INFORME DE LA COMISIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS, PESCA Y ACUICULTURA, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, 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

Objetivo / Constancias / Normas de Quórum Especial (no hay) / Consulta Excma. Corte Suprema (no hubo) / Asistencia / Antecedentes de Hecho / Aspectos centrales del debate / Discusión en General / Votación en General / Texto / Acordado / Resumen Ejecutivo.

HONORABLE SENADO:

La Comisión de Intereses Marítimos, Pesca y Acuicultura tiene el honor de informar el proyecto de ley de la referencia, iniciado en Mensaje del ex Presidente de la República, señor Sebastián Piñera Echeñique, con urgencia calificada de “suma”.

Se hace presente que, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 36 del Reglamento de la Corporación, la Comisión discutió solo en general esta iniciativa de ley, la que resultó rechazada por la mayoría de los integrantes de la Comisión (3x2).

Asimismo, se deja constancia que, la proposición de ley fue estudiada previamente, en general, por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, y que, por acuerdo de la Sala del Senado en sesión de fecha 30 de mayo de 2024, una vez despachada la presente iniciativa legal por esta Comisión, pasará para su estudio a la Comisión de Trabajo y Previsión Social, en lo referente a sus aspectos laborales.

- - -

OBJETIVOS DEL PROYECTO

Mejorar la eficiencia del transporte de carga en Chile, fomentar la competencia y flexibilizar el uso de las excepciones al cabotaje nacional, que la misma ley contempla.

- - -

CONSTANCIAS

- Normas de quórum especial: No hay.

- Consulta a la Excma. Corte Suprema: No hubo.

\- - -

ASISTENCIA

- Senadores no integrantes de la Comisión:

Honorable Senador señor Alejandro Kusanovic Glusevic.

Honorable Senador señor Kenneth Pugh Olavarría.

Honorable Senador señor Gastón Saavedra Chandía.

- Representantes del Ejecutivo e invitados:

Del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: el Ministro, señor Juan Carlos Muñoz; el Jefe de Gabinete, señor Roberto Flores; el Jefe del Departamento Marítimo, señor Gonzalo Frigerio; el Jefe de la División del Programa de Desarrollo Logístico, señor Antonio Dourthe; la Coordinadora Legislativa, señora Viviana Díaz, y las Asesoras, señoras Valeria Campos, y Francisca Casanova.

Del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo: la Jefa de la División de Competencia y Mejora Regulatoria, señora Fernanda Campos; la Coordinadora Legislativa, señora Virginia Rivas, y los Asesores señora Elisa Salas, y señor Gabriel Bravo.

Del Ministerio Secretaría General de la Presidencia: los Asesores, señora Vanessa Layana y señor Héctor Correa.

De la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura: el Subsecretario, señor Julio Salas; la Jefa de la División de Administración Pesquera, señora Aurora Guerrero; el Jefe de Gabinete, señor Javier Rivera, y los Asesores Legislativos, señoras Isadora Reyes y Valentina Muñoz, y señor Vicente Andrade.

De la Alianza Marítima de Chile A.G.: el Presidente, señor Rodolfo Ponce, y el Director, señor Alejandro Tenorio.

De la Asociación Nacional de Armadores A.G. (ANA): el Presidente, señor Enrique Ide, y el Gerente, señor Ricardo Tejada.

De la Asociación de Transporte Marítimo, Fluvial, Lacustre y Turístico Sur Austral (ARMASUR A.G.): el Gerente, señor Manuel Bagnara, y el Director, señor Jaime Johnson.

Del Sindicato Interempresas Mujeres Mercantes de Chile: la Presidenta, señora María Gaete.

De la Federación de Sindicatos Navieros de Trabajadores del Sur FESITRASUR: el Director, señor Álvaro Mansilla.

Del Sindicato de Trabajadores Navieros SITRANAV: el Director, señor Javier Andrade.

Del Sindicato Interempresas Mar del Sur: el Presidente, señor Walter Sandoval.

Del Sindicato Empresa Administradora de Naves Humboldt: el Presidente, señor Leonardo Retamales, y el Secretario, señor Daniel González.

Del Sindicato Interempresa de Oficiales de Marina Mercante SI.MAR: el Presidente, señor Héctor Azúa.

De la Asociación Gremial Chilena de Empresarios del Transporte Internacional de Carga por Carretera Chile AGETICH: el Gerente de Desarrollo, señor Carlos Salazar.

Del Sindicato Profesional Interempresa de Choferes de Camiones SITRACH: el Vicepresidente, señor Miguel Díaz.

De la Federación de Dueños de Camiones del Sur FEDESUR: el Presidente, señor Carlos Bretti.

De la Federación de Dueños de Camiones de la V Región FEDEQUINTA: el Presidente, señor Iván Mateluna.

Del Sindicato de Interempresas de Gente de Mar SIGEMAR: el Presidente, señor Cristian Grecco.

Del Sindicato Naviera Orca: el Presidente, señor César Rojas.

Del Sindicato Transmarchilay: el Presidente, señor Ismael García.

De CONAPACH: la Presidenta, señora Zoila Bustamante, y la Directora, señora Paula Reyes.

Del Sindicato Queule: la Presidenta, señora Sandra Donoso.

El Presidente del SIT Pescadores Buzo Queule, señor Sergio Carrillo.

De SIPATUR Queule: el Presidente, señor Abraham Rivera.

De la Fundación Jaime Guzmán: las Asesoras, señoras María Ignacia Navarro, y Antonella León.

De la Biblioteca del Congreso Nacional: el Investigador, señor Leonardo Arancibia.

- Otros (Asesores):

De la oficina del Senador David Sandoval: señores Pablo Cantellano y Sebastián Puebla.

De la oficina del Senador Carlos Kuschel: señor Alejandro Mera.

De la oficina del Senador Alejandro Kusanovic: señor Tomas Matheson.

De la oficina del Senador Daniel Núñez: señora Tiffany Cataldo.

De la oficina del Senador Gastón Saavedra: señor César Barra.

Del Comité PS: señora Martina Riveros y señor Oscar Rojas.

Del Comité PPD: señora Paulin Silva, y señor Gabriel Muñoz.

Del Comité PC: señor Ricardo Jara.

- - -

ANTECEDENTES DE HECHO

Para el debido estudio de este proyecto de ley, se ha tenido en consideración el Mensaje del ex Presidente de la República, señor Sebastián Piñera Echenique.

- - -

ASPECTOS CENTRALES DEL DEBATE

La discusión llevada a cabo en el seno de la Comisión, se enfocó principalmente en los siguientes aspectos:

1) El establecimiento de un tratamiento diferenciado del mercado de cabotaje para el sur austral del país.

2) La concentración del mercado de cabotaje desde el paralelo 41 hacia el norte del país.

3) La competitividad y eficiencia del cabotaje.

4) La flexibilización de las excepciones al transporte de carga nacional.

5) Consecuencias en los puestos de trabajo y condiciones laborales ante la llegada de banderas de conveniencia.

\- - -

DISCUSIÓN EN GENERAL[1]

1.- Presentación del proyecto de ley efectuada por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y debate preliminar en la Comisión.

El **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz** precisó que el proyecto de ley tiene por objeto aumentar la fracción del transporte de carga que se desarrolla a través de las vías marítimas. Señaló que Chile es un país con una gran faja costera y que contar con mayor cantidad de transporte de carga moviéndose a través de esta resulta fundamental.

Añadió que, en la actualidad, la cantidad de carga que se desplaza por vía marítima es extremadamente reducida, debido a que tenemos un mercado muy concentrado y con pocos actores, especialmente desde el paralelo 41 hacia el norte. Por tal razón, comentó que el proyecto de ley se concentra en esa parte del territorio nacional, para que -sin liberalizar un mercado que está reservado para empresas chilenas- se amplíen algunas de

[1] A continuación, figura el link de cada una de las sesiones, transmitidas por TV Senado, que la Comisión dedicó al estudio del proyecto:
7 de agosto de 2024; 11 de septiembre de 2024; 2 de octubre de 2024; 9 de octubre de 2024; 30 de octubre de 2024; 6 de noviembre de 2024 y 13 de noviembre de 2024.

las excepciones, con la finalidad que se pueda desarrollar cabotaje marítimo en el país, evitando la pérdida de recursos.

Para ejemplificar la propuesta, señaló que, si un barco sale con capacidad hacia el norte desde un puerto chileno, se pueda aprovechar ese espacio para realizar transporte de carga. De esta manera, consideró que se evitarían algunas gestiones que se realizan actualmente, como transportar contenedores a Perú para el traslado a un nuevo puerto nacional, lo que implica un costo mayor del transporte marítimo, que lo hace poco competitivo.

Informó que las tasas que se pagan en transporte marítimo nacional en Chile son muy altas comparativamente, lo que tiene su origen en la poca flexibilidad que tiene este mercado.

Enseguida, aclaró que se trata de un proyecto de ley que en la agenda económica del Gobierno y en acuerdo con el Congreso Nacional, está dentro de lo que se ha denominado de vía rápida (*fast track*). En ese contexto, sostuvo que dicho acuerdo consiste en que la agenda de proyectos de ley que apuntan a un mayor desarrollo económico del país –como es aquel objeto del presente informe- se pueda despachar en el mes de septiembre del presente año, para lo cual informó que la Cartera de Estado que encabeza está trabajando con premura.

Posteriormente, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Espinoza**, expresó su molestia con el titular de la Cartera de Economía, Fomento y Turismo por restarse de participar en esta instancia legislativa, toda vez que el Secretario de Estado tuvo una activa participación durante la tramitación del proyecto en la Honorable Cámara de Diputados, calificando tal situación como una falta de deferencia hacia esta instancia legislativa.

Luego, el **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones señor Juan Carlos Muñoz,** por medio de una presentación[2], indicó que el proyecto de ley en estudio busca fomentar la competencia en el cabotaje marítimo.

Explicó que de acuerdo con el artículo 3° del D.L N°3.059 de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante, el cabotaje es 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.

Precisó que, actualmente, lo que mayormente se mueve por cabotaje con un 50,4% es el granel líquido, especialmente combustibles; un

---

[2] La presentación de la autoridad ministerial se puede descargar desde el siguiente link: https://tramitacion.senado.cl/appsenado/index.php?mo=tramitacion&ac=getDocto&iddocto=20807&tipodoc=docto_comision

30% de carga general, como contenedores y, finalmente en granel sólido un 20%, además que es efectuado solamente por naves chilenas, salvo tres excepciones que indicará más adelante en su exposición.

Enseguida, abordó los problemas que enfrenta la actual legislación, a saber:

1. Pérdidas en eficiencia y competitividad:

a) Estancamiento del mercado: indicó que este se ha mantenido relativamente constante durante más de 20 años, con cerca de 12,5 MM de toneladas, en un período en que el transporte tanto de importación como de exportación ha ido al alza. Acotó que, para un país como Chile, con una costa tan abundante, tal situación constituye una considerable pérdida de oportunidad que se refleja en altas tarifas.

b) Altas tarifas: mencionó que mover carga entre San Antonio y Punta Arenas cuesta USD $2.826, lo que se traduce en 4,6 veces más que la ruta internacional entre San Antonio y Callao (Perú), que cuesta USD $609, teniendo presente que es una distancia equivalente.

2. Ineficiencias operativas:

- Cierres de puertos: comentó que es un fenómeno muy común en Chile debido a condiciones climáticas y paros portuarios, lo que impide que la carga se pueda mover con la fluidez requerida.

- Doble pago de recorrido: puntualizó que se aumentan los costos de transporte, porque, por ejemplo, para carga con destino a La Paz, se debe pasar por el Callao para su trasbordo a Arica, debido a que embarcaciones extranjeras no pueden hacer cabotaje.

Señaló que, de acuerdo con el siguiente gráfico, el número de naves si bien ha estado al alza, el tonelaje de peso muerto se ha mantenido estable, lo que demuestra que se ha estado haciendo cabotaje con naves más bien pequeñas, perdiendo oportunidad cuando el transporte camionero ha ido significativamente en aumento.

	2010	2022	Crecimiento %
Tonelaje Peso Muerto (TDW)	969.212	967.931	-0,1
Número de Naves	194	264	36
Número de Camiones	175.753	240.758	37

Luego, remarcó que se trata de un mercado altamente concentrado, donde es importante generar indicadores que muestren el nivel de concentración o HHI. Explicó que cuando este indicador es mayor a 2.500

significa que el mercado es muy concentrado. En ese sentido, detalló que, al analizar los distintos tipos de productos, particularmente el caso del Granel Líquido, este presenta un HHI de 5.098, lo que denota que es un mercado muy concentrado donde se debiese intervenir como política pública. Lo mismo ocurre con el Granel Sólido, donde según sostuvo, muestra un HHI de 7.647, también altamente concentrado.

