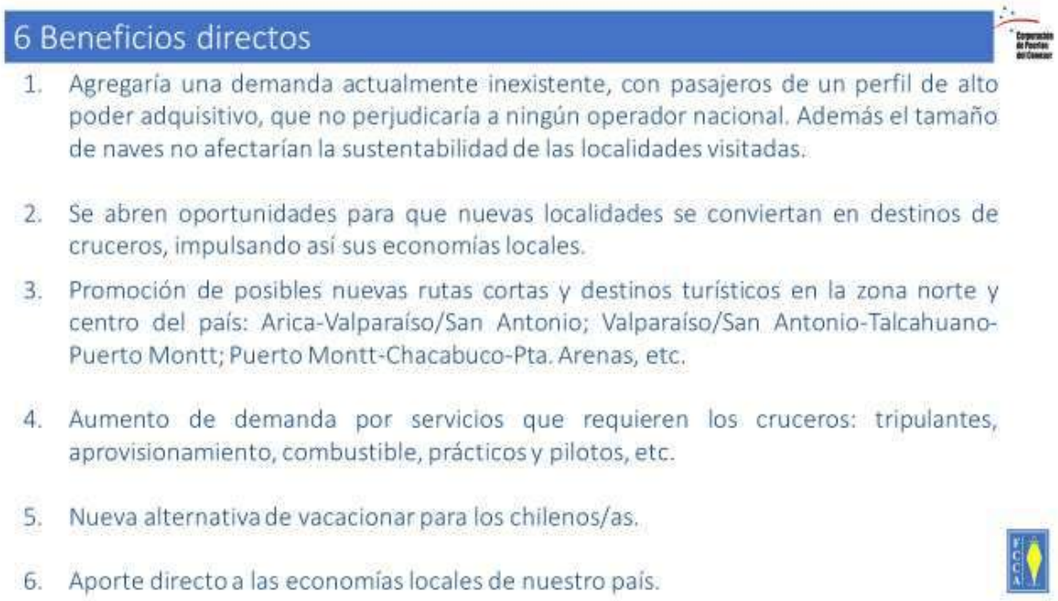
ARGENTINA:
Buenos Aires

DURACIÓN 14 DÍAS EN CADA SENTIDO

Propuesta de la Corporación

A. Eliminar la restricción de capacidad mínima de 400 turistas que establece nuestra legislación, para que todos los cruceros extranjeros puedan efectuar cabotaje en Chile. SOLO CRUCEROS.

B. Permitir que las naves de cruceros puedan participar del traslado de pasajeros entre puntos del territorio nacional.



44. Expuso el **Ministro de Economía, Fomento y Turismo, señor Nicolás Grau** respecto a los nuevos alcances del acuerdo alcanzado con diversas organizaciones involucradas en la materia.

El **Ministro Grau** realizó una presentación respecto de las indicaciones presentadas con fecha 22 de agosto de 2023, la cual se adjunta a continuación:

Organizaciones firmantes 8 de agosto

- El acuerdo alcanzado el 8 de agosto consistía de 10 organizaciones que suscriben:
  - Sindicato Interempresa de Oficiales de Marina Mercante — SI.MAR
  - Sindicato de Trabajadores Interempresas de Compañías Navieras — SITRIEMP
  - Federación de Tripulantes de Chile — FETRICH
  - Colegio de Ingenieros de la MMN — CIMM
  - Sindicato de Capitanes — Nautilus
  - Colegio de Capitanes y Pilotos de la MMN — COLCAP
  - Sindicato de Empresa Administradora de Naves Humboldt Ltda
  - SIPOTRAM
  - SITRATRIM
  - Sindicato CMC Flota

Nuevas organizaciones firmantes

Con fecha 22 de agosto, el acuerdo se ha ampliado con 3 organizaciones del sur austral del país:

Federación Nacional de Sindicato de Oficiales de Naves Mercantes y Especiales de Chile **FENASIOMECHI**
- 6 sindicatos asociados

Federación de Sindicatos Marítimos y Gente de Mar **FESIMAR**
- 3 sindicatos asociados

Consejo de Trabajadores Embarcados Zona Sur Austral **COSATRAM**

Federación Nacional de Gente del Mar **FENAGEMAR**
- 5 sindicatos asociados + 1 sindicato adherido

Sindicato Mujeres Mercantes · Sindicato Naviera Orca Chile · Sindicato Naviera Pacífico · Sindicato Naviera La Península · Sindicato Naviera Austral

Trabajo continuo del Ejecutivo

El Sindicato de Mujeres Mercantes de FENAGEMAR, manifestó un conjunto de preocupaciones respecto a las brechas de género que afectan el ejercicio de su profesión.

Se propuso desde el Ejecutivo crear una mesa de trabajo junto al Sindicato de Mujeres para diagnosticar las problemáticas y co-diseñar propuestas que permitan erradicar brechas de género en la marina mercante del país.

Trabajo continuo del Ejecutivo

Los sindicatos del sur austral del país manifestaron preocupaciones respecto a las excepciones de cabotaje.

Se acogió la propuesta de establecer una eslora mínima para naves extranjeras que quieran participar en algunos de los servicios de cabotaje.

- Se limitará la eslora para reputación y el servicio regular (waiver anual)
- Esta medida considera que el cabotaje desde Puerto Montt al sur tiene una realidad de competencia distinta a las del resto del país.

Resumen de Indicaciones

Indicaciones del acuerdo ingresadas

Reputación:

- El plazo será de seis meses, renovable solo una vez por el mismo periodo.
- Se podrán reputar hasta el 50% del número de naves registradas en Chile.
- Con el objeto de evitar la fuga de bandera, no se podrán reputar naves que hayan formado parte del registro de bandera chilena en los últimos 5 años.
- Respecto de la reputación a casco desnudo con promesa u opción de compra, luego de un año la dotación deberá ser chilena.
- Respecto de la reputación a casco desnudo con promesa u opción de compra, se regulará en la LFMM, la facultad de la Autoridad para autorizar temporalmente la contratación de personal extranjero cuando exista escasez de dotación chilena, en las plazas donde exista tal escasez.

Servicio regular o Waiver Anual:

- Permiso sólo para rutas donde no existan servicios regulares prestados por navieras chilenas.
- Permiso acotado solo a puerto nacionales, excluyendo a puntos y artefactos navales.
- Permiso anual, renovable solo una vez por el mismo periodo. Luego del segundo periodo la naviera extranjera deberá constituirse como naviera chilena, y por ende contar con dotación chilena.

Indicaciones del acuerdo ingresadas

Ruta de salida:

- Permiso acotado solo a puerto nacionales, excluyendo a puntos y artefactos navales.
- Se permitirá a naves extranjeras recoger carga de cabotaje en su ruta de salida, para aprovechar su capacidad ociosa.
- Existirá un límite máximo, para que la carga de cabotaje no supere el total de la carga de comercio exterior que se haya descargado en puertos nacionales.

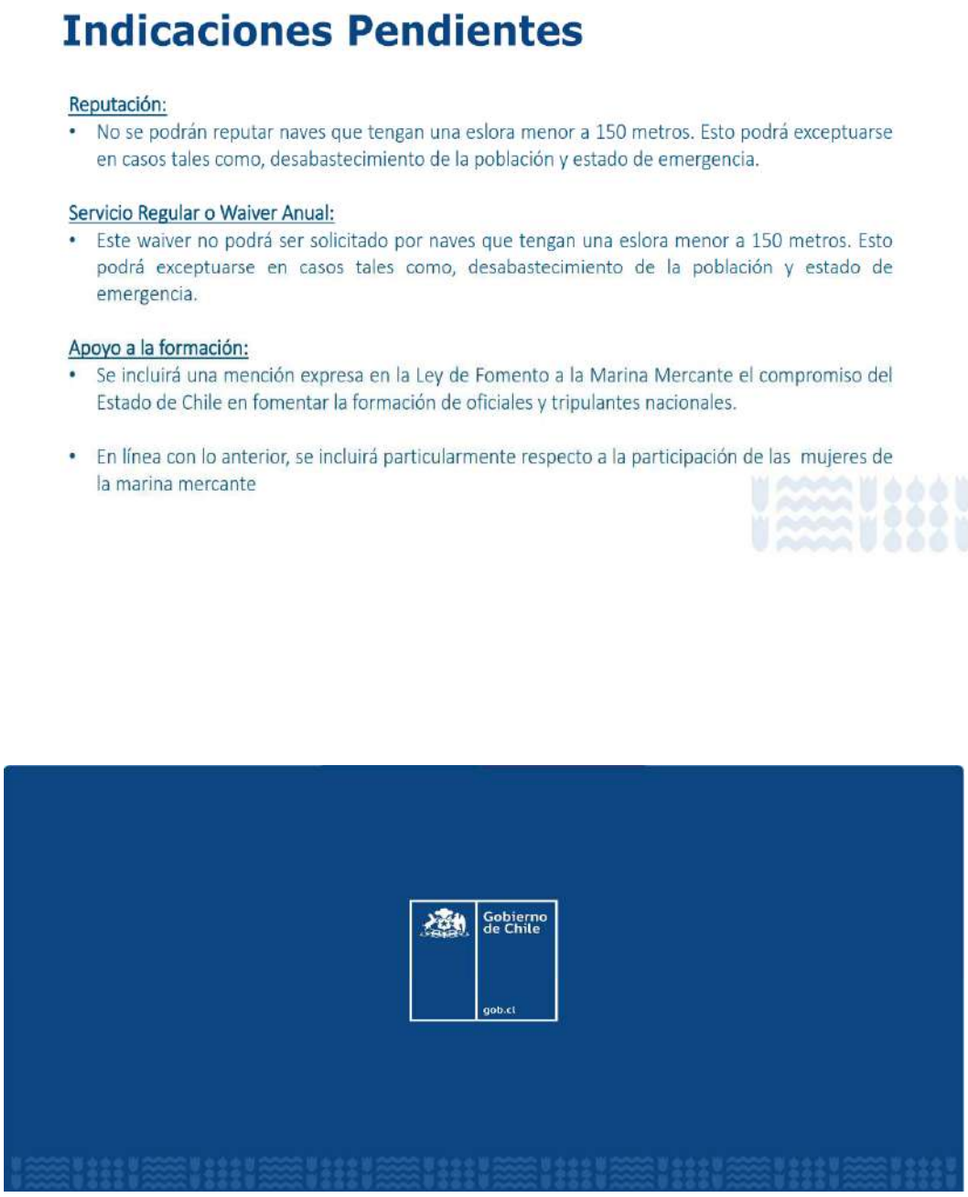
Waiver caso a caso:

- Se amplía el límite de tonelaje actual a 3.000 toneladas.
- Este permiso será entregado sólo si no existen naves nacionales dispuestas a prestar dicho servicio.

Definición de cabotaje:

- Se mantendrá la definición actual de cabotaje.
- Se excluirá de la definición al transporte de carga de comercio exterior entre puertos chilenos en aquellos casos que el servicio no se esté prestando por una empresa chilena y en el evento de un cierre de puerto.

Indicaciones Pendientes



La **diputada Nuyado** indicó que la primera preocupación que tuvo la comisión sobre este proyecto, fue el tema laboral, lo cual es abordado por las nuevas indicaciones del Ejecutivo, se hacen cargo de ello. Además, indicó que le gustaría que se incorporara el tema de las mujeres en la marina mercante y que sean escuchadas sus inquietudes.

Respecto de los camioneros, señaló que, si bien pueden ser escuchados, este se trata de un proyecto de la marina mercante, y en ese sentido afecta principalmente a ésta, independientemente de que manera residual tenga efectos en el rubro de los camiones.