Finalmente, se refirió a la Carga General, donde efectuó un desglose por zonas divididas por el paralelo 41. Observó que en la zona situada al norte del mismo existe un HHI de 5.598 muy concentrado, versus lo que ocurre al sur de este punto, con un HHI de 508, donde se verifica un mercado mucho más competitivo.

En lo que atañe a los requisitos para el cabotaje marítimo que exige nuestra legislación, señaló que este solo está reservado a naves chilenas, existiendo tres excepciones a lo anterior: licitaciones públicas, reputaciones y *waivers* ocasionales. Indicó que una de las finalidades del proyecto de ley es fortalecerlas para que se puedan utilizar, y al mismo tiempo, se persigue introducir dos excepciones adicionales.

Por otra parte, argumentó que dentro de los requisitos del DL N° 2.222 de 1978 del Ministerio de Defensa, que Sustituye Ley de Navegación, para inscribir naves en el registro chileno, se encuentra que la empresa sea chilena y con sede principal en Chile; además debe tener presidente, gerente y mayoría de directores chilenos, y finalmente debe constituir más de 50% de capital chileno. Agregó que tales requisitos son exigibles para los socios de la sociedad propietaria de la nave y aplica aguas arriba en la estructura organizacional.

Al mismo tiempo, mencionó que el aludido cuerpo legal exige que se debe mantener enarbolado el pabellón nacional, lo que significa que se debe tener capitán chileno, así como un 100% de oficialidad y tripulación chilena.

Hizo presente que, en la práctica, el 85% de la carga de cabotaje se mueve por naves chilenas, y el resto por las tres excepciones ya aludidas: Licitación Pública; Permiso especial o *Waiver* y Reputación.

Enseguida, trató cada una de ellas, indicando como el proyecto de ley busca fortalecerlas:

- Licitación Pública: señaló que se encuentra restringido a volúmenes superiores a 900 toneladas. Agregó que actualmente existe un derecho de reclamación de las navieras chilenas ante adjudicación de una extranjera, lo que provoca que se burocratice en extremo y pierda su sentido práctico, razón por la cual este mecanismo casi no se utiliza. Del mismo modo, comentó que hay un castigo del 6% de arancel aduanero a las ofertas de

navieras extranjeras. En tal contexto, enfatizó que esta excepción es la menos utilizada.

Para corregir lo anterior, señaló que el proyecto de ley persigue suprimir ese 6%, y al mismo tiempo desburocratizar el proceso de reclamación, para que las licitaciones públicas puedan ser utilizadas.

- Permiso especial o *Waiver*: especificó que se da en los casos en que, no existiendo disponibilidad de bandera chilena, una empresa extranjera haga el movimiento de carga. Detalló que se encuentra restringido a volúmenes inferiores a 900 toneladas de carga, por lo que las modificaciones que se plantean en la iniciativa legal apuntan a subir el límite a 3.000 toneladas para tener una mayor oferta, teniendo en cuenta que, a la fecha, los buques han aumentado su envergadura que representa el 0,14% de lo movilizado por cabotaje.

- Reputación: Explicó que se trata de naves arrendadas por navieras chilenas mediante promesa u opción de compra. Sostuvo que el problema de hoy en día es que el 50% de registro propio de tonelaje permite que solo tres navieras puedan hacer uso de la reputación, siendo las más grandes. También argumentó que no hay límites para que empresas chilenas hagan uso de la reputación repetidamente.

A continuación, expuso los fundamentos por los cuales es necesario legislar en la materia, destacando los siguientes:

1) Incorporar mayor competencia y productividad en el transporte marítimo nacional.

2) Reducir los costos para las empresas y los precios finales que pagan los consumidores y consumidoras. Beneficio directo a las mipymes.

3) Fortalecer el modo marítimo como alternativa de transporte y darle mayor resiliencia al sistema (cierre de puertos).

4) Aumentar la eficiencia del movimiento de carga, aprovechando la capacidad ociosa de las naves (por ejemplo, para evitar trasbordos en Callao).

5) Atenuar las consecuencias negativas de los cierres de puertos.

6) Reducir las emisiones de CO2 mediante el mayor uso del modo marítimo.

7) Promover la inversión extranjera, facilitando la constitución de empresas navieras chilenas.

Luego, comentó el contenido del proyecto de ley, en especial las modificaciones al DL N° 3.059 de 1979 del Ministerio de Transportes, Ley de Fomento a la Marina Mercante:

1) Mantiene la reserva de cabotaje a naves con bandera nacional, lo que constituye una diferencia con el proyecto presentado por el gobierno del ex Presidente Sebastián Piñera.

2) Mantiene la definición actual de cabotaje y excluye al transporte de carga de comercio exterior entre puertos chilenos y el caso de cierre de puertos, y se regula para que la prioridad la tengan las naves chilenas.

3) Fomenta el cabotaje con enfoque de género, a través de un compromiso estatal en orden a promover la formación de Oficiales y Tripulantes nacionales, y se especifica que se desarrollará bajo criterios de equidad e igualdad de oportunidades.

4) En materia de cabotaje de pasajeros, se mantiene el actual umbral de 400 de ellos, es decir, solo estará permitido para cruceros de mayor capacidad, materia en la cual el proyecto no innova

5) Permite reputar hasta el 50% del número de naves registradas en Chile (versus 50% tonelaje registrado), lo que permitirá que naves pequeñas puedan salir a reputar una nave de mayor tonelaje. Lo anterior, lo consideró como una buena noticia para las navieras de menor envergadura nacional, lo que aumentará sustancialmente la competencia en nuestro país, del paralelo 41 al sur.

Del mismo modo, resaltó que no se podrán reputar naves que tengan una eslora menor a 150 metros, lo que podrá exceptuarse en casos tales como, desabastecimiento y estado de emergencia. En este contexto, señaló que tal medida es importante para el mercado que está funcionando bien en términos de competitividad, como ocurre en el paralelo 41 al sur.

6) En cuanto a la reputación con promesa u opción de compra, posterior al año, la iniciativa legal establece que la dotación deberá ser chilena, estableciendo una mayor protección para el mercado laboral chileno (la norma actual permite hasta 8 años con tripulación extranjera). También el proyecto persigue regular la facultad de la autoridad marítima para autorizar temporalmente la contratación de personal extranjero en plazas en las que exista escasez.

7) En lo que refiere al *waiver* anual, explicó que el permiso será renovable solo por una sola vez, estableciendo que, al concluir el segundo período, la naviera extranjera deberá constituirse y tener tripulación chilena, otorgándose el permiso solo en el caso que no exista servicio regular con nave chilena, permitiendo la posibilidad de contar con un *waiver* anual. Agregó que

no se podrá otorgar este permiso a naves que tengan una eslora menor a 150 metros.

8) Permite que naves extranjeras aprovechen su capacidad ociosa en su ruta de salida, pudiendo hacer cabotaje por el total de la carga de comercio exterior descargada.

9) En lo referente a licitaciones, se aumenta el umbral de 900 a 3.000 toneladas (cargas superiores a 3.000 toneladas) y se elimina el incremento del 6% de las ofertas de naves extranjera, junto con desburocratizar el proceso de reclamación.

10) Luego, en lo que atañe al *Waiver* caso a caso, indicó que se aumenta el umbral de 900 a 3.000 toneladas (cargas menores a 3.000 toneladas) y que el permiso se otorga solo si no existen naves nacionales dispuestas a prestar el servicio.

11) En materia de libre comercio, señaló que se propone suprimir la norma que exime a las navieras del DL N° 211 de 1973, del Ministerio de Economía, que Fija normas para la defensa de la libre competencia.

12) Se excluye expresamente el transporte de contenedores vacíos del concepto de cabotaje.

13) Se eliminan barreras administrativas, para permitir que existan más empresas navieras con capitales extranjeros constituidas en Chile, las que deberán cumplir con la ley laboral chilena y tributar en nuestro país.

14) Se mantiene la exigencia establecida en la ley vigente, que preceptúa que para enarbolar pabellón nacional, el capitán, el primer oficial y el 100% de los tripulantes deben ser chilenos.

15) Por último, al mantenerse cerrado el cabotaje, únicamente las naves chilenas formarán parte de la Reserva Naval.

A continuación, se refirió a las principales preocupaciones que se han levantado durante la tramitación del proyecto de ley:

1. Potencial disminución de los puestos de trabajo y peores condiciones laborales ante la llegada de banderas de conveniencia: Expresó que el cabotaje se mantiene reservado para naves chilenas, manteniéndose la restricción general al ingreso de banderas de conveniencia. Además, comentó que se vuelve a la redacción original del artículo 14 del DL N°2222, de 1978, del Ministerio de Defensa Nacional, que Sustituye Ley de Navegación, el cual exige que, para enarbolar bandera nacional, la totalidad de la tripulación de la nave debe ser chilena.

En efecto, subrayó que se potencia el empleo en el sector, puesto que la nueva regulación de la reputación con promesa u opción de compra que se propone, generará mayor empleo, ya que al segundo año la totalidad de la tripulación deberá ser chilena. Calificó lo anterior como una mejora sustancial respecto de la ley vigente, que permite hasta 8 años con tripulación extranjera.

Por otra parte, aseveró que la eliminación de las barreras administrativas permitirá el nacimiento de nuevas empresas navieras nacionales, y con eso, nuevos puestos de trabajo bajo normativa laboral chilena.

En relación con la nueva limitación que se propone sobre la nacionalidad de la tripulación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Espinoza**, planteó sus dudas y temor ante la posibilidad que una naviera ingrese y retire su nave cada dos años para eludir la normativa.

El **señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones** sugirió volver sobre este punto más adelante para continuar con la exposición.

2. Eventual desmedro de la Marina Mercante Nacional: Explicó que el proyecto no abre el cabotaje, por lo que se impide que banderas de conveniencia vengan a instalarse y prestar servicios de cabotaje permanentemente en Chile. Del mismo modo, recalcó que tampoco busca reemplazar los servicios de las naves chilenas, sino que ofrecer servicios en rutas que históricamente no han sido operadas por navieras chilenas (especialmente del centro al norte de Chile).

En igual sentido, destacó que la iniciativa legal no busca que vengan nuevas naves con bandera de conveniencia a Chile, sino que aprovechar la capacidad ociosa de aquellas naves que ya navegan por nuestro territorio.

Por otro lado, señaló que la eliminación de las barreras administrativas permitirá el nacimiento de nuevas empresas navieras nacionales, un crecimiento de la industria, y con eso, nuevos puestos de trabajo bajo normativa laboral chilena.

3. Potencial riesgo de la seguridad nacional y afectación de la reserva naval: Explicó que de acuerdo con el artículo 32 de la Ley de Navegación, la autoridad marítima puede restringir o prohibir el paso o la permanencia de naves en determinadas zonas o prohibir su ingreso a puertos nacionales. Puede también prohibir el tránsito por aguas sometidas a la jurisdicción nacional, si su paso no es inocente o es peligroso.

Además, comentó que la reserva naval se mantendrá conformada exclusivamente por naves de bandera chilena, la que podrá incrementarse con nuevas empresas chilenas con capitales extranjeros.

Luego, citó la expuesto por el Comandante en Jefe de la Armada durante la tramitación de la iniciativa legal en la Cámara de Diputados: “(…) como Institución no vemos una amenaza a la Seguridad Nacional en el Proyecto de Ley en discusión. (…) queda subsanada la inquietud Institucional, ya que, frente a 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.”

4. Afectación a la Marina Mercante del sur austral, zona que tiene una realidad diferente al resto del país: Señaló que esta materia es de la mayor importancia para los actores de la zona, precisando, que el proyecto de ley se hace cargo de las inquietudes planteadas en torno a este punto, lo que se plasma en las siguientes modificaciones propuestas para proteger el sur austral:

4.1. En reputación y en *waiver* anual se establece un límite mínimo de 150 metros de eslora. Es decir, solo podrán hacer uso de dichas excepciones las naves de mayor tamaño, cuyas dimensiones no les permiten recalar en puertos de la zona austral.

4.2. Las nuevas excepciones se restringen a “puertos nacionales” en lugar de “puntos del territorio nacional”. De esta manera, según corresponda, las naves extranjeras solo podrán transportar carga entre puertos y se evita así la creación de nuevas rutas en el sur austral a través de ramplas, muelles u otros.

En consecuencia, planteó que la nueva regulación de las excepciones resguarda a la Marina Mercante del sur austral, tal como lo señaló la autoridad marítima en su exposición durante la discusión en la Cámara de Diputados.