45. Expuso el señor **Carlos Bretti Leiva, Presidente de la Federación Gremial de Asociaciones de Dueños de Camiones del Sur (Fedesur),** quien

realizó observaciones al proyecto de ley, dejando una minuta a disposición e indicanco que**,** si bien el punto número uno del mensaje N°156-369 hace referencia a las tarifas navieras, el efecto provocado por la incorporación del cabotaje internacional repercute no solo en el ámbito marítimo, sino que análogamente incide también, en las tarifas del transporte de carga por carretera especialmente en razón del impacto que provoca dichas “menores tarifas” en el pequeño y mediano transportista. Es él quien se ve más afectado por la costos propios de la operación, así como por la variación del mercado, ya que le afectan directamente las distintas variables contra las que por sí solo no puede hacer frente y necesita de la unión con sus demás colegas para combatir en pos de su fuente de ingreso; Un ejemplo de lo anterior es la variación del precio del combustible, la seguridad en las carreteras, las zonas de descanso, etc, así como la variación de otros insumos necesarios para el desarrollo de su actividad, como por ejemplo el costo de los neumáticos o el de algún aceite para motor que sea amigable con el ambiente por ejemplo, la necesidad de actualizar constantemente su flota a camiones que cumplan con las normativas ambientales y de seguridad, así mismo se agregan al pesar del pequeño transportista las políticas macroeconómicas nacionales e internacionales y un sin fin de distintos elementos que amedrentan directamente a quien se atreve a emprender en el mundo del transporte de carga por carreteras y a quienes a pesar de los factores ante enunciados viven orgullosamente de él y procuran que su rubro se siga tecnologizando, profesionalizando y avanzando por un futuro mejor.

Es en este entendido que el gremio del transporte se compone, de acuerdo a los datos proporcionados por el Servicio de Impuestos Internos por más de 40.000 transportistas, que tienen el giro de transporte de carga por carretera, existiendo un promedio 1,8 camiones por empresa que en su conjunto mueven aproximadamente el 96% de carga de nuestro largo y angosto país, con más de 200.000 conductores de camiones aproximadamente según cifras del Ministerio de Transportes.

El Proyecto de Ley que se pretende aprobar afecta directamente a estos transportistas, ya que se hace imposible por parte del pequeño y mediano empresario del transporte competir en de igualdad contra un buque extranjero con bandera de conveniencia. Los costos que supone la operación en sí misma y bajas tarifas generadas por navieras extranjeras, terminarían por hacer desaparecer a gran parte de las empresas y personas que al día de hoy forman parte del rubro, para prever dicho futuro no es necesario ser un experto en economía, sino solo ver la evidente asimetría entre un camión y un buque de carga.

Es de vital importancia tener en cuenta que aquel buque extranjero que llega a nuestro país ya viene con su viaje financiado y en consecuencia el costo asociado a la tarifa que pueda cobrar por trasladar carga dentro de nuestro país es para ellos irrelevante, cercano a cero.

En mayor abundamiento, a los costos propios del transporte por carretera, sumamos la normativa vigente en materia laboral, que viene a velar por la seguridad de los colegas, quienes tienen el deber y a su vez derecho de respetar y que se les respete los horarios que establece el código del trabajo para poder descansar. Y no es que se pretenda negarle dichos horarios, sino al contrario, que al momento de su descanso pueda efectivamente descansar y no quedar con la sensación de que está perdiendo una carrera contra un competidor implacable e incansable. Es en este mismo sentido que en el mundo de los derechos laborales tal como los conocemos, existen países que en pleno siglo veintiuno pretenden echar por tierra todo el progreso en materia de DDHH o peor que por sus condiciones económicas

las personas que viven en ellos no pueden verse en situación de exigir tales derechos, pues deben comer y proveer a sus familias.

Estos costos humanos son los que pueden hacer variar una tarifa de otra, el pretender hacer competir dos realidades totalmente distintas solo tendrá como resultado el detrimento de todo lo conseguido por los trabajadores de esta nación, aquellos que se fueron, alguno que otro mártir, un héroe o un simple trabajador honrado, aquellos que están y finalmente nuestro futuro, nuestros hijos y quienes pretendan continuar con esta linda profesión.

Es por ellos, por los hijos de cada camionero de este país que como gremio alzamos la voz y defendemos nuestro rubro, que por lo demás siempre será necesario. Con o sin cabotaje internacional y que por lo mismo es preciso señalar algunas verdades:

1° Ningún medio de transporte es tan rápido, versatíl y eficiente hasta la última milla como lo es el camión. Esto se debe en el fondo al hecho que el camión toma la carga generalmente directo de su generador y la lleva hasta el consumidor, situación que no ocurre con ningún otro medio de transporte. Si bien es cierto, el transporte como lo es el buque o el tren, son medios que pueden transportar una gran cantidad de carga, no pueden llegar hasta el destino final y necesariamente necesitan un trasvasije y nuevo transporte con los costos, infraestructura y riesgos que ello implica. El Camión tiene independencia y llega hasta cada rincón de Chile, entra en los lugares más difíciles y aislados para abastecer el extenso país y a una velocidad que en contraste con el buque no es menor.

2° Es preciso señalar igualmente, que los precios del transporte por carretera en Chile son totalmente competitivos. Incluso comparado con el mercado internacional, contrastando con países como USA o países europeos cuyas tarifas son muy superiores a las de Chile. Nuestra Nación se posiciona como el único país OCDE que no tiene una ley que regule la actividad del transporte por carretera, y por lo mismo, las tarifas de los Transportistas varían de acuerdo a la regla de la demanda y oferta haciendo que el reajuste de tarifas sea en razón de la variación del mercado, otro efecto que soporta el pequeño y mediano transportista. Es por lo mismo que hacer incluso más competitivo este mercado va justamente en contra de quienes forman parte de él.

3° Recalca el grave Impacto que esta modificación podría provocar en el mediano y largo plazo en el pequeño y mediano transportista, que por lo demás son la mayoría en Chile, ya que este gremio aún se mantiene muy atomizado, modificación esta que lisa y llanamente los llevaría a la extinción, riesgo que no puedo dejar pasar en la representación que invisto y que debo defender. Por último, en el evento de aprobarse este proyecto de ley, el transporte quedaría reservado solo a pequeñas distancias (de mar a cordillera) dada la particular geografía de nuestro país por lo que de sur a norte y de norte a sur desaparecería. Tal vez sería más sincero y directo señalar algún artículo que diga: “Se prohibe transitar camiones de sur a norte y de norte a sur en este país”.

Nuevamente se repite la historia, se quita al más humilde para alimentar al más grande, se elimina al pequeño y mediano empresario del transporte, para entregar en bandeja de plata al gran corporativo internacional, al trabajador humilde se le deja sin sustento y peor aún sin posibilidad alguna de competir de par a par contra quien lo extingue, quitandole el pan de la boca.

Es por lo mismo que de si de leyes y economía se trata, creen que este proyecto constituye una competencia desleal para el gremio.

En este sentido y en relación a lo expuesto, es que la implementación de los objetivos y modificaciones propuestos por el ejecutivo vienen en desmedro directamente de la actividad del transporte de carga por carretera. Fomentando la competencia desigual y por qué no decirlo desleal, de ciertos grupos de navieros extranjeros o nacionales con bandera de conveniencia, quienes en el entendido que las bases del libre mercado podrán por medios ilegítimos a desviar clientela de un agente del mercado a su favor y esto por la simple razón de no estar sujetos a las mismas reglas de juego.

Solo como ejemplo, las navieras, a diferencia de los camioneros, no pagan impuesto específico al diesel, por lo tanto al disminuir el tráfico de camiones, disminuye proporcionalmente la recaudación de impuestos por este concepto.

Es en este entendido que señala que el proyecto de ley no considera dentro de sus objetivos, una mayor recaudación de impuestos, tampoco el respeto al modelo actual y a quienes lo llevan adelante con esfuerzo y orgullo, el presente proyecto de ley, solo considera los costos propios de operación, otorgando poca o ninguna importancia a los estándares nacionales, al derecho laboral, al respeto a los DDHH de miles de conductores, al pequeño y mediano transportista que dejará de existir. Chile firmó y ratificó el convenio de París que en su artículo 10 establece "Los países de la Unión están obligados a asegurar a los nacionales una protección eficaz contra la competencia desleal." y que a nuestro entender el día de hoy el Gobierno está faltando a su compromiso internacional, hoy el gobierno está quitando el pan de la boca a quien se lo gana con esfuerzo, con respeto y con dignidad, para entregarlo quizas a qué grupos economicos internacionales, quienes estarán dispuestos a hacer todo para triunfar en un mercado depredador.

Hoy el gobierno está faltando a las garantías constitucionales que con tanto ahínco dice proteger. Es por eso que hoy toca levantar la mano y alzar la voz en defensa de las miles de familias que componen el rubro de transporte de carga por carretera y todos los eslabones que lo hacen posible, que en conjunto forman una cadena que es tan larga como el país y que termina en la mesa de quienes están presentes, y que hace posible la vida en este largo y angosto pero hermoso pedazo de tierra llamado Chile.

46. Expuso el señor **José Sandoval del sindicato de conductores interempresas de Chile (Sitrach), y secretario ejecutivo del Consejo Superior del Transporte,** quien indicó que este proyecto de ley viene a precarizar su trabajo, han luchado por la cotización provisional. Cuando se hacen reformas ¿les llega a los más necesitados? Hay que decir la verdad, Esto es quitarle a los pobres, para darle a los ricos. Señaló que tienen mucho que decir en este tema, y le molesta que se les diga que este proyecto es de la marina, porque a ellos también les afecta. Los camioneros son personas, no números. Esto no es algo que va a llegar a los trabajadores, a los consumidores, a las familias, a las mujeres.

Los que salen a abastacer cuando hay problemas, son los camioneros. El país se mueve por los camiones acá y en todo el mundo.

47. **Expuso el Lonco señor_Juan Guaquin, capitán Marina Mercante** indicó que es capitán de la marina mercante hace 30 años. Pide que la ley de cabotaje se baje, ya que hay quienes no tienen ni libreta, piden que se escuche a todos los actores, ya que a los pueblos originarios no se les ha considerado. Dijo que existirá una contaminación muy grande del territorio. Si se aprueba, es un negocio para la armada y perjudican a todos los trabajadores del sur. Señaló que la

mujer ha hecho cambiar la marina mercante. El pueblo huilliche es un pueblo trabajador.

48. **De la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente - Dirinmar: Subdirector Capitán de Navío Señor Sigfrido Ramírez Braun**, quien basó su exposición en una minuta[1], que dejó a disposición de la Comisión. Expresó que existen dos aspectos relevantes a nivel institucional, que les interesa recalcar, el primero referente a la importancia estratégica de contar con una marina mercante de bandera nacional, lo que considera naves y dotaciones entrenadas, y no sólo pensando en un conflicto, sino en las tareas de transporte estratégico que estas naves efectúan diariamente. El segundo aspecto, son consideraciones de carácter técnico, cuya finalidad es siempre mejorar el proyecto de ley, y han sido manifestadas también al Ministerio de Defensa, ya que es el conducto regular para ello. Expresó que si bien, se estima que las indicaciones presentadas no afectan la subsistencia de la marina mercante, si poseen asuntos perfectibles. Además, se considera que, en la confección del reglamento planteado, debiese existir participación institucional. (La intervención, en su totalidad, es posible revisarla en la minuta antes mencionada).

49. **Expuso la señora Fabiola Castilla, presidente del Sindicato Interempresas de Mujeres Mercantes del 41° al Sur**, quien agradeció al ministro Grau por haber recibido su pliego de peticiones y poder ser incluidas en la marina mercante, dentro de lo que es el fomento. La ley servirá para que exista unión en la marina mercante y para que las mujeres se vayan mostrando y demostrando el potencial que tienen. Agradece por ingresar e integrar más mujeres a la marina mercante.

50. **Expuso la señora María Gaete, Secretaria del Sindicato Interempresas de Mujeres Mercantes del 41° al Sur,** quien dijo considerar que la ley es mala. En primer lugar, por no estar todos los actores considerados en la discusión, así como tampoco estuvo el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, la Ministra del Trabajo, la Ministra de Defensa y la ministra de la mujer.

No están de acuerdo con los 150 metros de eslora, que sí consideran que les afecta, ya que es pan para hoy y hambre para mañana. Sus sueldos van a bajar.

Los barcos van a poder traer carga, desembarcar y llevar a otros puertos, paseándose por las costas del país.