Finalmente, ahondó en los impactos económicos y medioambientales que se esperan, mencionando los que siguen:

1) Impacto económico: reducción de tarifas.

Estimó que, en caso de apertura parcial, las tarifas de los fletes podrían disminuir en graneles líquidos entre un 20% y 39% y en el caso de carga general entre un 19% y 39%. En consecuencia -bajo su perspectiva- el beneficio anual* asociado a este cálculo estaría alrededor de los USD 118 millones en un escenario muy conservador, y USD 245 millones en uno menos conservador.

2) Impacto medioambiental:

Expresó que el proyecto de ley fomenta el uso del modo marítimo, lo que implica una reducción de las emisiones de CO2, o en términos generales, el modo marítimo emite 70% menos CO2 que el transporte por camión.

Agregó que según lo propuesto por la Organización Marítima Internacional OMI (2023), un impuesto por las emisiones de CO2 de USD 200 por tonelada de CO2 emitida, implicaría un ahorro anual de USD 13 millones y un beneficio social de USD 4 millones.

3) Impacto económico: nuevas excepciones

Explicó que la eliminación de los costos de trasbordo en el puerto del Callao de la carga de comercio exterior con Bolivia se estima en USD 20 millones anuales (esto en base a los volúmenes y valores actuales de trasbordos de carga chilena y boliviana con destino u origen a Chile).

Junto con ello, puntualizó que la creación del *waiver* anual permitiría ahorros entre USD 48 millones y USD 116 millones anuales, debido a la carga contenerizada que se transporta vía terrestre hacia Arica, Iquique o Antofagasta y que por sus características podría transportarse por vía marítima con la creación del *waiver* anual.

Finalmente, debido a la reducción de tarifas, las ganancias adicionales para ENAP alcanzarían los USD 27 millones anuales y para CODELCO alrededor de USD 14 a USD 21 millones anuales. Al sumar todas las cifras, calculó el proyecto con indicaciones generaría beneficios de entre USD 109 millones y USD 184 millones anuales.

Como conclusiones sobre el proyecto de ley, enunció las siguientes:

1. No abre el cabotaje, solo se modernizan las excepciones existentes.

2. No hay impacto en el empleo, ninguna de las excepciones lo afecta, al contrario, se fomenta la creación de nuevos puestos de trabajo al permitir que constituyan nuevas empresas navieras nacionales.

3. No presenta ningún riesgo para la seguridad nacional, tal como fue señalado por el Comandante en Jefe de la Armada ante la Cámara de Diputados.

4. No busca reemplazar los servicios de las naves chilenas, sino que ofrecer servicios en rutas que históricamente no han sido operadas por navieras chilenas (especialmente del centro al norte de Chile).

5. Contempla resguardos específicos y permanentes para la zona sur austral.

6. Contribuye a reducir las emisiones de CO2 mediante el mayor uso del modo marítimo.

7. Existen posturas que piden mayor restricción y otras que solicitan menor restricción, por lo que el proyecto logra un adecuado equilibrio entre los distintos intereses.

B.- Exposiciones de los invitados y debate suscitado en la Comisión con ocasión de ellas.

1) La **Presidenta del Sindicato Interempresas Mujeres Mercantes Chile, señora María Gaete** expresó no estar de acuerdo con algunos planteamientos efectuados por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, y al mismo tiempo lamentó que no estuviese presente el titular de la Cartera de Economía, Fomento y Turismo, señor Nicolás Grau, puesto que fue ante dicha autoridad que los distintos sindicatos efectuaron sus observaciones.

Solicitó que no se efectúen modificaciones en lo que respecta al paralelo 41 hacia el sur, donde se sitúa el 80% de la Marina Mercante Nacional, por lo que abogó para que las tripulaciones sean 100% de origen nacional.

Señaló que, si bien tanto la Ley de Marina Mercante como la Ley de Navegación necesitan mejoras sustanciales en favor del cabotaje nacional, tales avances deben efectuarse respetando la opinión de todos los involucrados. Dentro de los actores ausentes, mencionó al Ministerio de la Mujer y la Equidad de Género y al Ministerio del Trabajo y Previsión Social.

Añadió que actualmente, el artículo 14 de la Ley de Navegación, mantiene las condiciones señaladas en el dictamen N° 1906, de la Dirección del Trabajo, de 3 de noviembre de 2022, que otorga autorización para reemplazar los marinos mercantes nacionales por trabajadores extranjeros, en caso de huelga.

Indicó que, como mujeres mercantes, serán las más perjudicadas con este proyecto de ley si se eliminan los puestos laborales, por ser las últimas en ingresar al rubro. En tal contexto, expuso que diariamente deben luchar con un mundo machista y masculinizado, donde generalmente no se reciben mujeres para trabajar dentro de las naves, sino que solo para labores administrativas.

Agregó que, en una reunión sostenida con el Ministro de Economía, Fomento y Turismo, señor Grau, este les anunció mejoras en sus puestos laborales, lo que a la fecha no se ha concretado. En efecto, denunció que dicha autoridad dividió a las organizaciones sindicales y que su sindicato fue

expulsado de la federación a la cual pertenecía, por haber apoyado el proyecto de ley en una primera instancia, lo que les ha ocasionado perjuicio.

Luego, destacó que el proyecto de ley solo persigue fomentar el desempleo en el rubro marino mercante, aclarando que en estos momentos no hay un déficit de tripulación nacional. Informó que ha habido una alta tasa de despidos en la zona sur austral, y que, por tal razón es importante proteger la zona situada del paralelo 41 al sur, relevando la importancia del compromiso que -según sostuvo- el Honorable Senador señor Saavedra adquirió con ese propósito.

Asimismo, planteó sus dudas respecto a las considerables bajas de precio que se exponen respecto a los consumidores finales. Al contrario, señaló que solo beneficia a los conglomerados extranjeros, toda vez que les disminuirán los aranceles y, además, porque la ruta de salida constituye un cabotaje solapado que irá en desmedro de las naves de banderas chilenas. Ahondó en que tales navieras extranjeras no se regirán por la ley laboral chilena, lo que va en contra de lo que hasta hoy se ha logrado para las tripulaciones chilenas en relación a turnos de trabajo y horas de descanso.

Por otra parte, profundizó en las particularidades del trabajo de la Marina Mercante, solicitando que este proyecto de ley no perjudique a quienes se desempeñan en él. Comentó que especialmente las mujeres mercantes que son madres, son demandadas por abandonar a sus hijos, relatando su caso personal donde -según sostuvo- se le quitó el cuidado personal de su hija porque el tribunal determinó que su trabajo no era acorde con la crianza de una adolescente.

Por último, solicitó que el proyecto de ley no deje ninguna puerta que permita que las y los marinos mercantes queden cesantes, toda vez que dicha actividad constituye una forma de vida.

2) El **Presidente del Sindicato Transmarchilay, señor Ismael García**[3], expresó que el esfuerzo de su agrupación se ha centrado en proponer modificaciones a ciertas normas, con el objetivo de asegurar y blindar la posibilidad de ser reemplazados por marinos mercantes extranjeros, posibilidad que, en algunos casos específicos, contempla este proyecto de ley.

Sostuvo que uno de los puntos claves que han abordado como organización, es la reputación y el *waiver*, exponiendo que a través de la Federación Nacional de Gente de Mar (FENAGEMAR), lograron establecer un límite de 150 metros de eslora. Agregó que este límite es fundamental para proteger los intereses de la zona sur austral, ya que impide el cambio de

[3] La presentación del Sindicato Transmarchilay se puede descargar desde el siguiente link: https://tramitacion.senado.cl/appsenado/index.php?mo=tramitacion&ac=getDocto&iddocto=21018&tipodoc=docto_comision

bandera de nave por aquellas extranjeras con bandera de conveniencia de menor tamaño, en una zona estratégica para nuestro país.

Enseguida, explicó que la iniciativa en estudio se origina por la necesidad de mejorar la competencia en el negocio del transporte marítimo desde Puerto Montt al norte, manteniendo la reserva de carga a las naves chilenas y en caso de no haber, se aplican las excepciones de reputación y *waiver*.

Dentro de los beneficios a la gente de mar, apuntó que este proyecto de ley no persigue modificar el artículo 14 de la Ley de Navegación, continuando la norma vigente que exige que la tripulación sea 100% chilena en naves mercantes con pabellón nacional.

Por otra parte, explicó que en el artículo 11 de la Ley de Navegación, se pretende flexibilizar las barreras administrativas para constituir navieras en Chile, aumentando el número de naves y fomentando del transporte marítimo.

Luego, detalló que el artículo 1° de la Ley de Fomento de la Marina Mercante, tiene por finalidad establecer el compromiso del Estado de Chile con la formación de oficiales y tripulantes chilenos, de manera equitativa entre hombres y mujeres.

En otras mejoras, sostuvo que –gracias a una indicación recomendada por la Federación Nacional de Gente de Mar (FENAGEMAR)- se propone restringir la reputación y *waiver* en naves menores de 150 metros de eslora.

Asimismo, en el artículo 6° de la Ley de Fomento de la Marina Mercante, se busca limitar la reputación en naves con pabellón nacional que hayan sido inscritas en el registro de bandera chilena en los últimos 5 años, eliminándose la acción de cambio de regulación chilena por extranjera. También en el mismo precepto, comentó que, en lo relativo a la reputación con opción de compra, se propone que posterior a un año, la nave deberá ser tripulada por dotación 100% chilena.

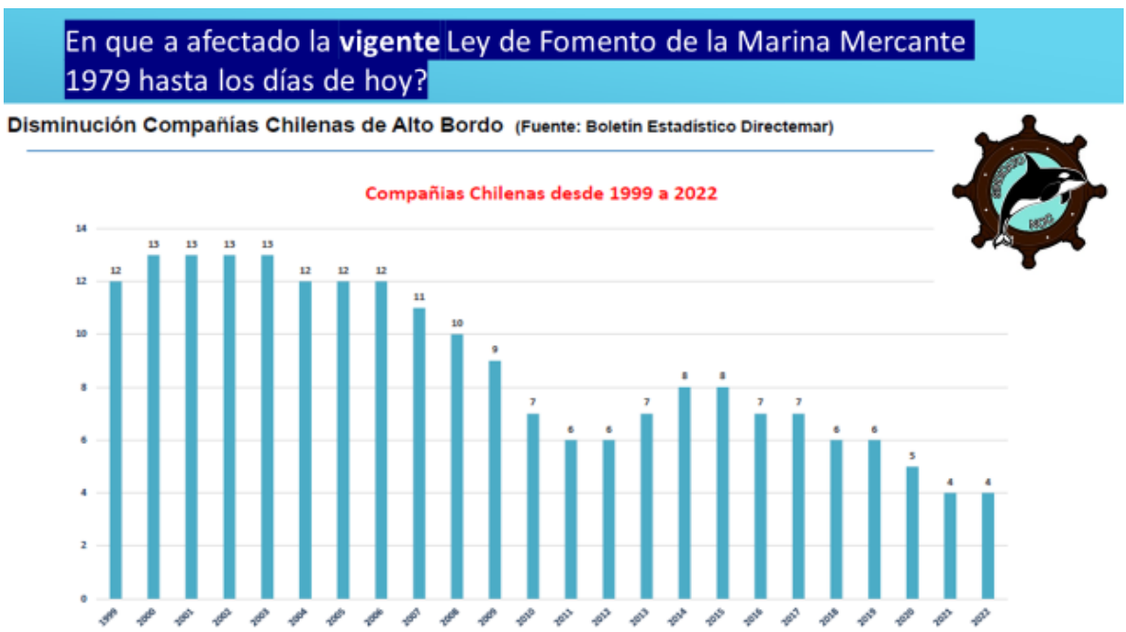
En otras materias, hizo presente que la actual Ley de Fomento de la Marina Mercante ha ocasionado un gran número de naves reputadas y la disminución de navieras chilenas, provocando, además, una migración de oficiales y tripulantes desde la marina de alto bordo a la Marina Mercante costera regional sur austral en busca de mejores beneficios laborales. Profundizó en que esta migración, ha aumentado el desempleo desde Puerto Montt al sur, ya que los marinos mercantes regionales -por sus atribuciones de título- no pueden embarcarse en la Marina Mercante de alto bordo.

Finalmente, indicó que las propuestas de la organización que lidera, buscan equilibrar el desarrollo de la industria marítima y pesquera con la protección de los derechos laborales y el respeto a nuestra soberanía marítima.

3) A continuación, el **Presidente del Sindicato Naviera Orca, señor César Rojas**[4] en representación de FENAGEMAR, afirmó que su exposición se centraría en las razones por las cuales se encuentran a favor de la iniciativa legal.

Expuso que la Federación que representa se encuentra conformada por algunos de los siguientes sindicatos: Sindicato de Naviera Paredes; Sindicato Transmarchilay; Sindicato Naviera Puelche; Sindicato de Naviera Austral; Sindicato de Naviera Orca Chile; Sindicato Naviera La Península y el Sindicato Interempresa de Gente de Mar.

A modo de introducción, planteó la interrogante de si realmente la ley actual fomenta la Marina Mercante, exhibiendo los siguientes gráficos extraídos del Boletín Estadístico de la DIRECTEMAR.

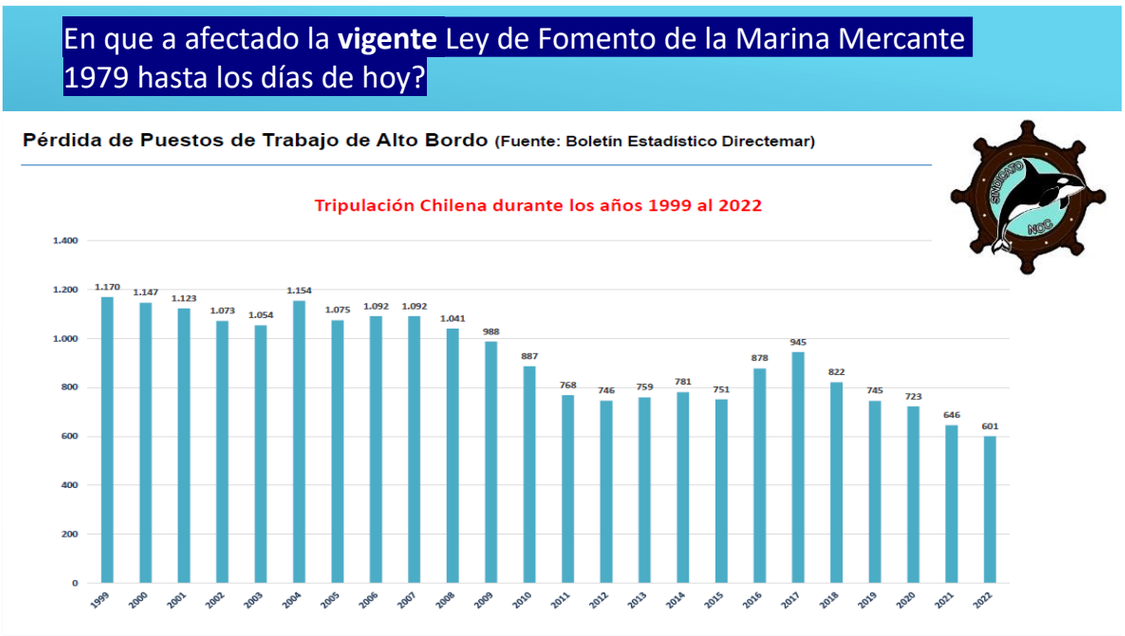


Sostuvo que en la lámina se muestra el declive o disminución de compañías chilenas desde 1999 a 2022. Detalló que en el año 2000 había 13 compañías chilenas, pero al 2022 solo quedan 4. En ese sentido, explicó que al disminuir las compañías chilenas también disminuye la cantidad de naves, lo que se ve demostrado en la circunstancia que el año 1999 existían 42 naves

[4] La presentación del expositor se puede descargar desde el siguiente link: https://tramitacion.senado.cl/appsenado/index.php?mo=tramitacion&ac=getDocto&iddocto=21015&tipodoc=docto_comision

que enarbolaban pabellón nacional, número que –a su juicio- ha disminuido en gran medida al año 2024.

A consecuencia de lo anterior, aseveró que también hay una disminución en la cantidad de puestos de trabajo, como se puede apreciar en la gráfica siguiente, donde se observa que el año 1999, había más de 1.170 trabajadores -entre oficiales y tripulantes- versus los 601 trabajadores que se verifican al año 2022.



Ahondó en que, en materia de tripulación, los datos estadísticos demuestran que efectivamente cuando comenzó a regir la actual Ley de Fomento de la Marina Mercante en el año 1979, no hubo un progreso efectivo, lo que en su opinión se debe a las excepciones que se establecieron, como son la reputación y el *waiver*. Acotó que entre los pocos que se vieron beneficiados se encuentran algunas navieras, porque la reputación en algunas ocasiones significa un cambio de abanderamiento a una bandera de conveniencia mucho menos selectiva. Al mismo tiempo, expuso que, como sindicato, a través de los años y durante varias negociaciones colectivas, se ha ido avanzando en mejoras laborales.

Luego, mencionó las excepciones que propone el proyecto de ley, que, a su entender, van a favor del transporte marítimo y gente de mar:

1.- Aumento de capitales en el sector marítimo, tanto en la Marina Mercante como en el sector portuario. Explicó que, al eliminarse las barreras administrativas en la Ley de Fomento a la Marina Mercante, habrá empresas internacionales que podrán conformar navieras en Chile y se aumentará la competencia existente en la naviera mercante de alto bordo.

2.- Reactivación del empleo de la Gente de Mar. Indicó que consecuencia de lo anterior, habrá un aumento en los puestos de trabajo.

3.- Disminución en las tarifas de fletamento, lo que se traduce en un menor costo del valor de insumos a la población. Opinó que si hay más competencia entre navieras van a bajar los costos de fletamento, favoreciendo no solamente a la población sino también a la industria.

4.- Compromiso del Estado en la formación de oficiales y tripulantes chilenos de manera equitativa entre hombres y mujeres. Apuntó a que su organización fue clave en impulsar este aspecto, dada la poca equidad de género, el alto costo que conlleva la carrera en la Marina Mercante y la alta exigencia a la que se someten sus aspirantes.

5.- Con las indicaciones que presentaron con FENAGEMAR se protege los puestos de trabajo del sur austral. En particular, indicó que el límite de eslora a 150 metros en un tipo de reputación, cuando se debe cambiar la bandera chilena por una bandera de conveniencia, no estaría ocurriendo en el sur, así como tampoco el *waiver*.

En cuanto al segundo registro de bandera chilena, lo calificó como una amenaza para los marinos mercantes chilenos. Aseguró que este registro sería un tipo de bandera de conveniencia mediante el cual se podría llegar a un 85% de personal extranjero en nave, impactando fuertemente a los trabajadores mercantes, toda vez que la mano de obra extranjera es más barata que la mano de obra chilena.

A continuación, hizo hincapié que, en el marco de ir mejorando esta iniciativa legal, como federación están dispuestos a trabajar con todas las autoridades. De esta manera, se refirió a las propuestas que formula FENAGEMAR.

a) Ruta de salida: precisó que no existe explicación suficiente acerca de las tributaciones que pagarían estas naves que realizan ruta de salida, puesto que su preocupación apunta a que, si efectivamente se va a fomentar el ingreso de nuevas navieras al país, las empresas chilenas no se vean mermadas en sus contratos de fletamento debido a las menores tarifas de las compañías extranjeras.

En tal contexto, afirmó, la propuesta en concreto apunta a incorporar impuestos a todas aquellas naves que realicen cabotaje a través de ruta de salida, con el fin de incentivar que nuevas empresas se constituyan en Chile pagando un menor impuesto. Junto con ello, también proponen que solo las naves mayores a 150 metros de eslora puedan hacer ruta de salida, con la finalidad de proteger el sur de Chile, evitando que haya una competencia desleal motivada por las capacidades de las instalaciones portuarias existentes desde Puerto Montt a Puerto Natales.

En lo que atañe a reputación con promesa u opción de compra, sugirió que naves sobre 150 metros de eslora puedan realizar reputación a casco desnudo. Aclaró que los 150 metros de eslora están establecidos únicamente para reputación en caso de cambio de abanderamiento y de arriendo de nave, pero no está establecido en la reputación con promesa u opción de compra, por lo que indicó que se propone tal medida para proteger el sur del país.

Por otra parte, también se persigue que aquellas naves reputadas que no quieran optar al cambio de dotación 100% chilena posterior al año, no puedan volver a ser reputadas en ninguna empresa nacional, quedando restringido por número IMO de la Organización Marítima Internacional, dado que este no puede ser modificado.

Por último, valoró la iniciativa legal en estudio, puesto que mejora las reputaciones en favor del mercado y de los puestos de trabajo de los chilenos, e incentiva a los capitales a invertir no solo en navieras, sino que también en instalaciones portuarias. Al mismo tiempo, manifestó la necesidad de que fuese tramitado con mayor rapidez.

Una vez finalizadas las intervenciones, Sus Señorías efectuaron observaciones y comentarios.

El **Honorable Senador señor Núñez**, expresó que lamentablemente la alta concentración de la economía chilena es un problema que no solo se presenta en el rubro del cabotaje, sino que abarca otros ámbitos, donde hay pocos actores que tienen una gran participación de mercado. Acotó que el grado de concentración económica se mide a través del Índice Herfindahl-Hirschman (HHI), que ha mostrado que Chile está entre los países que muestra las cifras más altas.

Señaló que los estudios académicos indican que cuando hay alta concentración, es decir, cuando hay tres o cuatro empresas que dominan un mercado, hay una tendencia a la colusión. Por lo tanto, relevó la importancia de esta materia –que a su juicio no ha sido suficientemente abordada- puesto que la competencia permitiría que más empresas puedan entrar al rubro del cabotaje, aumentando los puestos de trabajo y bajando el valor del proceso de transporte, lo que podría llegar a ser un beneficio para el usuario final.

Luego, consultó a los dirigentes sindicales presentes sobre su percepción respecto a si solo crecen las mismas empresas o si existe una incapacidad, teniendo en cuenta que se ha disminuido el número de aquellas que hacen cabotaje y la cifra de trabajadores que están en la actividad. Enfatizó que el transporte en carretera se encuentra atochado debido a la falta de cabotaje marítimo y ausencia de trenes al nivel que requiere el país, instando a la Comisión a dar celeridad a la tramitación de este proyecto de ley.

Por su parte, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Espinoza**, junto con valorar ambas presentaciones, manifestó sus dudas sobre el cambio de posición –que a su juicio se ha hecho presente sobre la iniciativa- toda vez que algunas semanas atrás se hicieron ver observaciones más críticas respecto de la propuesta en estudio.

En otro orden de ideas, consultó al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Muñoz, su parecer respecto a las proposiciones planteadas, particularmente en el sentido de incorporar el número IMO para evitar que lleguen las mismas embarcaciones enarbolando una bandera distinta. Del mismo modo, requirió su opinión en cuanto a la propuesta de incorporar los 150 metros de eslora en las rutas de salida.

Finalmente, preguntó a ambos expositores si consideran que el proyecto de ley estaría protegiendo efectivamente desde Puerto Montt al sur, como es de interés de los legisladores, debido a que es una zona donde existe una competencia marítima importante.

El **Presidente del Sindicato Naviera Orca, señor César Rojas,** contestó que hubo un trabajo arduo con el propósito de proteger el sur. Hizo presente que se les informó sobre la imposibilidad de hacer una separación geográfica en una ley, por lo que su preocupación se centró en establecer si efectivamente no existen indicios de monopolio y hay un alto índice de competencia en el sur, esta iniciativa de ley no involucraría al rubro desde Puerto Montt al sur.

Para contextualizar, informó que las operaciones en el Canal de Panamá han disminuido, aumentando el tráfico por el Estrecho de Magallanes, por lo que, consideró que habrá muchas más embarcaciones navegando por el sur austral. Bajo ese contexto, manifestó que su principal preocupación es que en la ruta de salida que esos barcos realicen por capacidad ociosa, tenga un impuesto asociado de envergadura para que efectivamente la competencia sea más atractiva para los barcos chilenos.

Enseguida, reiteró que el otro punto a destacar es la reputación con promesa u opción de compra, donde puso como ejemplo el caso en que una empresa extranjera crea una naviera en Chile y decida usar la reputación con opción de compra. Relató que dicha situación les preocupa, porque durante un año ese barco estará tripulado con oficialidad y tripulación extranjera, pudiendo ocurrir que al término de ese periodo la empresa opte por no comprar el barco, para posteriormente volver a reputar otra embarcación con tripulación extranjera. Por tal razón, estimó que resulta necesario establecer una limitante, que se traduzca en que no se pueda hacer reputación de esa índole en barcos menores a 150 metros de eslora, con la finalidad de proteger aún más el sur del país.

El **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz**, volvió sobre algunos aspectos que fueron consultados anteriormente, con la finalidad de aclararlos de mejor manera.