En la tarde de ayer, después de haber gran discrepancia en la directiva, se abrió un proceso para que las socias puedan manifestar su opinión, y casi todas las socias se niegan a apoyar este proyecto de ley, salvo tres o cuatro con las cuales no se pudo comunicar. Por tanto, este sindicato no respalda a Fenagemar y se desmarca de su decisión de apoyar este proyecto de ley. Solicitó se retire su logo del acuerdo alcanzado.

51. Expuso **el señor Augusto Barahona, Director interino Carrera Marina Mercante de la Universidad Andrés Bello**, quien presentó de forma completa y detallada todos los argumentos en contra de la apertura del cabotaje en Chile a través de la siguiente exposición:

---

[1] https://www.camara.cl/legislacion/comisiones/documentos.aspx?prmID=3302/ Sesión 61

1. Podría producir una alta concentración del mercado de cabotaje nacional, en apenas unas pocas naves Extranjeras de gran tamaño, las cuales con su escala y recursos desplazarían y eliminarían a competidores locales chilenos más pequeños y con menor capacidad económica, **presentando una situación de oligopolio** controlado por empresas extranjeras como son Maersk, MSc, CMA CGM, hapag-lloyd por nombrar algunas.

2. Las grandes navieras mencionadas, tienen la capacidad financiera para operar incluso a pérdida por un tiempo (dumping), con el objetivo de ganar participación de mercado rápidamente, mediante **la reducción temporal de tarifas por debajo de sus competidores. Esto terminaría por quebrar a navieras locales** chilenas que no pueden operar bajo ese esquema y no soportarían esa competencia desleal.

3. La apertura provocaría la **pérdida de un número importante de fuentes laborales para los marinos mercantes** chilenos que actualmente se desempeñan en el transporte de cabotaje nacional protegido por la actual legislación, Al enfrentar mayor competencia de personal extranjero de navieras extranjeras, que por **ser menos competentes son más baratos**, de esa fo rma los marinos chilenos verían sus empleos en riesgo.

4. La alta competencia de las grandes navieras extranjeras en el cabotaje nacional dificultaría la posibilidad de que se desarrolle y consolide una poderosa marina mercantil chilena en el largo plazo, con la capacidad de competir a nivel global en el transporte internacional, creando más fuentes de trabajo para chilenos**. Con las enmiendas propuestas se perpetuaría la dependencia hacia las navieras extranjeras.**

5. **Chile perdería soberanía sobre una industria estratégica y de gran proyección económica** a largo plazo como es el transporte marítimo de cabotaje nacional. **Pasaría a depender en gran medida de navieras extranjeras cuyo control efectivo está fuera del país**.

6. Las grandes navieras internacionales tienen ventajas competitivas enormes en cuanto a economías de escala, acceso a tecnología, capacidad de endeudamiento, rutas globales y otros factores, que les **permitirían reducir sus costos operativos y ofrecer tarifas más bajas que las navieras chilenas.**

7. **No existe ninguna garantía real** de que las grandes navieras globales extranjeras, al aumentar en gran medida sus ganancias por la apertura del cabotaje chileno, vayan a reinvertir esas utilidades en mejorar el sistema portuario, la conectividad local o la industria marítima de Chile. Perfectamente podría repatriar esas ganancias a sus países de origen.

8**. El impacto positivo** que se proyecta en la reducción de las tarifas de cabotaje nacional gracias a una mayor competencia **podría ser mucho menor al esperado** en la práctica, si es que las grandes navieras extranjeras**, luego de desplazar a competidores locales, deciden coludirse entre ellas**

para mantener tarifas elevadas, anulando dicho efecto.

9. En un posible escenario de conflicto bélico, cierre de fronteras terrestres con países vecinos o **alguna situación extrema a nivel local**, Chile no tendrá el control total sobre su comercio interno vía marítima, si la gran mayoría del transporte de cabotaje está en manos de navieras extranjeras. **Ello representa un riesgo estratégico**. Ya que uno de los cuatro frentes en un conflicto es el frente económico y la economía de Chile se basa en su comercio vía marítima en al menos un 85%. Un ejemplo de un país vecino es el conflicto de la guerra de las Malvinas o Falkland, donde la Marina Mercante Británica fue vital en el esfuerzo para dominar el mar y ganar la guerra.

10. La futura apertura de un mega puerto en Perú, muy competitiva en la región, llevaría probablemente a que varias de las grandes navieras extranjeras que actualmente operan en Chile trasladen una parte importante de sus actividades a dicho puerto peruano, así reduciría sus operaciones actuales en puertos chilenos, al tener una mejor alternativa próxima y no tener el semillero actual de oficiales mercantes chilenos que trabajan con ellos.

11. Esa eventual migración de actividades de las navieras globales desde Chile hacia el nuevo mega puerto peruano debilitaría significativamente las oportunidades laborales de los marinos mercantes chilenos los que debido a su experiencia profesional en naves mercantes chilenas han logrado en la actualidad posicionarse en los mandos medios de esas empresas, quienes verían peligrar sus empleos o serían desplazados por personal extranjero.

II. La apertura del cabotaje nacional chileno a empresas navieras internacionales, en lugar de reservarlo para compañías locales, podría tener los siguientes perjuicios con respecto a temas de seguridad, contrabando y drogas:

1. Menor control y fiscalización del tráfico marítimo interno al depender en gran medida de navieras extranjeras. Esto facilitaría el contrabando y tráfico de drogas entre puertos chilenos. (Las revistas de fondeo dependen del Tribunal de Aduanas o Fiscalía)

2. La prioridad de las navieras internacionales **es la rentabilidad, no la seguridad nacional.** Podrían facilitar sin querer operaciones de narcotráfico con tal de no perder negocios.

3. Los estándares de contratación de personal de las navieras extranjeras pueden ser más laxos, **permitiendo la infiltración de organizaciones criminales**

4. Es más difícil coordinar y alinear protocolos de seguridad y anticontrabando con múltiples compañías extranjeras versus las nacionales.

5. Chile pierde soberanía sobre la supervisión de los flujos de carga interna, que suelen ser objetivos de grupos delictuales transnacionales.

6. Al depender operativa y económicamente menos de Chile, **las navieras extranjeras tienen menor incentivo para colaborar eficazmente con autoridades locales en materias de seguridad y protección.**

En conclusión, se pierde control, trazabilidad y supervisión sobre el transporte marítimo nacional, abriendo espacios para actividades ilícitas por parte del crimen organizado internacional.

III. En caso de un conflicto bélico o desastre natural que involucre a Chile, la apertura del cabotaje nacional a navieras internacionales podría afectar negativamente en los siguientes aspectos:

1. Chile perdería el control operativo en caso de conmoción interna, o estado de catástrofe, al depender del servicio de navieras extranjeras para el transporte de suministros, alimentos, combustibles y movilización de tropas entre puertos nacionales, para atender la emergencia (Caso maremoto 2010).

2. El gobierno no tendrá facilidades para regular, coordinar o priorizar el tráfico marítimo interno de acuerdo con las necesidades de la defensa nacional. Las navieras extranjeras responden a sus propios intereses.

3. En caso de bloqueos navales, las navieras extranjeras no estarían dispuestas a arriesgar sus activos por apoyar el esfuerzo bélico chileno. Buscarían primordialmente proteger sus intereses.

4. La capacidad disuasiva se reduciría al no contar con recursos navales propios necesarios para garantizar el suministro interno y proyectar poder naval a lo largo del territorio.

5. La dependencia económica y logística de navieras extranjeras en tiempos de paz debilitaría la capacidad de Chile para hacer valer una posición de neutralidad en caso de ser necesario.

En resumen, la apertura del cabotaje generaría una situación estratégica de alta vulnerabilidad para Chile en caso de un conflicto armado o contingencia interna como catástrofes naturales, al no tener control sobre un servicio logístico esencial como es el transporte marítimo interno.

Por lo tanto, desde una perspectiva de defensa nacional, mantener cierto nivel de protección a la marina mercantil local se vuelve un aspecto fundamental para resguardar la soberanía e intereses chilenos.

IV. Hay argumentos técnicos, marítimos y legales para mantener un marco normativo unificado a nivel nacional:

1. Unificación de la normativa marítima: Es deseable tener un cuerpo legal marítimo uniforme para todo el territorio, que brinde certeza jurídica a los actores que operan en el sector. Fragmentar la normativa generaría confusión e inseguridad, afectando la inversión y desarrollo de la actividad marítima. Según lo establecido en la Constitución Política de Chile, Capítulo XI, Bases de la Institucionalidad, artículo 63.
2. Seguridad de la navegación: La seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación requieren estándares uniformes de diseño, construcción, equipamiento y operación de naves, que deben aplicarse en

todo el territorio por igual, de acuerdo a lo establecido en el Decreto Ley 2.222 de 1978, Ley de Navegación, Título II, De la Seguridad de la Navegación, artículos 88 en adelante; y en el Decreto Supremo 1 de 1992, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática.

3. Soberanía marítima: Chile ejerce soberanía y jurisdicción exclusiva en todo su mar territorial y zona económica exclusiva, según lo establece la Constitución Política de Chile, Capítulo I, articulo 3, Bases de la Institucionalidad; y el Decreto 416 de 1977, que fija anchura del Mar Territorial de Chile. Por tanto, las leyes nacionales deben aplicarse de manera uniforme en estas zonas marítimas, sin hacer distinciones regionales.
4. Coherencia del comercio marítimo: El transporte marítimo opera conectando puertos de todo el país. Sería poco práctico tener regímenes diferenciados según zona de navegación, generando trabas a la actividad comercial marítima, contrario al principio de libertad de navegación consagrado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
5. Economías de escala: La industria marítima necesita mercados amplios para lograr economías de escala, derivado de los principios económicos sobre eficiencia en el uso de recursos. Segmentar el mercado dificultaría alcanzar niveles eficientes de operación y encarecería los fletes marítimos.
6. Acuerdos internacionales: Chile ha suscrito el tratado internacional que liberalizó el transporte marítimo entre chile y la Unión Europea mediante el Decreto N°28 del Ministerio de Relaciones Exteriores, publicado el 28 de enero de 2003, en virtud de su articulado señala entre otras cosas que cada parte otorgará a los buques explotados por navieras de la otra parte un trato no menos favorable que el concedido a sus propios buques.

En síntesis, la evidencia técnica, marítima y legal apunta a la necesidad de mantener la uniformidad de la legislación marítima chilena, sin fragmentar su aplicación por zonas geográficas. Esto brinda mayor certeza jurídica, seguridad de la navegación, eficiencia del transporte y coherencia con el derecho internacional.

V. Brindo las siguientes indicaciones para corregir el proyecto de ley que modifica la Ley de Fomento a la Marina Mercante y la Ley de Navegación, BOLETIN 14532-15. 23.08.2023

1. Eliminar la indicación del Diputado Mauro González que busca excluir de la aplicación de la ley a las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes. Esto fragmentaría la legislación marítima por zonas geográficas.
2. Eliminar en el artículo 3° la indicación de los Diputados Flores y Alinco que permite participación de naves extranjeras en cabotaje de carga desde el paralelo 41 al norte. Va en contra del principio de mantener legislación uniforme.
3. Mantener requisito de nacionalidad chilena para capitán de nave en artículo 14, eliminando indicaciones en otro sentido. Es fundamental por razones de soberanía y seguridad nacional.
4. Eliminar indicación del Ejecutivo que elimina la Comisión creada en el artículo 4° de la Ley de Marina Mercante, traspasando sus facultades al Ministerio de Transportes. La Comisión interministerial es garantía de visión integral.
5. Mantener facultad de la autoridad marítima en artículo 3° de autorizar cabotaje a naves extranjeras en caso de que no existan naves chilenas disponibles. Es coherente con necesidad ocasional de recurrir a tonelaje

internacional.

6. Limitar porcentaje máximo de tripulación extranjera en naves chilenas al 15%, manteniendo requisito de capitán y oficiales de nacionalidad chilena. Equilibra disponibilidad de tripulación con protección del empleo nacional.

No tiene sentido crear proyectos cuyo objeto es debilitar nuestra Marina Mercante y la unificación de nuestra normativa marítima. Es imperioso, ante el nuevo Mega puerto del Perú. Crear iniciativas legales, tendientes a dirigir recursos a la inversión de nuestros puertos. para que dejemos de ser un país con vista al mar y seamos un país Marítimo.

52. Expuso el **presidente de la Organización de Consumidores y Usuarios (Odecu), señor Stefan Larenas**, quien realizó la siguiente presentación:

Ley de fomento marina mercante y ley de navegación

Motivaciones

- Desincentivos para la participación de jugadores extranjeros.
- La limitaciones de competidores dificulta potenciales beneficios para los consumidores.
- Necesaria competencia en una economía de mercado

Ley de fomento marina mercante y ley de navegación

Importancia para los consumidores

- Desde la perspectiva de la protección al consumidor, el incentivo a la competencia, beneficia a estos.
- En el proyecto anterior las normas eran demasiado restrictivas por lo que, en la práctica, no se liberalizó realmente.
- Un mercado cerrado, limita las posibilidades del consumidor a escoger.

Ley de fomento marina mercante y ley de navegación

Beneficios desde nuestra mirada

- Dinamismo económico: en contexto de crisis, una ley en este linea permite asegurar un mayor flujo comercial.

- Competencia: Al aumentar esta se benefician los consumidores finales. Es necesario abrir el mercado e insertar más actores. Al mismo tiempo, otorga incentivos para mejorar la calidad de servicio.

Ley de fomento marina mercante y ley de navegación

Beneficios desde nuestra mirada

- Clarificar reglas del juego: Pese a reticencias, esta legislación permite avanzar de manera ordenada a un régimen de comercio internacional, posibilitando que agentes nacionales puedan establecer mecanismos de competencia virtuosa

- Un punto esencial en la indicaciones que resguarda a los actores es que las naves mercantes extranjeras podrán participar en el cabotaje cuando no existan servicios regulares de cabotaje prestados por naves chilenas.

53. Expusieron, **el Presidente y Vicepresidente de la Corporación de Puertos del Cono Sur, señores Enrique Runin y Eduardo Arancibia.** Consideran positivo que se abra el cabotaje para naves extranjeras en el país. Proponen que se elimine la restricción de 400 pasajeros en los cruceros y que cualquier línea de crucero extranjera que quiera hacer cabotaje en el país, pueda hacerlo. Esto, porque atrae nuevos mercados y se establecerían líneas en lugares donde no existen. Se aumenta la cantidad de turistas que vendrían al país. Al generar más oportunidades para que existan cruceros, se genera mayor actividad económica y mayor posibilidad de empleo.

54. Expuso el **señor José Sandoval, presidente sindicato de conductores interempresas de Chile (Sitrach) y del Consejo Superior del Transporte** quien indicó ser actores importantes para el proyecto de ley y les genera tristeza no ser considerados en ella. El proyecto trae mermas al rubro del transporte. Lo cierto es que los beneficios de este proyecto, no llegan a la gente.

55. Expuso **el director de Fesitrasur y presidente de Sitranav, señor Álvaro Mansilla** quien indicó tratarse de un proyecto que ha sido rechazado en tres oportunidades, por desfavorecer a la soberanía del país y por afectar a la marina mercante del país, favoreciendo a barcos extranjeros. El Ejecutivo utilizó una mala forma para tratar el proyecto, ya que dividió a los trabajadores, primero en regiones y luego a los del sur. Es un proyecto que está en contra de la soberanía nacional, contra los puestos de trabajo de la marina mercante y aumentará la cesantía en beneficio de navieras extranjeras.

56. Se escuchó la exposición del **Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Juan Andrés De La Maza Larraín, acompañado del Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, Contraalmirante, don Juan Gajardo Romero**.

El Almirante Juan Andrés De La Maza Larraín, basó su exposición en la siguiente minuta:

"A modo de síntesis, quisiera recordar que las intervenciones y opiniones entregadas por la Institución se han orientado en dos aspectos: el primero de ellos, los estratégicos relacionados a esta iniciativa, los que pasaré a ahondar a continuación; y el segundo, las consideraciones técnicas que la Armada, en su rol de Autoridad Marítima, ha planteado en variadas instancias, y que estuvieron destinadas a incorporar sugerencias con el fin de mejorar el texto trabajado.

En esta sesión, y de acuerdo a la invitación planteada por la Comisión, me referiré **al primer aspecto: el estratégico, relacionado con las eventuales implicancias para la Seguridad Nacional del Proyecto de Ley en tramitación.**

De manera inicial, cabe señalar que el actual texto de la Ley de Fomento a la Marina Mercante, que data del año 1979, por lo que tengo la convicción que la norma ***efectivamente requiere cambios y mejoras****, para poder adaptarse a la realidad actual del transporte marítimo, dado su entorno cambiante, característica que se ha acentuado con las nuevas dinámicas derivadas de la globalización del comercio, en que esta actividad juega un rol fundamental, por lo que la voluntad de generar mejoras a este texto constituye al día de hoy una necesidad, la que, sin embargo,* ***debe compatibilizar apropiadamente los múltiples aspectos y ámbitos que deben confluir para fomentar adecuadamente a la Marina Mercante.***

En este **sentido, es necesario expresar que el Proyecto de Ley incorpora elementos que generaron inquietudes a nivel institucional respecto a cómo podría haberse visto afectada la Seguridad Nacional.** Lo anterior queda zanjado al tener presente lo que indica la vigente Ley de Navegación en su Título III, Párrafo 2°, artículo 32, expresa: "La Dirección podrá en casos calificados, restringir o prohibir el paso o la permanencia de naves en determinadas zonas o lugares o prohibir su ingreso a puertos nacionales. Podrá también prohibir el tránsito por aguas sometidas a la jurisdicción nacional, si su paso no es inocente o peligroso".

De esta forma como Institución no vemos una amenaza a la Seguridad Nacional en el Proyecto de Ley en discusión.

De esta forma, queda subsana la inquietud Institucional, ya que la ampliación de las excepciones para la realización de cabotaje por parte de naves extranjeras, existe la instancia legal de poder restringir o rechazar un permiso de actividad comercial a alguna nave de bandera extranjera.

En efecto, el cabotaje con naves extranjeras desde la latitud 41° al sur, que corresponde a la zona de los canales, entre Puerto Montt y Punta Arenas, se encontraría resguardado ante un eventual ingreso, con un control parcial, para cubrir rutas nacionales de naves de bandera extranjeras, en un área particularmente relevante por las características de sus ecosistemas, la existencia de sectores de navegación restringida como parte de la planificación de la Defensa Nacional, y zonas en que se prevé la implementación de proyectos relevantes de desarrollo energético, en el marco de la Estrategia Nacional de Hidrógeno Verde, aspectos vitales para nuestro país, los que pueden generar intereses de las naciones vecinas y, que por cierto, deben ser adecuadamente protegidos.

A ello debe sumarse la importancia de nuestro extremo austral, como puerta de entrada y punto de proyección natural de nuestro país hacia el Territorio Antártico Chileno. Asimismo, la creciente presencia de capitales e instalaciones Chinas en el área Austral Argentina, es una situación que se debe observar con especial atención.

Es necesario precisar que la actual Ley de Navegación en su Título III, Párrafo 2°, artículo 29, indica: "La navegación de aguas sometidas a la jurisdicción nacional es controlada por la Dirección. La navegación según la zona donde se efectúe, es marítima, regional, fluvial, lacustre y de bahía, y deberá sujetarse a las normas profesionales, técnicas y de seguridad que prescriba la reglamentación". Lo anterior permite abordar el escenario especial de la zona geográfica de la Latitud 41° Sur hacia nuestro extremo austral, resguardando lo relativo a su navegación, por lo que la Institución ya ha generado con los actores del ámbito marítimo los espacios de debate relacionados con la materia de la escasez de dotaciones y en particular para dicha zona austral.

Para finalizar, reiterar a la Comisión y a todos los integrantes de la Marina Mercante Nacional, por su intermedio Sr. Presidente, la disposición permanente de la Institución, para participar de la manera que se estime conveniente, en especial en el Reglamento comprometido y que abarcará las materias pendientes.

Por su intermedio Presidente, es todo lo que en esta ocasión tengo que decir."

IV.- DISCUSIÓN DEL PROYECTO.

- DISCUSIÓN GENERAL.

Con lo expuesto por los señores Ministros de Economía, Fomento y Turismo y de Transportes y Telecomunicaciones, y los fundamentos contenidos en el mensaje, los señores diputados fueron de parecer de aprobar la idea de legislar sobre la materia.

Se estimó, por mayoría de votos, que disponer la apertura del cabotaje marítimo con el propósito de crear condiciones para optimizar la cadena logística y el transporte multimodal, iba a generar mejoras de competitividad en la industria y erradicar movimientos de carga ineficientes que se desarrollan en las costas y puertos del país.

Se recordó que el proyecto en informe fue aprobado, por mayoría de votos, bajo la administración del expresidente Piñera -el 17 de enero de 2022-, y que las principales modificaciones que, en definitiva, pretende introducir en los decretos leyes N° 2.222, de 1978, que sustituye la Ley de Navegación, y N° 3.059, de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante, son las siguientes:

1) Que el Estado, en concordancia con las necesidades de la industria nacional, promoverá y fomentará la formación de oficiales y tripulantes nacionales a lo largo del país, promoviendo un acceso equitativo y de igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres.

2) Que el cabotaje queda reservado a las naves chilenas, con las excepciones que señala esta ley. Se entenderá por tal el transporte marítimo, fluvial o lacustre de carga entre puntos del territorio nacional; y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva. Se entenderá por cabotaje de pasajeros, con las restricciones que se indican, el transporte marítimo, fluvial o lacustre de pasajeros cuyo origen y destino sean puntos del territorio nacional; y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva.

3) Que la atribución dada en este ámbito a la Comisión creada en el artículo 4° del decreto ley, integrada por los ministros del rubro y autoridades de la marina, pasa al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Estableciéndose que sus resoluciones serán siempre fundadas, se les dará publicidad y serán ejecutadas a través del Departamento de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre, debiendo notificarse según determine el reglamento.

4) Que, para los efectos de las disposiciones de esta ley, y en términos generales, se reputan como chilenas hasta en un 100% de sus tonelajes propios, las naves arrendadas por empresas navieras chilenas a casco desnudo con promesa u opción de compra, cuya antigüedad de construcción no sea mayor de cinco años, siempre que el plazo para celebrar el contrato prometido o hacer efectiva la opción de compra no sea superior a ocho años.

5) Que, para matricular una nave en Chile, si en la copropiedad existe una persona jurídica, basta con que posea su domicilio principal en Chile y su sede real y efectiva, por lo que se suprime la exigencia que su presidente, gerente y mayoría de directores o administradores, según el caso, sean chilenos; y que la mayoría del capital social pertenezca a personas naturales o jurídicas chilenas.

6) Que en ningún caso lo dispuesto en esta ley modifica el régimen de navegación por aguas interiores establecido en la legislación chilena y en el Tratado de Paz y Amistad entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Argentina de 1984, promulgado mediante decreto supremo N° 401, de 1985, del Ministerio de Relaciones Exteriores.

7) Que el reglamento que debe dictarse en conformidad a esta ley deberá ser sometido a consulta de la Autoridad Marítima.

8) Que las disposiciones que modifican los artículos 3° y 6° de la Ley de Fomento a la Marina Mercante -sobre cabotaje de naves y su reputación, respectivamente-, contenida en el decreto ley N° 3.059, entrarán en vigencia luego de transcurridos ocho años desde la publicación de ésta en el diario oficial, para las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes y la Antártica Chilena.

La iniciativa de ley fue aprobada en general por mayoría de votos.

VOTO DISIDENTE. -

Se fundó en las siguientes consideraciones:

1.- Podría producir una alta concentración del mercado de cabotaje nacional, en apenas unas pocas naves extranjeras de gran tamaño, las cuales con su escala y recursos desplazarían y eliminarían a competidores locales chilenos más pequeños y con menor capacidad económica. Las grandes navieras tienen la capacidad financiera para operar incluso a pérdida por un tiempo (dumping), con el objetivo de ganar participación de mercado rápidamente, mediante la reducción temporal de tarifas por debajo de sus competidores.