En primer lugar, se refirió a lo concerniente a la reputación. Indicó que se les han planteado ciertas inquietudes en torno a que, si bien el proyecto contempla que luego de un año la tripulación deba ser 100% chilena, podría la naviera extranjera terminar el contrato antes del año para así evitar la contratación de personal totalmente chileno.

Para responder a esta duda, recordó que la ley vigente permite que en la reputación a casco desnudo con promesa u opción de compra puedan navegar naves con tripulación 100% extranjeras por hasta 8 o incluso 10 años, en el caso de naves nuevas. Por esa razón, especificó que la iniciativa legal busca limitar lo anterior en pos de la protección del empleo nacional, al introducir el límite de un año máximo para permitir que la tripulación extranjera pueda estar operando en la nave. Luego de ese año, sostuvo que la totalidad de la tripulación va a tener que ser chilena, siendo el proyecto de ley, en ese sentido, más beneficioso que la ley actual.

Bajo esa perspectiva, aclaró que esto aplicaría exclusivamente para la reputación en que exista un contrato de promesa u opción de compra, descartándola de la reputación general de seis meses. Consideró que terminar anticipadamente el contrato para evitar la exigencia de contratación chilena luego del año, implicaría la pérdida de la opción, junto con la aplicación de las posibles penalidades que establece el contrato.

Por otro lado, en lo tocante a la reputación general y el impedimento que evitaría que se reputan permanentemente naves extranjeras para evadir la exigencia de contratación 100% chilena, expresó que la reputación tiene un límite máximo de seis meses renovables solo una vez, la que queda sujeta a la autorización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, así como de DIRECTEMAR. Añadió que no se podrá reputar naves extranjeras que hayan sido parte del registro de bandera chilena en los últimos 5 años, lo que –a su juicio- impide reputar la misma nave con diferente bandera.

Del mismo modo, aseveró que no se podrán reputar naves que tengan una eslora menor a 150 metros, lo que consideró importante porque no se aplicaría en el sur austral, excepto en casos tales como desabastecimiento de la población o Estado de Emergencia. Añadió que esta restricción protege a las navieras del sur austral, ya que la eslora mínima establecida impide la operación de la mayor parte de los terminales del sur.

Continuó refiriéndose a la protección del sur austral, señalando que de acuerdo con lo consignado previamente por el Honorable Senador señor Núñez, el indicador de concentración económica para el sur austral no presenta los niveles de falta de competencia que sí se observa de Puerto Montt

al norte. Por esta razón, afirmó que para el Ejecutivo es importante establecer un tratamiento diferenciado entre el sur austral y el resto del país, por lo que todas las excepciones incorporadas al proyecto de ley, apuntan a aumentar la oferta de servicios al norte de Puerto Montt, especialmente desde la zona central, donde existen muy pocas rutas y así lo demuestran los indicadores.

En tal sentido, manifestó coincidir con los datos exhibidos por el señor César Rojas, respecto a cómo la ley actual ha ido en detrimento de la cantidad de naves, de trabajadores y de empresas operando en altamar.

Para explicar el cómo se reconoce esta diferencia en el texto de la iniciativa legal, se refirió en primer término a la reputación y *waiver* anual, donde –según comentó- se contempla el límite de 150 metros de eslora. Afirmó que lo anterior implica que, si naves extranjeras tienen un tamaño menor, no podrán usar la excepción, y, en consecuencia, tampoco podrán realizar cabotaje. Ahondó en que la nave extranjera de tamaño mayor a 150 metros de eslora tiene importantes restricciones de navegación y operación en los principales terminales del sur austral, lo que se debe a un tema geográfico propio de los canales y la infraestructura de los puertos. A modo de ejemplo, mencionó que la nave de mayor tamaño que opera actualmente en el sur austral es de 132 metros.

En lo relativo a la ruta de salida, que eventualmente también protegería al sur austral, dijo que las naves de comercio exterior a las que aplicaría la excepción, son de una eslora muy superior a 150 metros, por lo que no pueden navegar en el sur austral del país. Desde su perspectiva, la excepción de la ruta de salida solo va a poder ser utilizada por naves extranjeras de comercio exterior, ya que se va a exigir que traigan carga de importación a Chile, es decir, deberán ser naves que vienen desde fuera del país, cuyo promedio de eslora de 216 metros les impediría operar en el sur austral por razones de geografía y capacidad de los puertos de la zona.

Junto con ello, hizo hincapié en que de las seis mil naves de comercio exterior que vienen a nuestro país ninguna recala en los puertos del sur austral, ya que actualmente, la mayoría de las rutas consideran una recalada en los puertos de la zona central para luego retirarse por el norte del país. Sin embargo, resaltó que la única nave de comercio exterior que tiene una ruta por el cono sur, es la nave de Hapag-Lloyd con una eslora de 172 metros, la cual de ida va desde San Vicente hasta Itapoa en Brasil y de vuelta desde Rio Grande hasta San Antonio.

Otro aspecto que destacó, guarda relación con las naves extranjeras que usen la ruta de salida, puesto que, según informó, deberán pagar altos impuestos, así como otros costos adicionales por el hecho de ser extranjeros. Explicó que ocupar esta excepción será costoso, habiendo alternativas mucho más razonables que esta.

Por otra parte, expuso que las rentas obtenidas por el servicio de cabotaje realizado por navieras extranjeras a través de la excepción de ruta salida, serán rentas de fuente chilena, ya que la actividad se desarrollará dentro de Chile, estando afectas al impuesto a la renta para empresas extranjeras. Detalló que, dependiendo si la nave es reputada o no, los impuestos a pagar serán del 20% o 35% que se cobra sobre el monto del contrato y no sobre las utilidades. A modo de referencia, puntualizó que las empresas navieras chilenas pagan impuesto de primera categoría, el que corresponde a un 27% sobre las utilidades y no sobre el contrato, por lo que, desde una perspectiva tributaria, señaló que las empresas extranjeras que quisieran mover altos volúmenes de carga les convendrá constituirse como empresa naviera chilena para soportar los altos impuestos por hacer cabotaje a través de la ruta de salida.

Pese a lo anterior, adujo que al Ejecutivo le parece atractivo poder tener la ruta de salida como una alternativa para poder ocupar la infraestructura y los servicios que están disponibles en casos excepcionales, estimando que las empresas tendrán incentivos para venir a constituirse en Chile como naviera y, por ende, pagar impuestos en el país por las utilidades que obtengan.

Finalmente, instó a tener presente que existen requerimientos adicionales como el pilotaje, que incrementan los costos de navegación por las naves de bandera de conveniencia.

En suma, hizo saber que tanto para el Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, como para el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, este proyecto es parte de los que el gobierno le ha puesto prioridad a través del *fast track* económico, y en ese sentido se sumó a las solicitudes de premura efectuadas por los otros exponentes para dar pronta respuesta a la industria de transporte marítimo al interior de nuestro país, y de esa manera abordar parte de los problemas expuestos por el Honorable Senador señor Núñez que dicen relación con descongestionar las vías terrestres.

El **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Espinoza** consultó al titular de la Cartera de Transportes y Telecomunicaciones su opinión en orden a incorporar lo concerniente al número IMO, materia que estimó deberá ser evaluada durante la discusión particular, vía indicaciones.

Sobre el particular, el **Ministro señor Muñoz,** explicó que la incorporación del número IMO es una materia interesante que es necesario evaluar en el trámite de presentación de indicaciones.

El **Honorable Senador señor Kuschel** solicitó mayor información de datos estadísticos, ya que si bien, coincidió en que efectivamente existe una disminución en cuanto a empresas navieras,

embarcaciones y trabajadores, a su entender existe un traslado a otros sistemas como el terrestre o el aéreo, e incluso por modalidades marítimas distintas.

Para responder, el **Presidente del Sindicato Naviera Orca, señor César Rojas** explicó que los gráficos mostrados corresponden exclusivamente a la Marina Mercante de alto bordo de tráfico internacional, respecto de las navieras que están constituidas de Puerto Montt hacia el norte, que es donde efectivamente la reputación hizo estragos en cambio de bandera.

Enseguida, el **señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones**, comentó que en el periodo entre 2010 a 2022, se había observado un aumento en la cantidad de naves operando para cabotaje en Chile, pero que el tonelaje de peso muerto se mantenía constante. Aclaró que, al mirar el país completo, existen más naves pequeñas concentradas de Puerto Montt al sur, lo que permite tener un mercado ágil si se compara con el norte, donde se ha ido concentrando y, por lo tanto, ofreciendo tarifas que van sustancialmente al alza.

La **Honorable Senadora señora Carvajal**, adhirió al planteamiento del Honorable Senador señor Núñez en cuanto a la concentración económica, la que, a su juicio, es algo muy perjudicial a la hora de acceder a los servicios más básicos, generando desigualdades. No obstante, observó que la concentración no solo está a nivel nacional, sino que también a nivel internacional, por lo que preguntó al Ejecutivo cuánta concentración económica a nivel de transporte marítimo existe, previniendo que podría constituirse en un incentivo perverso para tener un enlace y una inversión sobre los mares chilenos, que podría incluso hasta hacer desaparecer el mercado nacional, pese a la alta tasa impositiva que se aplique.

En segundo lugar, consultó qué ocurre con la inversión en los puertos, puesto que –a su entender- se pueden tener muchas embarcaciones, pero no se ha discutido respecto del costo de la administración y la concentración. Al mismo tiempo, requirió información sobre cómo conversa lo anterior con esta proyección de política pública.

El **Honorable Senador señor Núñez**, planteó que la dinámica que existe en el transporte de mercaderías, especialmente en lo que refiere a volumen, es muy ineficiente, por lo que –bajo su concepto- pensar que las carreteras van a lograr cubrir la demanda que tiene el país resulta ilógico, al generarse un grave problema de atochamiento y riesgo en las vías. En ese sentido, situó el tema como estratégico para el país, instando a que se implemente una política pública que incentive el cabotaje, así como el uso de trenes y el transporte de carga, ya que consideró que es clave para la calidad de vida de las personas.

Finalmente, manifestó su intención de votar las indicaciones que haya que incorporar desde las propuestas que han surgido, relevando la importancia de avanzar en la tramitación.

El **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Espinoza**, coincidió en la finalidad de avanzar, haciendo presente que primero se debe escuchar a todos los actores que han solicitado participar.

Por otra parte, el **Honorable Senador señor Kuschel**, preguntó al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, respecto de las repercusiones que va a tener en el tramo de Puerto Montt al norte, la próxima entrada en funcionamiento de los puertos de Chancay y Corio en Perú, los cuales van a abarcar el transporte del Pacífico, especialmente con China y en algunos casos con el interior de América del Sur. En tal contexto, junto con manifestar sus inquietudes por la generación de un gran impacto en la zona, requirió información sobre estimaciones estadísticas de lo que está pasando y lo que se prevé en esa situación.

En otro orden de ideas, la **Honorable Senadora señora Carvajal**, consultó al Ejecutivo si se estima instaurar alguna política pública que vaya en respaldo del transporte marítimo nacional o incentivos cuyo objetivo sea maximizar competencias.

Por último, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Espinoza** preguntó al señor César Rojas respecto de antecedentes que posean y que sirvan de base para estimar que este proyecto de ley va a fortalecer a la Marina Mercante Nacional.

El **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz**, para responder a las preguntas formuladas, expresó que el indicador de competencias al que hacía alusión la Honorable Senadora señora Carvajal (HH), se basa en un cálculo que se efectúa respecto de la participación de las distintas empresas de un mercado, para definir si es suficientemente competitivo o no. Para ello, relató que se define un umbral de 2.500, por lo que, si esta cifra es superada, se habla de un mercado altamente concentrado, y si es inferior, se trataría de un mercado competitivo.

En el caso del granel líquido en Chile, afirmó que existen solamente dos competidores: 54% del Grupo Ultranav y 50% de CMC, donde el indicador arroja un valor muy por encima de 2.500, de lo que se infiere se trata de un mercado muy concentrado y para lo cual no existe la suficiente competencia.

De esta manera, subrayó que tales indicadores demuestran que tenemos un problema en el cabotaje en todo el país y en todos los mercados, a excepción del sur austral bajo el paralelo 41. Por tal razón, aseguró que el

proyecto de ley busca fomentar la competencia del mercado naviero, especialmente en aquella zona donde realmente se requiere.

En cuanto a la pregunta efectuada por la Honorable Senadora señora Carvajal, admitió que ha habido en el mundo una concentración de empresas navieras, las cuales llegan a nuestro país debido a las pocas posibilidades de influir. Agregó que la concentración se puede apreciar más bien en el cabotaje y no en el mercado internacional, por lo que si bien consideró que la situación planteada es más bien hipotética y que no debiese ocurrir, no debiese descartarse su estudio.