2. La apertura provocaría la pérdida de un número importante de fuentes laborales para los marinos mercantes chilenos que actualmente se desempeñan en el transporte de cabotaje nacional protegido por la actual legislación. Al enfrentar mayor competencia de personal extranjero de navieras extranjeras, que por ser menos competentes son más baratos, de esa forma los marinos chilenos verían sus empleos en riesgo.

3. La alta competencia de las grandes navieras extranjeras en el cabotaje nacional dificultaría la posibilidad de que se desarrolle y consolide una poderosa marina mercantil chilena en el largo plazo, con la capacidad de competir a nivel global en el transporte internacional, creando más fuentes de trabajo para chilenos**.**

4. Chile perdería soberanía sobre una industria estratégica y de gran proyección económica a largo plazo como es el transporte marítimo de cabotaje nacional. Pasaría a depender en gran medida de navieras extranjeras cuyo control efectivo está fuera del país.

5. Las grandes navieras internacionales tienen ventajas competitivas enormes en cuanto a economías de escala, acceso a tecnología, capacidad de endeudamiento, rutas globales y otros factores, que les permitirían reducir sus costos operativos y ofrecer tarifas más bajas que las navieras chilenas.

6**.** El impacto positivo que se proyecta en la reducción de las tarifas de cabotaje nacional gracias a una mayor competencia podría ser mucho menor al esperado en la práctica, si es que las grandes navieras extranjeras, luego de desplazar a competidores locales, deciden coludirse entre ellas para mantener tarifas elevadas, anulando dicho efecto.

7.- La apertura del cabotaje nacional chileno a empresas navieras internacionales, en lugar de reservarlo para compañías locales, podría acarrear perjuicios con respecto a temas como seguridad, contrabando y drogas:

8.- Por último, el efecto provocado por la incorporación del cabotaje internacional repercute no solo en el ámbito marítimo, sino que análogamente incide también en las tarifas del transporte de carga por carretera, especialmente en razón del impacto que provoca dichas “menores tarifas” en el pequeño y mediano transportista.

- **DISCUSIÓN PARTICULAR.**

"**Artículo 1°. -** Introdúcense las siguientes modificaciones en el decreto ley N° 3.059, de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante:

1) Agrégase en el inciso primero del artículo 1°, a continuación del punto aparte (.), que pasa a ser seguido (.) el siguiente párrafo:

"Asimismo, el Estado, en concordancia a las necesidades de la industria nacional, promoverá y fomentará la formación de oficiales y tripulantes nacionales a lo largo del país, promoviendo un acceso equitativo y de igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres.".

Este número fue incorporado al aprobarse por mayoría de votos una indicación de la diputada señora Nuyado.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS EMILIA NUYADO Y CONSUELO VELOSO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, COSME MELLADO Y JAIME MULET. LO HICIERON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES MAURO GONZÁLEZ, JUAN IRARRÁZAVAL Y MAURICIO OJEDA. SE ABSTUVO EL DIPUTADO SEÑOR FERNANDO BÓRQUEZ.

2) Reemplázase el artículo 3° por el siguiente:

"Artículo 3°. - El cabotaje queda reservado a las naves chilenas, con las excepciones que señala esta ley. Se entenderá por tal el transporte marítimo, fluvial o lacustre de carga entre puntos del territorio nacional; y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva. En ningún caso se entenderá como cabotaje el transporte de carga de comercio exterior entre puertos chilenos; salvo que existan servicios de cabotaje prestados por naves nacionales entre dichos puertos, lo que será determinado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; o que la carga no pueda ser descargada en el puerto de destino por motivos de cierre. El reglamento determinará la forma y condiciones para verificar la ocurrencia de los casos anteriores. Tampoco se considerará como cabotaje el transporte de contenedores vacíos entre puntos del territorio nacional.

Inciso incorporado al aprobarse por mayoría de votos una indicación del ejecutivo.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS EMILIA NUYADO Y CONSUELO VELOSO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, COSME MELLADO Y JAIME MULET. LO HICIERON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES FERNANDO BÓRQUEZ, MAURO GONZÁLEZ, JUAN IRARRÁZAVAL Y MAURICIO OJEDA. SE ABSTUVO EL DIPUTADO JUAN ANTONIO COLOMA.

Se entenderá por cabotaje de pasajeros el transporte marítimo, fluvial o lacustre de pasajeros cuyo origen y destino sean puntos del territorio nacional; y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona

económica exclusiva. Las naves de pasajeros extranjeras podrán participar en el cabotaje marítimo entre puertos siempre y cuando su capacidad de transporte sea igual o superior a 400 pasajeros, cuenten con capacidad de pernoctación a bordo y tengan como función el transporte de pasajeros con fines turísticos. La exigencia relativa a que el cabotaje de pasajeros por naves extranjeras deba desarrollarse solamente entre puertos no será aplicable a las recaladas de dichas naves en el Archipiélago Juan Fernández y en Isla de Pascua.

Inciso incorporado al aprobarse por mayoría de votos una indicación del ejecutivo.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS EMILIA NUYADO Y CONSUELO VELOSO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, JUAN IRARRÁZAVAL, COSME MELLADO, JAIME MULET Y MAURICIO OJEDA. LO HICIERON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES FERNANDO BÓRQUEZ Y MAURO GONZÁLEZ.

Las naves mercantes extranjeras podrán realizar servicios regulares de cabotaje entre puertos chilenos únicamente cuando no existan servicios regulares de cabotaje prestados por naves nacionales entre dichos puertos. En estos casos la Autoridad Marítima autorizará a naves mercantes extranjeras de una eslora mayor o igual a 150 metros a participar en el cabotaje por un periodo de un año, renovable por una sola vez, si es que aún no existen naves chilenas prestando servicios regulares en esas rutas. Al término del periodo de renovación, las naves extranjeras deberán cambiar a bandera chilena, acogiéndose a la normativa nacional. Un reglamento determinará las circunstancias en las que se entenderá que no existen servicios regulares.

Inciso incorporado al aprobarse por mayoría de votos una indicación del ejecutivo.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS EMILIA NUYADO Y CONSUELO VELOSO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, COSME MELLADO Y JAIME MULET. LO HICIERON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES FERNANDO BÓRQUEZ, MAURO GONZÁLEZ, JUAN IRARRÁZAVAL Y MAURICIO OJEDA.

Asimismo, las naves mercantes extranjeras que provengan desde el exterior y descarguen carga en un puerto nacional podrán realizar cabotaje entre puertos chilenos, sólo en su ruta de salida de acuerdo al itinerario previamente informado a la Autoridad Marítima por éstas o sus respectivas agencias de naves o consignatarios. No obstante, en ningún caso se les permitirá movilizar más carga de cabotaje que aquella de comercio exterior que se haya descargado en puertos nacionales. Lo anterior, deberá ser notificado al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en la forma, tiempos y condiciones que determine el reglamento.

Inciso incorporado al aprobarse por mayoría de votos una indicación del ejecutivo.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS EMILIA NUYADO Y CONSUELO VELOSO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, COSME MELLADO Y JAIME MULET. LO HICIERON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES FERNANDO

BÓRQUEZ, MAURO GONZÁLEZ, JUAN IRARRÁZAVAL Y MAURICIO OJEDA. SE ABSTUVO EL DIPUTADO JUAN ANTONIO COLOMA.

Adicionalmente, las naves mercantes extranjeras podrán participar en el cabotaje, definido en el inciso primero, cuando se trate de volúmenes de carga superiores a 3.000 toneladas, previa licitación pública efectuada por el usuario y convocada con la debida anticipación.

Inciso incorporado al aprobarse por mayoría de votos una indicación del ejecutivo.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS EMILIA NUYADO Y CONSUELO VELOSO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, COSME MELLADO Y JAIME MULET. LO HICIERON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES FERNANDO BÓRQUEZ, MAURO GONZÁLEZ, JUAN IRARRÁZAVAL Y MAURICIO OJEDA. SE ABSTUVO EL DIPUTADO JUAN ANTONIO COLOMA.

Los navieros que participen en la licitación de embarques de cargas, señaladas en el inciso anterior, podrán reclamar la adjudicación dentro del plazo de tres días hábiles, contados desde la fecha de su adjudicación, ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Dicho organismo deberá resolver dentro del plazo de diez días hábiles, contados desde la fecha del respectivo reclamo. El plazo para resolver podrá ser prorrogado mediante resolución fundada por una única vez y hasta por cinco días hábiles.

Cuando se trate de volúmenes de carga iguales o inferiores a 3.000 toneladas y no exista disponibilidad de naves bajo pabellón chileno, la Autoridad Marítima autorizará el embarque de dichas cargas en naves mercantes extranjeras. Asimismo, dicha autorización deberá darse cuando se trate del transporte exclusivo de pasajeros. El reglamento determinará cuándo se entenderá que no hay disponibilidad de naves dentro del plazo que fijará para este efecto.”.

Incisos incorporados al aprobarse por mayoría de votos una indicación del ejecutivo.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS EMILIA NUYADO Y CONSUELO VELOSO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, COSME MELLADO Y JAIME MULET. LO HICIERON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES FERNANDO BÓRQUEZ, MAURO GONZÁLEZ, JUAN IRARRÁZAVAL Y MAURICIO OJEDA.

3) Modifícase el artículo 4° en el siguiente sentido:

a). Reemplázase en el inciso noveno las expresiones “la Comisión que se crea en este artículo” y “la Comisión señalada en este artículo” por la frase “el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones” cada vez; y la expresión “La referida Comisión” por la frase “El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones”.

Letra incorporada al aprobarse por mayoría de votos una indicación del ejecutivo.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS EMILIA NUYADO Y CONSUELO VELOSO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, COSME MELLADO Y JAIME

MULET. LO HICIERON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES FERNANDO BÓRQUEZ, MAURO GONZÁLEZ, JUAN ANTONIO COLOMA, JUAN IRARRÁZAVAL Y MAURICIO OJEDA.

b). Reemplázase el inciso décimo por el siguiente:

"El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones aplicará las normas pertinentes de este artículo y ejercerá las demás facultades que le confiere este decreto ley.".

c). Reemplázase el inciso undécimo por el siguiente:

"Las resoluciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones serán siempre fundadas, se les dará publicidad y serán ejecutadas a través del Departamento de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre, debiendo notificarse según determine el reglamento.".

d). Elimínase el inciso duodécimo.

Letras incorporadas al aprobarse por mayoría de votos una indicación del ejecutivo.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS EMILIA NUYADO Y CONSUELO VELOSO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, COSME MELLADO Y JAIME MULET. LO HICIERON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES FERNANDO BÓRQUEZ, MAURO GONZÁLEZ Y MAURICIO OJEDA. SE ABSTUVIERON LOS DIPUTADOS SEÑORES JUAN ANTONIO COLOMA Y JUAN IRARRÁZAVAL.

4) Modifícase el artículo 5° en el siguiente sentido:

a. Elimínase el inciso segundo, pasando el actual inciso tercero a ser segundo.

b. Modifícase el inciso tercero, que ha pasado a ser segundo, en el siguiente sentido:

i. Elimínase la frase "y la Comisión señalada en el artículo anterior,".

ii. Reemplázase la palabra "velarán" por "velará".

iii. Agrégase una coma entre las palabras "que" y la palabra "respondiendo".

Número incorporado al aprobarse por mayoría de votos una indicación del ejecutivo.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS EMILIA NUYADO Y CONSUELO VELOSO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, COSME MELLADO Y JAIME MULET. LO HICIERON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES FERNANDO BÓRQUEZ, MAURO GONZÁLEZ, JUAN IRARRÁZAVAL Y MAURICIO OJEDA.