Respecto a los puertos, comentó que hoy día se está haciendo un esfuerzo por ir mejorándolos, entendiendo que las inversiones portuarias tienen que ser anticipadas. No obstante, hizo presente que hoy en día no hay una congestión importante en los puertos del país, salvo algunas pequeñas excepciones.

Por otro lado, señaló que se está trabajando en distintos proyectos de expansiones portuarias, donde mencionó los puertos de Coquimbo, Magallanes y Valparaíso y San Antonio. En particular, indicó que en Valparaíso se está avanzando en un gran proyecto, el cual ha generado bastante consenso respecto a lo que se debe ejecutar. En el caso de San Antonio, mencionó que el proyecto va a permitir aumentar en forma muy sustancial a 6 millones de contenedores al año en cuatro etapas, lo que –a su juicio- superará la capacidad del puerto de Chancay en Perú.

Por lo tanto, razonó señalando la importancia de poner esto en perspectiva, toda vez que la llegada de un puerto adicional de buen nivel en Chancay, hace más atractiva la costa del Pacífico para las grandes navieras, permitiendo dar mayores vías al transporte marítimo de los buques de gran tamaño.

La **Honorable Senadora señora Carvajal**, reiteró sus cuestionamientos respecto a los incentivos para el transporte interno, que dice relación con el desarrollo de la industria a nivel local.

El **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Muñoz,** especificó que la Cartera de Estado que encabeza cuenta con un programa de transporte público regional que genera subsidios a lo largo del país, agregando que una parte se destina a proveer servicios de barcazas en el sur. Argumentó que tales recursos son un espejo del sistema de transporte público de Santiago, los que se destinan al transporte público regional y a barcazas que, si bien se usan principalmente para pasajeros y vehículos, también se utilizan para carga.

El **Presidente del Sindicato Naviera Orca, señor César Rojas,** reconoció que el proyecto de ley en informe los beneficia como gente de mar,

por cuanto –bajo su perspectiva- se mejoran sustancialmente las excepciones en reputación. Adujo que las naves que en el sur cuentan con mayor capital extranjero, son más modernas y tienen mejores condiciones de trabajo, lo que resulta más conveniente para los marinos mercantes.

En cuanto a la reputación, recalcó la disminución de 8 a 1 año que se propone, y, que al cabo de ese período se exigirá que el 100% de la tripulación sea chilena. Con ello, valoró que se esté protegiendo los puestos de trabajo.

En la misma línea, destacó que se persiga prohibir reputar naves y el *Waiver* en embarcaciones menores a 150 metros de eslora.

Luego, el **Honorable Senador señor Kuschel**, consultó a los expositores si tienen información respecto a la disminución en el tamaño de las embarcaciones, en relación con el número de tripulantes, previniendo que el empleo se pueda ver desfavorecido.

El señor César Rojas, respondió que, si bien cada vez llegan naves de mayor envergadura al sur, estas se encuentran ligadas al rubro salmonero, por lo que el tamaño debe limitarse a las instalaciones de las jaulas. De este modo se trata de que, por un aspecto logístico, los 150 metros de eslora que se proponen, protegerían el sur.

4) El **Director del Sindicato de Trabajadores Navieros (SITRANAV), señor Javier Andrade,** expuso que su organización abarca cuatro sindicatos de la zona sur del país, siendo la Federación del sur que cuenta con mayor cantidad de socios.

En primer lugar, recalcó que la agrupación que lidera no está en contra de la modernización de la ley de Fomento a la Marina Mercante, así como tampoco de la ley de Navegación, no obstante, se encuentran en contra de las modificaciones que propone el gobierno para dichos cuerpos legales.

En lo que atañe al *waiver*, reputación y licitación pública, recordó que son excepciones establecidas el año 1979, y que han provocado –desde esa fecha- una disminución importante de embarcaciones de la Marina Mercante chilena y un aumento de la cesantía en la década de los ochenta. Pese a ello, relató que, gracias a la salmonicultura, la Marina Mercante chilena pudo resurgir en el sur del país en la década de los noventa.

Continuó relatando que, actualmente, hay una gran cesantía en el sur austral del país por la implementación de la ley N°20.249, que crea el espacio costero marino de los pueblos originarios, producto de la baja en la industria del salmón, con un 20% de barcos detenidos, con la consiguiente disminución de las tripulaciones en el sur.

Enseguida se refirió a cada una de las excepciones que el Ejecutivo persigue modificar:

1. Licitación pública: Indicó que lo que se pretende por el Ejecutivo es realizar cabotaje en Chile con barcos extranjeros, en desmedro de las embarcaciones nacionales, haciéndolo más atractivo para las navieras extranjeras a través de la baja en un 6% del arancel aduanero.

2. *Waiver* ocasional: A su juicio, es una de las causas de la casi desaparición de la Marina Mercante Nacional, y que, sin embargo, el gobierno busca fortalecer, mediante el aumento de toneladas de las embarcaciones.

3. *Waiver* anual: Sostuvo que esta nueva excepción también favorecería a las navieras extranjeras, y se crea para que realicen cabotaje en desmedro de los buques chilenos.

4. Reputación: Calificó esta excepción como la principal causa de la desaparición de la Marina Mercante chilena, ya que permite cambiar de banderas de buque nacional a bandera de conveniencia o extranjera. En ese sentido, señaló que la ley vigente permite reputar hasta el 50% del tonelaje propio, mientras que la modificación formulada por el gobierno, persigue reemplazarlo por el 50% de sus barcos. Al mismo tiempo, criticó que se promueva que las navieras de menor tamaño, las que se encuentran principalmente en el sur de Chile, hagan uso de estas excepciones, haciendo presente que, en la historia de la Marina Mercante, se ha usado la reputación solo una vez en el sur del país.

5. Ruta de salida: Respecto a esta nueva excepción, que definió como el cabotaje efectuado por barcos extranjeros en desmedro de las embarcaciones chilenas, informó que va a poder entrar cualquier barco por Arica haciendo cabotaje hasta Punta Arenas.

En lo que atañe a la seguridad y soberanía, especificó que el temor que existe es que todas las navieras sean extranjeras, al igual que su capital y tripulación, y no el control de tráfico marítimo que establece el artículo 32 de la ley de Navegación.

A continuación, recordó que el día 26 de junio de 2024, durante el día de la Marina Mercante Nacional, la Armada de Chile a través del vicealmirante señor Fernando Cabrera, puntualizó en su discurso que la Marina Mercante está compuesta por la marina de guerra, Marina Mercante y marina de pesca, que en conjunto representan el poder marítimo, y que, junto con ello, la política naviera permanente de Chile es fomentar el desarrollo y favorecer la mantención de su Marina Mercante en armonía con el interés general.

Teniendo en cuenta lo señalado, consideró peligroso que se esté proponiendo por el Ejecutivo y empresarios, un 15% de tripulaciones

extranjeras en barcos de bandera chilena, así como también lo que concierne a la bandera de registro, donde ambas traerían mayor cesantía al rubro.

Por otra parte, se refirió a que el gobierno llama a extranjeros a invertir en navieras en Chile, no obstante, aclaró que, hoy en día, el 70% de las navieras chilenas ya cuentan con capital extranjero. En tal sentido, afirmó que apoyan que el 51% del capital de las navieras corresponda a capital nacional, por seguridad y soberanía y para tener el control de nuestras flotas en Chile, previniendo que, ante cualquier problema, la empresa extranjera no pueda llevarse la embarcación.

Expresó que el gobierno, a través de sus ministros de Economía, Fomento y Turismo, y Transporte y Telecomunicaciones, busca favorecer a los grandes conglomerados internacionales mediante el fortalecimiento de las excepciones. Acotó que a las empresas navieras les conviene operar bajo tales modalidades, lo que ocasiona que no existan oferentes de navieras chilenas que quieran competir en condiciones desiguales.

Junto con ello, hizo presente que la organización que lidera, fue una de aquellas que pudo intervenir durante el primer trámite constitucional de esta iniciativa, en la Cámara de Diputados, para que las modificaciones del gobierno anterior fueran rechazadas. Asimismo, instó a que las indicaciones que esta Administración presenta, deben ser comparadas con la ley vigente, y no con aquellas formuladas por el gobierno anterior.

Como conclusión, solicitó al gobierno fomentar una Marina Mercante Nacional para beneficio de nuestro país, y a realizar inversiones más eficientes en puertos chilenos, evitando entregársela a conglomerados internacionales.

5) Seguidamente, expuso el **Presidente del Sindicato de Empresa Administradora de Naves Humboltd, señor Leonardo Retamales[5],** quien sostuvo que Chile ha sido un país principalmente importador de cargas manufacturadas y exportador de materias primas, con una alta presencia internacional. Detalló que una clara muestra de ello se puede comprobar durante la década de los años 70 y 80, con grandes empresas como Compañía Sud Americana de vapores (CSAV), operando 26 naves aproximadamente, con viajes hacia Estados Unidos, Europa y Asia; Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI), operando 7 naves con rutas hacia Brasil, Sudáfrica y el Lejano Oriente; Empresa Marítima del Estado (Empremar), operando 14 naves, con rutas a Europa, Estados Unidos, y Medio Oriente; Naviera Chilena del Pacífico (Nachipa), operando 8 naves con rutas a Estados Unidos y Centroamérica; Empresa Martínez Pereira, operando 4 naves, con rutas

[5] La presentación del Sindicato de Empresa Administradora de Naves Humboldt se puede descargar el siguiente link: https://tramitacion.senado.cl/appsenado/index.php?mo=tramitacion&ac=getDocto&iddocto=21163&tipodoc=docto_comision

nacionales, Sudamérica y Estados Unidos; Sociedad Anónima de Navegación Petrolera (Sonap), operando 8 naves, con rutas nacionales, Sudamérica y Centroamérica; Naviera Transmares, operando 4 naves con rutas nacionales y Sudamérica; Naviera Ultragas, operando 9 naves con rutas nacionales y Sudamérica; Naviera Interoceangas, operando 2 naves con rutas nacionales; Sociedad Nacional de Oleoductos (Sonacol), operando 9 naves con rutas nacionales y Centroamérica y Naviera Olimpo, operando 2 naves en rutas nacionales.

Aclaró que sumaban 93 naves en total, sin embargo, actualmente cuentan con aproximadamente 20 naves de alto bordo que hacen mayoritariamente cabotaje nacional, teniendo presente que solamente quedan dos empresas: Empremar que mantiene dos naves con ruta regular de transporte de Sal hacia Brasil, y esporádicamente Transmares al Perú.

Criticó que prácticamente ningún buque de bandera nacional lleva carga chilena a otros países como era antes, puesto que el cobre, la madera, las frutas, los vinos y otros, son llevados por naves de otras banderas. Añadió que lo mismo ocurre con los productos que ingresan a Chile (minerales, petróleo, gas natural, manufacturas de China, etc.)

En tal sentido, expresó que nuestra Marina Mercante que viajaba al exterior, dejó de existir, y en la actualidad se encuentra refugiada en una pequeña proporción en el tráfico de cabotaje nacional. Al mismo tiempo, mostró su preocupación por la desaparición de empresas nacionales de países vecinos, como Gran Colombiana, Empresa Peruana de Vapores, Ecuatoriana de Navegación, entre otras, siendo reemplazadas por grandes *holdings* navieros.

En otro orden de ideas, resaltó la estrecha relación de la Marina Mercante Nacional con la Armada de Chile, en particular en tiempos de guerra o de otras dificultades, por ello, reiteró su llamado a no debilitar la primera, teniendo en cuenta que recientemente de 20 naves de alto bordo que quedaban, 1 de ellas perderá su función por el cierre de Huachipato.

En lo que concierne a las modificaciones que se plantean, mostró su preocupación por aquella propuesta contenida en el numeral 2) de la iniciativa legal, la cual pretende modificar el artículo 3°, inciso primero del decreto ley N°3.059, de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante, que dice: “En ningún caso se entenderá como cabotaje el transporte de carga de comercio exterior entre puertos chilenos (…)”. Consideró que la norma quedaría demasiado amplia, por lo que consultó si pudiese sustituirse por la siguiente frase: “En ningún caso se entenderá como cabotaje el transporte de “contenedores” de comercio exterior entre puertos chilenos (…)”.