5) Reemplázase el artículo 6° por el siguiente:

"Artículo 6°.- Para los efectos de las disposiciones de esta ley, se reputan como chilenas hasta en un 100% de sus tonelajes propios, las naves arrendadas por empresas navieras chilenas a casco desnudo con promesa u opción de compra, cuya antigüedad de construcción no sea mayor de cinco años, siempre que el plazo para celebrar el contrato prometido o hacer efectiva la opción de compra no sea

superior a ocho años. Si la antigüedad de construcción de dichas naves no fuere superior a un año, el plazo para celebrar el contrato prometido o hacer efectiva la opción de compra podrá aumentarse hasta un total de diez años. Transcurrido un año desde la autorización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para la reputación de la nave objeto del contrato de promesa u opción de compra, la dotación de la nave deberá ser de nacionalidad chilena. No obstante, si al momento de cumplir dicho plazo existe escasez de oficiales y tripulantes chilenos, la Autoridad Marítima autorizará temporalmente la contratación de dotación extranjera mientras dure tal escasez y en las plazas o cargos que correspondan. Un reglamento determinará las condiciones y requisitos para calificar la escasez de dotación. Se considerarán como de tonelaje propio, las naves bajo pabellón chileno y aquellas en construcción en astilleros nacionales.

Número incorporado al aprobarse por mayoría de votos una indicación del ejecutivo.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, COSME MELLADO, JAIME MULET Y JAIME SÁEZ. LO HICIERON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES FERNANDO BÓRQUEZ, JUAN ANTONIO COLOMA, MAURO GONZÁLEZ, JUAN IRARRÁZAVAL Y MAURICIO OJEDA.

En forma temporal, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá autorizar a los armadores chilenos el reemplazo de una nave chilena por otra extranjera de semejantes características. Lo anterior, cuando la nave chilena quede fuera de servicio por pérdida eventual de sus condiciones de navegabilidad, hecho que será previamente calificado por la Autoridad Marítima. El período de reemplazo no será superior a seis meses, procediendo su prórroga por razones debidamente fundadas. La nave chilena objeto de reemplazo debe ser de propiedad de la empresa naviera chilena o encontrarse arrendada por ésta a casco desnudo, con promesa u opción de compra.

Inciso incorporado al aprobarse por mayoría de votos una indicación del ejecutivo.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, COSME MELLADO, JAIME MULET Y JAIME SÁEZ. LO HICIERON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES FERNANDO BÓRQUEZ, MAURO GONZÁLEZ, JUAN IRARRÁZAVAL Y MAURICIO OJEDA.

Asimismo, para los efectos de la reserva de carga, se reputarán como chilenas las naves arrendadas o fletadas por empresas navieras chilenas, siempre que el arrendamiento o fletamento sea por un plazo no superior a seis meses, el que será renovable total o parcialmente, con autorización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones hasta por otro período igual, pudiendo reputar hasta el 50% del número de naves que conforma su flota registrada en Chile. Para efectos de lo anterior, solamente se contabilizarán las naves que se encuentren en operación, según la forma y condiciones que establezca el reglamento. Estas empresas sólo podrán reputar naves de una eslora mayor o igual a 150 metros que no hayan formado parte del registro de bandera chilena en los últimos cinco años. Esto sólo podrá exceptuarse por un tiempo acotado en casos de necesidad pública, tales como situación de desabastecimiento o estado de catástrofe, mediante una resolución debidamente fundada del Ministerio de Transporte y

Telecomunicaciones. Estas empresas deberán remitir tales contratos de arrendamiento o fletamento al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, dentro del plazo de siete días hábiles contados desde la fecha de la suscripción del respectivo contrato, para los efectos de la resolución respectiva.

Inciso incorporado al aprobarse por mayoría de votos una indicación del ejecutivo.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, COSME MELLADO, JAIME MULET Y JAIME SÁEZ. LO HICIERON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES FERNANDO BÓRQUEZ, MAURO GONZÁLEZ, JUAN IRARRÁZAVAL Y MAURICIO OJEDA. SE ABSTUVO EL DIPUTADO SEÑOR JUAN ANTONIO COLOMA.

Con autorización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, también se reputarán como chilenas para los efectos de la reserva de carga, las naves cuya antigüedad de construcción no sea mayor de cinco años que sean arrendadas a casco desnudo con promesa u opción de compra, por empresas navieras chilenas que se hayan constituido legalmente dentro de los últimos doce meses anteriores a la fecha de los respectivos contratos.

Inciso incorporado al aprobarse por mayoría de votos una indicación del ejecutivo.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, COSME MELLADO, JAIME MULET Y JAIME SÁEZ. LO HICIERON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES FERNANDO BÓRQUEZ, MAURO GONZÁLEZ, JUAN IRARRÁZAVAL Y MAURICIO OJEDA.

En los casos a que se refiere el inciso anterior, los contratos de arrendamiento con promesa u opción de compra no deberán ser a un plazo mayor de ocho años; y el precio total del arrendamiento con promesa u opción de compra por todo el plazo pactado no podrá exceder de tres veces el valor del capital que se mantenga efectivamente enterado. Asimismo, si la antigüedad de construcción de dichas naves no fuere superior a un año, el plazo para celebrar el contrato prometido o hacer efectiva la opción de compra podrá aumentarse hasta un total de diez años. Transcurrido un año desde la autorización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para la reputación de la nave objeto del contrato de promesa u opción de compra, la dotación de la nave deberá ser de nacionalidad chilena. No obstante, si al momento de cumplir dicho plazo existe escasez de oficiales y tripulantes chilenos, la Autoridad Marítima autorizará temporalmente la contratación de dotación extranjera mientras dure tal escasez y en las plazas o cargos que correspondan. Un reglamento determinará las condiciones y requisitos para calificar la escasez de dotación.

Inciso incorporado al aprobarse por mayoría de votos una indicación del ejecutivo.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, COSME MELLADO, JAIME MULET Y JAIME SÁEZ. LO HICIERON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES FERNANDO BÓRQUEZ, JUAN ANTONIO COLOMA, MAURO GONZÁLEZ, JUAN IRARRÁZAVAL Y MAURICIO OJEDA.

Igualmente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá autorizar que se reputen como chilenas las naves que sean arrendadas a casco desnudo, sin promesa de compra, hasta por un plazo de tres años. Lo anterior, con el objeto de que se establezca, en forma experimental, un nuevo tráfico naviero hacia lugares respecto de los cuales no exista un servicio regular chileno. Estas naves podrán enarbolar pabellón chileno y sus dotaciones deberán ser chilenas de acuerdo con las normas legales vigentes.

Inciso incorporado al aprobarse por mayoría de votos una indicación del ejecutivo.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, MAURO GONZÁLEZ, JUAN IRARRÁZAVAL, COSME MELLADO, JAIME MULET, MAURICIO OJEDA Y JAIME SÁEZ. LO HIZO EN CONTRA EL DIPUTADO SEÑOR FERNANDO BÓRQUEZ.

Los espacios de naves de armadores extranjeros sólo se reputarán como espacios de naves chilenas para los efectos de la reserva de carga de comercio exterior establecida en el artículo 4°, cuando correspondan efectivamente a una compensación de espacios cedidos por los navieros chilenos en el correspondiente tráfico o servicio.

Inciso incorporado al aprobarse por mayoría de votos una indicación del ejecutivo.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, MAURO GONZÁLEZ, JUAN IRARRÁZAVAL, COSME MELLADO, JAIME MULET, MAURICIO OJEDA Y JAIME SÁEZ. LO HIZO EN CONTRA EL DIPUTADO SEÑOR FERNANDO BÓRQUEZ.

La infracción a lo dispuesto en este artículo será sancionada en conformidad a las normas del artículo 17 de esta ley.

Inciso incorporado al aprobarse por mayoría de votos una indicación del ejecutivo.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, MAURO GONZÁLEZ, JUAN IRARRÁZAVAL, COSME MELLADO, JAIME MULET, MAURICIO OJEDA Y JAIME SÁEZ. LO HIZO EN CONTRA EL DIPUTADO SEÑOR FERNANDO BÓRQUEZ.

Artículo 2°.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el decreto ley N° 2.222, de 1978, que sustituye la Ley de Navegación:

1) Modifícase el inciso segundo del artículo 11, de la siguiente manera:

a) Elimínase en la letra a), la frase "; que su presidente, gerente y mayoría de directores o administradores, según el caso, sean chilenos; y

que la mayoría del capital social pertenezca a personas naturales o jurídicas chilenas".

Letra incorporada al aprobarse por mayoría de votos una indicación del ejecutivo.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, JUAN IRARRÁZAVAL, COSME MELLADO Y JAIME SÁEZ. LO HICIERON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES FERNANDO BÓRQUEZ, MAURO GONZÁLEZ, JAIME MULET Y MAURICIO OJEDA.

b) Elimínase en la letra b), la frase "que sus administradores, en su caso, sean chilenos;", y

c) Elimínase la letra c).

Letras incorporadas al aprobarse por mayoría de votos una indicación del ejecutivo.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, JUAN IRARRÁZAVAL, COSME MELLADO Y JAIME SÁEZ. LO HICIERON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES FERNANDO BÓRQUEZ Y MAURO GONZÁLEZ. SE ABSTUVO EL DIPUTADO SEÑOR MAURICIO OJEDA.

AL ARTÍCULO SEGUNDO

Para eliminar el número 2)

Indicación del ejecutivo aprobada por mayoría de votos.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, COSME MELLADO, JAIME MULET Y JAIME SÁEZ. LO HICIERON EN CONTRA LOS DIPUTADOS SEÑORES FERNANDO BÓRQUEZ, JUAN ANTONIO COLOMA, MAURO GONZÁLEZ, JUAN IRARRÁZAVAL Y MAURICIO OJEDA.

AL ARTÍCULO SEGUNDO

Para eliminar el número 3)

Indicación del ejecutivo aprobada por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, MAURO GONZÁLEZ, JUAN IRARRÁZAVAL, COSME MELLADO, JAIME MULET, MAURICIO OJEDA Y JAIME SÁEZ.

Artículo 3°.- En ningún caso lo dispuesto en esta ley modifica el régimen de navegación por aguas interiores establecido en la legislación chilena y en el Tratado de Paz y Amistad entre el Gobierno de la República de Chile

y el Gobierno de la República Argentina de 1984, promulgado mediante decreto supremo N° 401, de 1985, del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Artículo aprobado por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, MAURO GONZÁLEZ, JUAN IRARRÁZAVAL, COSME MELLADO, JAIME MULET, MAURICIO OJEDA Y JAIME SÁEZ.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS. -

PRIMERO. - El reglamento que debe dictarse en conformidad a esta ley deberá ser sometido a consulta de la Autoridad Marítima.

Artículo incorporado al aprobarse por mayoría de votos una indicación de los diputados señores Coloma y Longton.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS EMILIA NUYADO Y CONSUELO VELOSO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, JUAN IRARRÁZAVAL, COSME MELLADO, JAIME MULET Y MAURICIO OJEDA. SE ABSTUVO EL DIPUTADO SEÑOR MAURO GONZÁLEZ.

SEGUNDO. - Las disposiciones contenidas en los números 2) y 5) del artículo primero de esta ley, que modifican los artículos 3° y 6° de la Ley de Fomento a la Marina Mercante, contenida en el decreto ley N° 3.059, entrarán en vigencia luego de transcurridos ocho años desde la publicación de ésta en el diario oficial, para las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes y la Antártica Chilena.

Artículo incorporado al aprobarse por mayoría de votos una indicación del diputado señor Mulet.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA CLAUDIA MIX Y LOS DIPUTADOS SEÑORES FERNANDO BÓRQUEZ, FELIPE CAMAÑO, MAURO GONZÁLEZ, COSME MELLADO, JAIME MULET Y MAURICIO OJEDA. LO HICIERON EN CONTRA LAS DIPUTADAS SEÑORAS EMILIA NUYADO Y CONSUELO VELOSO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI Y JUAN ANTONIO COLOMA.

V.- ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADAS.

Indicaciones:

1.- Del Ejecutivo:

Para agregar un nuevo numeral 1), pasando el actual numeral 1) a ser numeral 2) y así sucesivamente:

"1) Agrégase en el inciso primero del artículo 1°, a continuación del punto a parte, la oración "Asimismo, el Estado de Chile promoverá la formación de oficiales

y tripulantes nacionales se desarrolle con criterios de equidad y de igual oportunidades entre hombres y mujeres.