En el mismo sentido, recomendó que se reemplazara, en el mismo artículo 3°, pero en el inciso cuarto, la frase “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.", por la siguiente: "No obstante, en ningún caso se les permitirá movilizar más de un 30% de carga de cabotaje que aquella de comercio exterior que se haya descargado en puertos nacionales.". Lo anterior, respondería a poner un límite al cabotaje de bandera extranjera, para evitar que deje a todas las embarcaciones nacionales detenidas con esa ruta de salida.

Luego, denominó como "fuga de la bandera chilena", el hecho que los armadores no puedan competir frente a navieros extranjeros que utilizan bandera de conveniencia de bajo costo (que tributan por el tonelaje de un barco y no por las utilidades que genera) o de navieros extranjeros con marinas mercantes subsidiadas por el Estado, lo que –bajo su concepto- originará una competencia desleal.

Por otro lado, estimó que la aplicación de estas leyes sería impracticable, ya que, los convenios internacionales firmados por Chile como el Código de Normas de Formación, Titulación y Guardia (STCW), obligan a respetar las condiciones y leyes laborales de la bandera extranjera.

Especial importancia le dio al caso en que una empresa extranjera quisiera constituirse en nuestro país de forma permanente, puesto que, a su juicio, se le debería aplicar el artículo 19 del Código del Trabajo que dice que:

"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.".

En tal contexto, explicó que un barco de navegación transoceánica, cuya dotación normal es de 21 trabajadores extranjeros, contabilizando oficiales y tripulantes, podría constituirse como una empresa en Chile, en virtud de la excepción que el mismo precepto establece.

Igualmente, comentó que el naviero que opera naves con bandera de conveniencia puede contratar el 100% de marinos extranjeros a un bajo costo. Recalcó que, de aplicarse las excepciones, se produciría cesantía, mientras que aquellos que no pierdan el empleo, bajarían drásticamente sus condiciones laborales, en especial las remuneraciones.

A su vez, advirtió sobre la desaparición de los Colegios Profesionales, Universidades e Institutos que imparten carreras técnicas y profesionales relacionadas con el ámbito marítimo. Añadió que este proyecto de ley, no solo va en contra de los intereses marítimos de la Nación, sino que podría afectar la retención de la base de competencias adquiridas y habilidades

marineras de la gente de mar, que cuesta mucho obtener y recuperar, en el caso que se pierda.

En la misma línea, mencionó que habría una pérdida de beneficios obtenidos en negociaciones colectivas, en que la gente de mar ha establecido y mejorado sus condiciones sociales y remuneracionales, logrando el sano equilibrio que necesita el sector marítimo.

En lo que refiere a la reputación, criticó el hecho que haya provocado una merma de tripulación chilena, en beneficio de aquella de origen extranjero, por lo que manifestó sus dudas respecto a que la iniciativa de ley realmente tenga por finalidad fomentar la Marina Mercante Nacional.

Enseguida, sostuvo que su sindicato cuenta con más de 330 socios, con un universo de 840 trabajadores embarcados, todos ellos de la empresa del Holding Ultranav, que opera 12 naves mayores y 26 remolcadores, los cuales se encuentran operando a lo largo de nuestro país bajo la administración de Humboldt Shipmanagement. En particular, relató que se encuentra la Compañía Marítima Chilena (CMC), que cuenta con 7 buques tanque de productos derivados del petróleo, que prestan servicio exclusivamente a ENAP y COPEC, manteniendo el suministro de combustible a lo largo del país.

Para terminar, indicó que la aplicación de este proyecto de ley para la Marina Mercante Nacional, no va a solucionar los problemas financieros de ENAP y de CODELCO, estimando que ello pasa por una mayor eficiencia de dichas empresas del Estado, tanto en sus procesos financieros como en su gestión.

Al mismo tiempo, subrayó que el proyecto de ley carece de argumentos técnicos que respalden cambios tan radicales a la Marina Mercante. Por tal razón, señaló ver con preocupación el futuro de la misma, pero al mismo tiempo estar convencido que con la unión de quienes se desempeñan en esta profesión, se puede fortalecer el rubro.

6) A continuación, el **Director de la Federación de Sindicatos Navieros de Trabajadores del Sur, (FESITRASUR) señor Álvaro Mansilla,** en primer lugar, dio cuenta que su organización no se encuentra en contra de que la Marina Mercante Nacional se modernice. Sin perjuicio de lo anterior, hizo un llamado a aprender de los errores pasados, que –como ratificó- se remontan al año 1981, cuando al comenzar a utilizarse las excepciones, la Marina Mercante desapareció, para renacer posteriormente a través del negocio de las salmoneras.

Luego, se refirió a la protección que se ha planteado del paralelo 41 al sur, con el límite de 150 metros de eslora en las embarcaciones. Sostuvo

que, si bien representa un límite para la reputación, no se encuentra presente en todos los casos, aplicándose solo para un tipo de reputación y *waiver.*

En lo tocante a la propuesta de número IMO para salvaguardar el abuso en la reputación después de transcurrido un año, opinó que tal medida es insuficiente, puesto que la empresa podría comprar otro barco y ponerle un número distinto.

Por otra parte, manifestó estar de acuerdo cuando el gobierno afirma que se va a fomentar que la tripulación sea 100% nacional, no obstante, se mostró contrario a que ese 100% se aplique solamente a los barcos que enarbolen pabellón patrio. En ese aspecto, infirió que habrá dos tipos de Marina Mercante, una 100% chilena, y la otra extranjera con cabotaje encubierto y bandera de conveniencia, donde esta última tendrá mayor parte de tripulación extranjera, porque el empresariado preferirá abaratar costos.

Finalizó manifestando sus dudas cuando se habla de modernizar los buques, porque a su juicio, eso provocará que se necesite menos gente para ser operados, en desmedro de los puestos laborales con la consiguiente pérdida de empleos.

Enseguida, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Espinoza**, hizo presente que las exposiciones precedentes, contrario a aquellas que se presentaron en la sesión anterior, son más bien críticas respecto a las distintas aristas de la iniciativa legal. En ese contexto, consultó a los dirigentes sindicales, cuáles eran sus consideraciones respecto a la protección que se propone del paralelo 41 hacia el sur.

Para dar respuesta a la interrogante, el **Director del Sindicato de Trabajadores Navieros (SITRANAV), señor Javier Andrade,** reiteró su postura en cuanto a que el gobierno más que buscar fomentar la Marina Mercante Nacional, pretende instar a los grandes conglomerados internacionales para que se vengan a adueñar de ella y de nuestra soberanía.

Por su parte, el **Presidente del Sindicato de Empresa Administradora de Naves Humboltd, señor Leonardo Retamales,** coincidió con lo expuesto, y al mismo tiempo previno que de aprobarse el proyecto de ley, se producirá una enorme cesantía.

El **Honorable Senador señor Núñez**, expresó que con la finalidad de entender cuál es el problema y poder plantear una solución, señaló que, como diagnóstico, ha quedado de manifiesto que existe un grave conflicto en la Marina Mercante Nacional desde los años ochenta a la fecha, puesto que al haber disminuido los barcos que hacen cabotaje, existe una disminución de la actividad de transporte de mercadería y productos por vía marítima. A su entender, teniendo lo anterior como premisa, consideró beneficioso que se quiera promover más comercio a lo largo del país a través del transporte de

mar, que permita descongestionar las carreteras y promover más empleos dentro del rubro.

En la misma línea, destacó que se puede inferir que existen pocas empresas que desarrollen la actividad desde Puerto Montt hacia el norte, donde existe una concentración que no es sana para la economía del país.

Pese a ello, estimó que promocionar la Marina Mercante en general, puede provocar una economía de enclave, en la cual lleguen a Chile empresas extranjeras que hagan el movimiento pero que traen su propia tripulación, que genere pérdida de actividades económicas dentro del país. A su entender, se debiese fomentar que la Marina Mercante Nacional sea más competitiva, pero con mayor producción de embarcaciones a pequeña o mediana escala, y en general, a mayores cadenas productivas asociadas a la misma, generando más empleo.

En cuanto a lo relacionado con la protección del paralelo 41 al sur, interpretó que la inquietud que se ha planteado es que, con los 150 metros de eslora, se apunta a no tener la presencia de barcos extranjeros en esa actividad, que particularmente se asocia a la industria del salmón y que estaría siendo cubierta por empresas nacionales.

El **Director del Sindicato de Trabajadores Navieros (SITRANAV), señor Javier Andrade** contestó que su posición es que se abran más carriles marítimos, pero con buques chilenos con tripulación chilena.

Afirmó que las empresas navieras del sur del país utilizan barcos chilenos, no obstante, son de origen noruego, estando mayormente constituidas por capitales extranjeros. Por tal razón, resaltó la importancia de que el 51% del capital sea de origen nacional, para evitar que tales empresas ante alguna crisis, se llevan sus embarcaciones del país.

En lo que concierne a la propuesta de establecer 150 metros de eslora, indicó que su organización se desmarcó de aprobar tal modificación, puesto que solamente se aplicaría a un tipo de *waiver*, y no a la totalidad de los casos. En su opinión, todas las excepciones que plantea el gobierno, como el *waiver*, reputación, ruta de salida y licitación pública se traducen en promover que una empresa extranjera con tripulación extranjera realice cabotaje en Chile, lo que provocará que toda la Marina Mercante chilena se transforme en Marina Mercante de excepción.

Enseguida, el **Honorable Senador señor Núñez** infirió que todos están de acuerdo en que exista más cabotaje, lo que –a su parecer- resulta esencial. Continuó afirmando que apoya el hecho de que tales medidas se adopten privilegiando la tripulación chilena. Pese a ello, manifestó sus dudas ante la demanda de que el cabotaje sea solamente con embarcaciones nacionales, puesto que pasar de un barco pequeño o mediano a uno grande,

es un proceso complejo que, trae como consecuencia que las empresas que desarrollan Marina Mercante de alto bordo sean muy pocas. Ante esto, señaló que se tiende a producir concentración e incluso colusión, por no existir la competencia necesaria entre las navieras.

Por lo anterior, hizo un llamado a idear una estrategia que permita mayor competencia entre las empresas, que no signifique desnacionalizar la Marina Mercante Nacional, buscando que Chile se integre a la cadena productiva asociada a la misma para tener efectos positivos. Al mismo tiempo, instó a no pensar que el triunfo será que el gobierno retire el proyecto de ley, porque eso significará seguir agudizando los problemas existentes.

El **Honorable Senador señor Sandoval** comentó que las falencias que se han visto respecto del cabotaje, se producen por algunas situaciones vinculadas a la reducida oferta o alta concentración de las empresas dedicadas a este rubro, que implica un elevado costo para la actividad.

Por otra parte, previno que el gobierno alude a la congestión del transporte terrestre, que podría mejorar con la aprobación del proyecto de ley en análisis.

En su opinión, se debiese estructurar una normativa que se haga cargo de manera integral del problema, y que no genere incertezas en materia productiva. En tal sentido, solicitó la opinión del Ejecutivo sobre el tema.

La **Honorable Senadora señora Carvajal**, descartó que la Marina Mercante Nacional haya sido prioridad por los gobiernos en las últimas décadas. Reafirmó lo anterior, haciendo presente que el proyecto de ley ingresó en agosto de 2021 a la Cámara de Diputados, por lo cual, manifestó su extrañeza frente a la suma urgencia que ha puesto el Ejecutivo para su tramitación en el Senado. A su entender, la discusión en este tema no puede ser apresurada por lo que sugirió conformar una mesa de trabajo con los asesores parlamentarios, el Ejecutivo y demás actores involucrados, donde se logre concordancia en los objetivos a seguir.

Recordó haber advertido a la Comisión, la posibilidad de que las medidas a tomar produzcan un incentivo perverso para que las trasnacionales obtengan una súper presencia que lleve a extinguir la Marina Mercante Nacional. Bajo esa mirada, instó a que se otorguen las garantías necesarias para que ello no ocurra.

Desde otra vereda, constató que no existe un diagnóstico unánime sobre el problema, por lo que preguntó a los representantes del Ejecutivo, en qué se basa la mirada que harían sostenible su propuesta, que apuntaría a la falta de competencia.

El **asesor del Programa de Desarrollo Logístico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Gonzalo Frigerio,** observó que en las presentaciones realizadas se confunden los proyectos de ley presentados a propósito de cabotaje. Explicó que el Mensaje original fue ingresado por Su Excelencia el ex Presidente de la República señor Sebastián Piñera, el cual proponía una apertura total del cabotaje, en tanto, el que es objeto de esta discusión corresponde a aquel aprobado por la Cámara de Diputados, que contiene indicaciones a su texto, presentadas por el gobierno actual.