2.- Del exdiputado Flores y diputado Alinco:

Para reemplazar el artículo 3° por el siguiente:

"Se entenderá por cabotaje el transporte marítimo, fluvial o lacustre de carga o pasajeros entre puntos del territorio nacional, y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva. Las naves de bandera chilena podrán participar en el cabotaje de carga y pasajeros en todo el territorio nacional. Las naves de bandera extranjera podrán participar del cabotaje marítimo de carga desde el paralelo 41 al norte.Las naves de pasajeros de bandera extranjera podrán participar en el cabotaje marítimo de pasajeros entre puertos, siempre y cuando su capacidad de transporte sea igual o superior a 400 pasajeros, cuenten con capacidad de pernoctación a bordo, y tengan como función el transporte de pasajeros con fines turísticos. La exigencia relativa a que el cabotaje de pasajeros por naves extranjeras deba desarrollarse solamente entre puertos no será aplicable a las recaladas de dichas naves en el Archipiélago Juan Fernández y en Isla de Pascua. (8x4+1)

3.- De los diputados señores Coloma y Longton:

i) Al artículo primero del proyecto de ley artículo 3° de la ley. Para reemplazar el numeral 1) del proyecto de ley por lo siguiente:

1) Introdúzcase las siguientes modificaciones en el artículo 3° de la Ley de Fomento a la Marina Mercante.

a) Remplázase el inciso primero del artículo 3° por el siguiente:

"Artículo 3° - El cabotaje queda reservado a las naves chilenas, con las excepciones que señala esta ley. Se entenderá por tal el transporte marítimo, fluvial o lacustre de carga entre puntos del territorio nacional; y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva. En ningún caso se entenderá como cabotaje el transporte de carga de comercio exterior entre puertos chilenos; cuando la carga no pueda ser descargada en el puerto de destino debido a su cierre y para el solo efecto de su reposicionamiento. El reglamento determinará la forma y condiciones para verificar la ocurrencia de este caso. Tampoco se considerará como cabotaje el transporte de contenedores vacíos entre puntos del territorio nacional" (5x8)

ii) Para reemplazar el inciso tercero del artículo 3° por el siguiente:

"Las naves mercantes extranjeras podrán realizar servicios regulares de cabotaje entre puertos chilenos únicamente cuando no existan servicios regulares de cabotaje prestados por naves nacionales entre dichos puertos. En estos casos la autoridad marítima autorizará a las naves mercantes extranjeras a participar de cabotaje por un periodo de un año, renovable por una sola vez, si es que aún no existen naves chilenas prestando servicios regulares en esas rutas. Al término del período de renovación, las naves extranjeras deberán cambiar a bandera chilena, acogiéndose a la normativa nacional. Un reglamento determinará las circunstancias en las que se entenderá que no existen servicios regulares. La autorización

contenida en este artículo se podrá otorgar a armadores u operadores extranjeros en cuyos países exista idéntica facultad para las empresas navieras chilenas.". (5x8)

iii) Para agregar el siguiente inciso cuarto nuevo al artículo 3°:

"Asimismo, las naves mercantes extranjeras que provengan en un viaje continuo desde el exterior y descarguen carga en un puerto nacional, podrán realizar cabotaje incidental, entre puertos chilenos, solo en su ruta de salida de acuerdo con el itinerario previamente informado a la Autoridad Marítima. No obstante, en ningún caso se les permitirá movilizar más carga de cabotaje que el 70% de la carga de comercio exterior que se haya descargado en puertos nacionales. Lo anterior, deberá ser notificado al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en la forma, tiempo y condiciones que determine el Reglamento. El cabotaje incidental establecido en este inciso se permitirá a armadores u operadores extranjeros en cuyos países exista idéntica facultad para las empresas navieras chilenas". (5x8)

iv) Para agregar el siguiente inciso quinto nuevo al artículo 3°:

"Adicionalmente las naves mercantes extranjeras podrán participar en el cabotaje definido en el inciso primero, cuando se trate de volúmenes de carga superiores a 3.000 toneladas, previa licitación pública efectuada por el usuario, convocada con la debida anticipación. Si la licitación de embarques de carga es por un plazo superior a un año, al cumplirse el primer año las naves mercantes extranjeras beneficiadas con la adjudicación licitación deberán cambiar a bandera chilena, acogiéndose a la normativa nacional. (5x8)

v) Para agregar un nuevo numeral al proyecto de ley del siguiente tenor:

X) Introdúzcanse las siguientes modificaciones en el artículo 6° de la Ley de Fomento a la Marina Mercante

a) Remplázase el inciso primero del artículo 6° por el siguiente:

Artículo 6°. – Para los efectos de las disposiciones de esta ley, se reputan como chilenas hasta en un 100% de sus tonelajes propios, las naves arrendadas por empresas navieras chilenas a casco desnudo con promesa u opción de compra, cuya antigüedad de construcción no sea mayor de cinco años, siempre que el plazo para celebrar el contrato prometido o hacer efectiva la opción de compra no sea superior a ocho años. Si la antigüedad de construcción de dichas naves no fuere superior a un año, el plazo para celebrar el contrato prometido o hacer efectiva la opción de compra podrá aumentarse hasta un total de diez años. Se considerarán como de tonelaje propio, las naves bajo pabellón chileno y aquellas en construcción en astilleros nacionales". (5x7)

vi) Remplázase el inciso tercero del artículo 6° por el siguiente:

"Asimismo, para los efectos de la reserva de carga, se reputarán como chilenas las naves arrendadas o fletadas por empresas navieras chilenas, siempre que el arrendamiento o fletamento sea por un plazo no superior a seis meses, el que será renovable total o parcialmente, con autorización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones hasta por otro período igual, y el tonelaje arrendado o fletado no exceda del 50% de sus tonelajes propios. Estas empresas deberán remitir tales contratos de arrendamiento o fletamento al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, dentro del plazo de siete días hábiles contados desde la fecha de la suscripción del respectivo contrato, para los efectos de la resolución respectiva". (4x8)

vii) Al artículo segundo del proyecto de ley. Para reemplazar el inciso 1° del artículo 14° por el siguiente:

"Para mantener enarbolado el pabellón nacional, se requiere que el capitán de la nave y su primer oficial sean chilenos, para el resto de la dotación se aplicará el artículo 19° del Código del Trabajo.". (5x8)

4.- Del diputado señor González, para incorporar un nuevo artículo 4° del siguiente tenor:

"Artículo 4°: Los dispuesto en esta ley, no será aplicable en las regiones de Los lagos, Aysén y Magallanes, y para servicios que tengan origen o destino en puntos o puertos en las regiones mencionadas.". (4x8+1)

5.- De los diputados señores Irarrázaval y Ojeda, al artículo 1 del Decreto Ley N°3.059, de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante:

En el literal a), para introducir al artículo 3 de la ley un nuevo inciso tercero, pasando el tercero a ser cuarto, y así sucesivamente:

"Las naves mercantes extranjeras podrán realizar servicios regulares de cabotaje entre puertos chilenos únicamente cuando no existan servicios regulares de cabotaje prestados por naves nacionales entre dichos puertos. En estos casos la autoridad marítima autorizará a las naves mercantes extranjeras a participar de cabotaje por un periodo de un año, renovable por una sola vez, si es que aún no existen naves chilenas prestando servicios regulares en esas rutas. Al término del periodo de renovación las naves extranjeras deberán cambiar a bandera chilena, acogiéndose a la normativa nacional. Un reglamento determinará las circunstancias en las que se entenderá que no existen servicios regulares. La autorización contenida en este artículo se podrá otorgar a armadores u operadores extranjeros en cuyos países exista idéntica facultad para las empresas navieras chilenas." (4x8+1)

6.- Del diputado señor González, para agregar la siguiente disposición transitoria:

Artículo transitorio. - Para los efectos de las disposiciones de esta ley, el reglamento que debe dictarse deberá ser sometido a consulta de la Autoridad Marítima, a través del Ministerio de Defensa, de los representantes de los trabajadores del transporte marítimo, fluvial, lacustre y de carga terrestre, agrupados en la Federaciones y Confederaciones; las Asociaciones Gremiales de Armadores de la Marina Mercante Nacional, además de los gremios del transporte de carga terrestre. (4x7+1)

VI.- INDICACIONES NO VOTADAS. (ART.296)

1.- Del diputado señor Bianchi, para agregar el siguiente artículo segundo transitorio, nuevo:

Segundo. - Las disposiciones contenidas en los números 2) y 5) del artículo primero de esta ley, que modifican los artículos 3° y 6° de la Ley de Fomento a la Marina Mercante, contenida en el decreto ley N° 3.059, entrarán en vigencia luego de transcurridos treinta y seis meses desde la publicación de ésta en el diario oficial, para las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes y la Antártica Chilena.

2.- De los diputados señores Irarrázaval y Ojeda, para suprimir el inciso noveno y décimo del artículo 3 de la Ley; y al artículo 4 del Decreto Ley N°3.059, de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante, para reemplazar en el inciso décimo la expresión “el Subsecretario de Marina “por “el Ministro de Defensa Nacional”.

3.- Del diputado señor Mauro González, para eliminar las modificaciones introducidas al inciso segundo del artículo 11 por el artículo 2° del proyecto.

Modificase el inciso segundo del artículo 11, de la siguiente manera:

a) Eliminase en la letra a) la frase: “, que su presidente, gerente y mayoría de directores o administradores, según el caso, sean chilenos;”.

b) Eliminase en la letra b) la frase: “; que sus administradores sean chilenos;”.

Reemplazase el inciso tercero del artículo 11 por el siguiente, pasando los actuales incisos tercero y cuarto a ser incisos cuarto y quinto respectivamente:

“Sin perjuicio de lo establecido en las letras a) del inciso anterior, aplicando el principio de reciprocidad internacional, la autoridad marítima podrá liberar de la exigencia de que la mayoría del capital pertenezca a personas naturales o jurídicas chilenas , en condiciones de equivalencia, a aquellas sociedades constituidas en Chile propietarias de una nave, cuando en el país de origen de las personas naturales o jurídicas extranjeras dueñas de las mayoría de su capital , existan requisitos de matrículas de naves y disposiciones para que estas naves desarrollen actividades de cabotaje acordes con dicho principio y equivalencia, a las cuales se pueden acoger personas naturales o jurídicas chilenas. Para los efetos de determinar la reciprocidad y equivalencia, se requerirá la certificación precia del Ministerio de Relaciones Exteriores ”

4.- Del diputado señor Félix González, Para reemplazar el inciso 1° del artículo 14: “Para mantener enarbolado el pabellón nacional, se requiere que el capitán de la nave y al menos el 85% de su oficialidad y tripulación sean de nacionalidad chilena”.

VII.- INDICACIONES DECLARADAS INADMISIBLES.

- Del diputado señor Félix González, para agregar un nuevo inciso 2° al artículo 14, pasando el segundo a ser tercero:

"Será requisito, además, que tanto el capitán como su oficialidad y tripulación estén contratados conforme al Código del Trabajo y se paguen sus imposiciones en Chile. Perderá su matrícula o matrículas, el propietario que sea condenado por prácticas antisindicales o incumplimiento del Código del Trabajo."

****

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, y por las otras consideraciones que en su oportunidad dará a conocer el señor Diputado Informante, la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones recomienda aprobar el siguiente

PROYECTO DE LEY:

"**Artículo 1°. -** Introdúcense las siguientes modificaciones en el decreto ley N° 3.059, de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante:

1) Agrégase en el inciso primero del artículo 1°, a continuación del punto aparte (.), que pasa a ser seguido (.) el siguiente párrafo:

"Asimismo, el Estado, en concordancia a las necesidades de la industria nacional, promoverá y fomentará la formación de oficiales y tripulantes nacionales a lo largo del país, promoviendo un acceso equitativo y de igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres.".

2) Reemplázase el artículo 3° por el siguiente:

"Artículo 3°. - El cabotaje queda reservado a las naves chilenas, con las excepciones que señala esta ley. Se entenderá por tal el transporte marítimo, fluvial o lacustre de carga entre puntos del territorio nacional; y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva. En ningún caso se entenderá como cabotaje el transporte de carga de comercio exterior entre puertos chilenos; salvo que existan servicios de cabotaje prestados por naves nacionales entre dichos puertos, lo que será determinado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; o que la carga no pueda ser descargada en el puerto de destino por motivos de cierre. El reglamento determinará la forma y condiciones para verificar la ocurrencia de los casos anteriores. Tampoco se considerará como cabotaje el transporte de contenedores vacíos entre puntos del territorio nacional.

Se entenderá por cabotaje de pasajeros el transporte marítimo, fluvial o lacustre de pasajeros cuyo origen y destino sean puntos del territorio nacional; y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva. Las naves de pasajeros extranjeras podrán participar en el

cabotaje marítimo entre puertos siempre y cuando su capacidad de transporte sea igual o superior a 400 pasajeros, cuenten con capacidad de pernoctación a bordo y tengan como función el transporte de pasajeros con fines turísticos. La exigencia relativa a que el cabotaje de pasajeros por naves extranjeras deba desarrollarse solamente entre puertos no será aplicable a las recaladas de dichas naves en el Archipiélago Juan Fernández y en Isla de Pascua.

Las naves mercantes extranjeras podrán realizar servicios regulares de cabotaje entre puertos chilenos únicamente cuando no existan servicios regulares de cabotaje prestados por naves nacionales entre dichos puertos. En estos casos la Autoridad Marítima autorizará a naves mercantes extranjeras de una eslora mayor o igual a 150 metros a participar en el cabotaje por un periodo de un año, renovable por una sola vez, si es que aún no existen naves chilenas prestando servicios regulares en esas rutas. Al término del periodo de renovación, las naves extranjeras deberán cambiar a bandera chilena, acogiéndose a la normativa nacional. Un reglamento determinará las circunstancias en las que se entenderá que no existen servicios regulares.

Asimismo, las naves mercantes extranjeras que provengan desde el exterior y descarguen carga en un puerto nacional podrán realizar cabotaje entre puertos chilenos, sólo en su ruta de salida de acuerdo al itinerario previamente informado a la Autoridad Marítima por éstas o sus respectivas agencias de naves o consignatarios. No obstante, en ningún caso se les permitirá movilizar más carga de cabotaje que aquella de comercio exterior que se haya descargado en puertos nacionales. Lo anterior, deberá ser notificado al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en la forma, tiempos y condiciones que determine el reglamento.

Adicionalmente, las naves mercantes extranjeras podrán participar en el cabotaje, definido en el inciso primero, cuando se trate de volúmenes de carga superiores a 3.000 toneladas, previa licitación pública efectuada por el usuario y convocada con la debida anticipación.

Los navieros que participen en la licitación de embarques de cargas, señaladas en el inciso anterior, podrán reclamar la adjudicación dentro del plazo de tres días hábiles, contados desde la fecha de su adjudicación, ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Dicho organismo deberá resolver dentro del plazo de diez días hábiles, contados desde la fecha del respectivo reclamo. El plazo para resolver podrá ser prorrogado mediante resolución fundada por una única vez y hasta por cinco días hábiles.

Cuando se trate de volúmenes de carga iguales o inferiores a 3.000 toneladas y no exista disponibilidad de naves bajo pabellón chileno, la Autoridad Marítima autorizará el embarque de dichas cargas en naves mercantes extranjeras. Asimismo, dicha autorización deberá darse cuando se trate del transporte exclusivo de pasajeros. El reglamento determinará cuándo se entenderá que no hay disponibilidad de naves dentro del plazo que fijará para este efecto.”.

3) Modifícase el artículo 4° en el siguiente sentido:

a). Reemplázase en el inciso noveno las expresiones “la Comisión que se crea en este artículo” y “la Comisión señalada en este artículo” por la frase “el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones” cada vez; y la expresión “La referida Comisión” por la frase “El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones”.

b). Reemplázase el inciso décimo por el siguiente:

“El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones aplicará las normas pertinentes de este artículo y ejercerá las demás facultades que le confiere este decreto ley.”.

c). Reemplázase el inciso undécimo por el siguiente:

“Las resoluciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones serán siempre fundadas, se les dará publicidad y serán ejecutadas a través del Departamento de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre, debiendo notificarse según determine el reglamento.”.

d). Elimínase el inciso duodécimo.

4) Modifícase el artículo 5° en el siguiente sentido:

a. Elimínase el inciso segundo, pasando el actual inciso tercero a ser segundo.

b. Modifícase el inciso tercero, que ha pasado a ser segundo, en el siguiente sentido:

i. Elimínase la frase “y la Comisión señalada en el artículo anterior,”.

ii. Reemplázase la palabra “velarán” por “velará”.

iii. Agrégase una coma entre las palabras “que” y la palabra “respondiendo”.

5) Reemplázase el artículo 6° por el siguiente:

“Artículo 6°. - Para los efectos de las disposiciones de esta ley, se reputan como chilenas hasta en un 100% de sus tonelajes propios, las naves arrendadas por empresas navieras chilenas a casco desnudo con promesa u opción de compra, cuya antigüedad de construcción no sea mayor de cinco años, siempre que el plazo para celebrar el contrato prometido o hacer efectiva la opción de compra no sea superior a ocho años. Si la antigüedad de construcción de dichas naves no fuere superior a un año, el plazo para celebrar el contrato prometido o hacer efectiva la opción de compra podrá aumentarse hasta un total de diez años. Transcurrido un año desde la autorización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para la reputación de la nave objeto del contrato de promesa u opción de compra, la dotación de la nave deberá ser de nacionalidad chilena. No obstante, si al momento de cumplir dicho plazo existe escasez de oficiales y tripulantes chilenos, la Autoridad Marítima autorizará temporalmente la contratación de dotación extranjera mientras dure tal escasez y en las plazas o cargos que correspondan. Un reglamento determinará las condiciones y requisitos para calificar la escasez de dotación. Se considerarán como de tonelaje propio, las naves bajo pabellón chileno y aquellas en construcción en astilleros nacionales.

En forma temporal, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá autorizar a los armadores chilenos el reemplazo de una nave chilena por otra extranjera de semejantes características. Lo anterior, cuando la nave chilena quede fuera de servicio por pérdida eventual de sus condiciones de navegabilidad, hecho que será previamente calificado por la Autoridad Marítima. El período de reemplazo no será superior a seis meses, procediendo su prórroga por razones debidamente fundadas. La nave chilena objeto de reemplazo debe ser de propiedad de la empresa naviera chilena o encontrarse arrendada por ésta a casco desnudo, con promesa u opción de compra.

Asimismo, para los efectos de la reserva de carga, se reputarán como chilenas las naves arrendadas o fletadas por empresas navieras chilenas, siempre que el arrendamiento o fletamento sea por un plazo no superior a seis meses, el que será renovable total o parcialmente, con autorización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones hasta por otro período igual, pudiendo reputar hasta el 50% del número de naves que conforma su flota registrada en Chile. Para efectos de lo anterior, solamente se contabilizarán las naves que se encuentren en operación, según la forma y condiciones que establezca el reglamento. Estas empresas sólo podrán reputar naves de una eslora mayor o igual a 150 metros que no hayan formado parte del registro de bandera chilena en los últimos cinco años. Esto sólo podrá exceptuarse por un tiempo acotado en casos de necesidad pública, tales como situación de desabastecimiento o estado de catástrofe, mediante una resolución debidamente fundada del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Estas empresas deberán remitir tales contratos de arrendamiento o fletamento al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, dentro del plazo de siete días hábiles contados desde la fecha de la suscripción del respectivo contrato, para los efectos de la resolución respectiva.

Con autorización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, también se reputarán como chilenas para los efectos de la reserva de carga, las naves cuya antigüedad de construcción no sea mayor de cinco años que sean arrendadas a casco desnudo con promesa u opción de compra, por empresas navieras chilenas que se hayan constituido legalmente dentro de los últimos doce meses anteriores a la fecha de los respectivos contratos.

En los casos a que se refiere el inciso anterior, los contratos de arrendamiento con promesa u opción de compra no deberán ser a un plazo mayor de ocho años; y el precio total del arrendamiento con promesa u opción de compra por todo el plazo pactado no podrá exceder de tres veces el valor del capital que se mantenga efectivamente enterado. Asimismo, si la antigüedad de construcción de dichas naves no fuere superior a un año, el plazo para celebrar el contrato prometido o hacer efectiva la opción de compra podrá aumentarse hasta un total de diez años. Transcurrido un año desde la autorización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para la reputación de la nave objeto del contrato de promesa u opción de compra, la dotación de la nave deberá ser de nacionalidad chilena. No obstante, si al momento de cumplir dicho plazo existe escasez de oficiales y tripulantes chilenos, la Autoridad Marítima autorizará temporalmente la contratación de dotación extranjera mientras dure tal escasez y en las plazas o cargos que correspondan. Un reglamento determinará las condiciones y requisitos para calificar la escasez de dotación.

Igualmente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá autorizar que se reputen como chilenas las naves que sean arrendadas a casco desnudo, sin promesa de compra, hasta por un plazo de tres años. Lo anterior, con el objeto de que se establezca, en forma experimental, un nuevo tráfico naviero hacia lugares respecto de los cuales no exista un servicio regular chileno. Estas naves podrán enarbolar pabellón chileno y sus dotaciones deberán ser chilenas de acuerdo con las normas legales vigentes.

Los espacios de naves de armadores extranjeros sólo se reputarán como espacios de naves chilenas para los efectos de la reserva de carga de comercio exterior establecida en el artículo 4°, cuando correspondan efectivamente a una compensación de espacios cedidos por los navieros chilenos en el correspondiente tráfico o servicio.

La infracción a lo dispuesto en este artículo será sancionada en conformidad a las normas del artículo 17 de esta ley.”.

Artículo 2°. - Introdúcense las siguientes modificaciones en el inciso segundo del artículo 11 del decreto ley N° 2.222, de 1978, que sustituye la Ley de Navegación:

a) Elimínase en la letra a), la frase “; que su presidente, gerente y mayoría de directores o administradores, según el caso, sean chilenos; y que la mayoría del capital social pertenezca a personas naturales o jurídicas chilenas”.

b) Elimínase en la letra b), la frase “que sus administradores, en su caso, sean chilenos;”, y

c) Elimínase la letra c).

Artículo 3°. - En ningún caso lo dispuesto en esta ley modifica el régimen de navegación por aguas interiores establecido en la legislación chilena y en el Tratado de Paz y Amistad entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Argentina de 1984, promulgado mediante decreto supremo N° 401, de 1985, del Ministerio de Relaciones Exteriores.”.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO. - El reglamento que debe dictarse en conformidad a esta ley deberá ser sometido a consulta de la Autoridad Marítima.

SEGUNDO. - Las disposiciones contenidas en los números 2) y 5) del artículo primero de esta ley, que modifican los artículos 3° y 6° de la Ley de Fomento a la Marina Mercante, contenida en el decreto ley N° 3.059, entrarán en vigencia luego de transcurridos ocho años desde la publicación de ésta en el diario oficial, para las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes y la Antártica Chilena.

****

SALA DE LA COMISIÓN, a 16 de noviembre de 2023.

Tratado y acordado en sesiones celebradas el 31 de agosto, 21 de septiembre, 26 de octubre, y 23 de noviembre de 2021; 4, 11 y 17 de enero de 2022; 21 de marzo, 11 y 25 de abril, 9 de mayo, 6 y 13 de junio, 1 de agosto, 08, 22, 5, 12 y 26 septiembre, 3 octubre, y 7 y 8 noviembre de 2023, **con asistencia de la diputada señora Emilia Nuyado y los diputados señores René Alinco, Carlos Bianchi, Fernando Bórquez, Félix Bugueño, Felipe Camaño, Juan Antonio Coloma, Mauro González, Juan Irarrázaval, Cosme Mellado, Jaime Mulet, Mauricio Ojeda y Jaime Sáez.**

ROBERTO FUENTES INNOCENTI
Secretario de la Comisión