Enfatizó que una de las diferencias es que el proyecto aprobado en el primer trámite constitucional considera un 100% de tripulación chilena, quedando descartada la presencia de tripulación extranjera en naves con bandera nacional. Aclaró que el Código del Trabajo permite hasta un 15% de tripulación extranjera, normativa que se aplica también a la Marina Mercante Nacional, con la salvedad que ese porcentaje solo puede ser utilizado en personal administrativo y no embarcado.

A modo de conclusión, el **Honorable Senador señor Núñez** hizo hincapié en que, conforme a lo establecido en la Ley de Navegación, solo se permite oficialidad y tripulación chilena embarcada.

La **Honorable Senadora señora Carvajal**, solicitó al Ejecutivo aclarar cuál es el porcentaje que, por vía de excepción, se permitiría para contratar tripulación extranjera en cabotaje de acuerdo con esta iniciativa legal.

El **señor Gonzalo Frigerio** explicó que una de las excepciones es el *waiver*, que lo pueden hacer empresas extranjeras con naves extranjeras y solo cuando no hay nave chilena disponible. Agregó que solo un 14% de la carga se mueve a través de esta modalidad.

En lo que atañe a reputación, confirmó que lo que se propone es pasar de capacidad a número de naves, por cuanto hoy en día el mercado está concentrado, existiendo básicamente dos armadores. De esta manera, informó que la finalidad es que puedan reputar también otros armadores.

Al mismo tiempo, sostuvo que se busca establecer restricciones a las reputaciones, como, por ejemplo, en el caso de la reputación a casco desnudo, donde en la legislación actual se puede traer una nave extranjera, con tripulación extranjera y hacer cabotaje hasta por diez años. En ese sentido, comentó que se persigue disminuir dicho plazo hasta un año, para luego operar solo con tripulación nacional.

En otro orden de ideas, aseveró que un diagnóstico común es la alta concentración del mercado del cabotaje que existe desde el paralelo 41 hacia el norte, donde operan solamente dos navieras.

Sobre el particular, el **Honorable Senador señor Núñez**, mostró sus dudas, puesto que, a su juicio, es complejo que una naviera mediana o pequeña pueda competir con aquellas que controlan el mercado nacional.

En ese sentido, la **Honorable Senadora señora Carvajal**, infirió que la vía que el Ejecutivo ha tomado a través de las modificaciones que plantea, es atraer grandes empresas extranjeras que puedan llegar a competir con aquellas nacionales de mayor envergadura.

El señor Gonzalo Frigerio recordó que uno de los puntos clave de la iniciativa legal en estudio es permitir el ingreso de capitales extranjeros para constituirse como navieras chilenas, debiendo operar bajo nuestra normativa, con tripulación 100% nacional, con nave abanderada chilena, pagando los impuestos correspondientes en Chile. Añadió que hoy en día operan regularmente doce navieras extranjeras que mueven el comercio exterior de Chile, frente a las tres empresas nacionales que son: la Compañía Marítima Chilena S.A. (CMC), Naviera Ultranav y CSAV Austral, donde esta última forma parte también de Hapag-Lloyd que cuenta con capitales chilenos y opera a nivel mundial.

Aclaró que cuando una nave se inscribe en el registro chileno, pasa a constituir reserva naval, a pesar de que cuenta con capitales extranjeros. Lo anterior, según sostuvo, impide que haya riesgo para la seguridad nacional puesto que es operada por tripulantes y oficiales chilenos.

El **Honorable Senador señor Sandoval**, puso de relieve que cuando se discute una iniciativa como esta, desde el punto de vista de los trabajadores y el empresariado se resaltan muchas amenazas, lo que resulta contrario a la mirada que da el Ejecutivo, en la cual se destacan las bondades que traería aparejadas. En ese contexto, llamó a buscar una fórmula que permita cerrar la discusión y aunar posiciones de la manera más acertada posible.

La Comisión, por la unanimidad de sus miembros, acordó constituir una mesa técnica entre los asesores parlamentarios y el Ejecutivo, con el objeto de aunar posiciones para perfeccionar la iniciativa legal en análisis.

El señor Gonzalo Frigerio fue de la opinión que la mesa de trabajo que se constituya lleve a cabo su labor durante la discusión en particular del proyecto de ley, con miras a perfeccionarlo.

El **representante del Sindicato de Empresa Administradora de Naves Humboltd, señor Daniel González,** adujo que si bien, la Marina Mercante de alto bordo está concentrada en dos empresas, hay que preguntarse las razones por las cuales a lo largo de las últimas décadas han disminuido notablemente las navieras chilenas que efectúan cabotaje.

Junto con ello, manifestó sus dudas respecto a la propuesta de creación de empresas chilenas con tripulación 100% nacional, puesto que –en su concepto- los costos de muellaje e impuestos suelen ser muy altos. Además, le pareció contradictorio que el mismo proyecto de ley proponga rebajar en un 6% de impuestos a las naves extranjeras, que ya vienen con un combustible más barato, unido al costo de su tripulación, que es notoriamente menor que el nacional.

Otro de los aspectos que trató fue la excepción de *waiver* con renovación de un año, donde pasado ese tiempo, pasaría a ser empresa chilena con bandera chilena. Puso el ejemplo de un armador extranjero que tiene diez buques *feeder* iguales, donde antes de terminar el segundo año promueve otro buque como *Waiver,* y así sucesivamente.

El **Honorable Senador señor Núñez**, comentó que le ha quedado claro que existe un grave problema, que se podría salvar formulando una indicación que proponga la mayor restricción posible para la aplicación de la norma, evitando que quede abierta para dichas prácticas.

Luego, afirmó coincidir con lo expuesto por el señor Daniel González, en cuanto a la creciente desaparición de las navieras chilenas, no obstante, remarcó que ese fenómeno también se da en otros sectores económicos, como farmacias, supermercados o bancos, lo que producto de una distorsión, tienden a concentrarse.

El **representante del Sindicato de Empresa Administradora de Naves Humboltd, señor Daniel González,** en lo que atañe a la ruta de salida, hizo hincapié en que la nave al hacer cabotaje y descargar la misma cantidad que carga, reduce considerablemente los costos frente a la embarcación chilena, que debe pagar por muellaje e impuestos, haciendo que la primera tenga pocas posibilidades de competir con la segunda.

La **Honorable Senadora señora Carvajal** señaló que la misión como legisladores es buscar el justo equilibrio. Por una parte, que el mercado nacional no se cierre, y por otra, que al abrirse no se vea invadido por el extranjero. Apuntó a fijar una estrategia que diseñe y estudie una solución.

Como segundo aspecto, propuso que para evitar burlar la ley se establezca una regulación de tarifas con sanciones estrictas en caso de contravención.

7) El **Presidente del Sindicato Interempresas Mar del Sur, señor Walter Sandoval**, valoró la disposición de los integrantes de la Comisión, informando que el Ministro de Economía, Fomento y Turismo, señor Nicolás Grau, a pesar de todas las cartas con solicitudes que se le hicieron llegar, no llegó a acuerdo con la organización que representa. En tal sentido, pidió que

los trabajadores y organizaciones sindicales sean escuchadas en esta instancia, puesto que dependen de la Marina Mercante Nacional.

El **Director del Sindicato de Trabajadores Navieros (SITRANAV), señor Javier Andrade,** observó que la iniciativa no se hace cargo del 15% de tripulación extranjera que eventualmente puede embarcar en Chile, así como tampoco del *waiver* cuando no hay oferentes nacionales. En este último caso, criticó esta excepción, toda vez que, a su juicio, nunca habrá otros oferentes chilenos, por la clara disminución de la Marina Mercante Nacional.

El asesor del Programa de Desarrollo Logístico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Gonzalo Frigerio, reiteró su solicitud de que la mesa técnica que se constituya inicie su labor durante la discusión en particular de este proyecto de ley.

Enseguida, volvió sobre ciertos aspectos ya expuestos que consideró esenciales, como lo concerniente al *waiver,* respecto del cual sostuvo que su aplicación es excepcional porque procede cuando no hay embarcaciones nacionales disponibles, lo que hace que compita con el transporte terrestre. Asimismo, subrayó que todo el movimiento de carga dentro de Chile realizado por navieros extranjeros está afecto a un impuesto de un 35% sobre el monto del contrato, significando una diferencia sobre las empresas nacionales que pagan un 2% sobre utilidades.

La **Honorable Senadora señora Carvajal**, enfatizó que es el Poder Legislativo el que define la conformación de la mesa técnica, y que incluso se ha decidido comenzar a trabajar antes de la votación en general del proyecto de ley, con la finalidad de estudiar los detalles.

En la misma línea, instó al Ejecutivo a revisar la suma urgencia que tiene la presente iniciativa, teniendo en cuenta que su discusión amerita un mayor análisis.

El **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Espinoza**, consideró necesaria la conformación de la mesa técnica, para así tener en cuenta todas las opiniones que se viertan durante la discusión en general de la iniciativa legal.

La Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Espinoza, Kuschel y Sandoval, a instancia del Honorable Senador señor Sandoval, acordó solicitar a la Biblioteca del Congreso Nacional un análisis del debate llevado a cabo durante el primer trámite constitucional de este proyecto de ley, junto con el estudio de las modificaciones introducidas en el primer trámite

constitucional al texto del Mensaje, que fueron formuladas por el gobierno actual mediante indicaciones.[6]

El **Presidente del Sindicato de Empresa Administradora de Naves Humboltd, señor Leonardo Retamales** llamó a tener en cuenta que las dos empresas grandes como ENAP y CODELCO, son las que ponen las condiciones y requisitos de alta exigencia cuando se trata de licitaciones, haciendo complejo que otras empresas puedan postular.

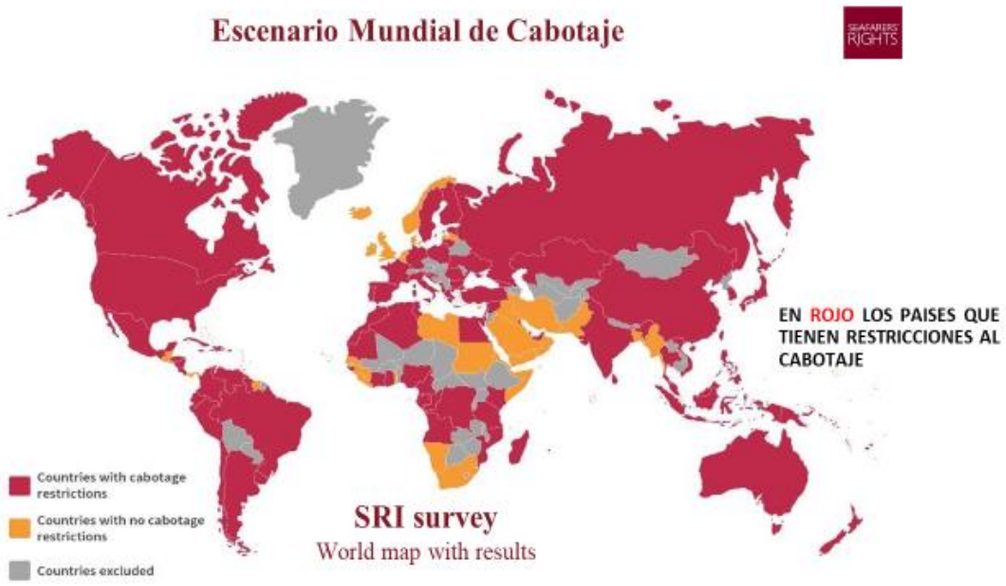
8) El Presidente del Sindicato Interempresa de Oficiales de Marina Mercante (SI.MAR), señor Héctor Azúa[7], por medio de una presentación, subrayó que este proyecto de ley tiene implicancias fundamentales para la industria marítima y sus trabajadores, y que existe una preocupación general sobre las posibles consecuencias negativas para la Marina Mercante chilena si no se protege adecuadamente el cabotaje nacional.

Enseguida, contextualizó la situación chilena dentro de un marco internacional. Citó un estudio de Seafarers Rights International (SRI), exhibiendo la lámina que sigue, que revela que la mayoría de los países impone restricciones al cabotaje, siendo un mercado en el cual Chile se encuentra en una posición atípica. Según el estudio, comentó que países con costas y sectores marítimos sólidos aplican fuertes restricciones, mientras que aquellos sin litoral no se ven en la necesidad de regular el cabotaje. Esta tendencia global, según sostuvo, debería servir de advertencia a Chile para reforzar las regulaciones que protejan su Marina Mercante frente a la competencia extranjera.

---

[6] Los Informes elaborados por la Biblioteca del Congreso Nacional se encuentran alojados en los siguientes links:
- Análisis a modificaciones introducidas en primer trámite constitucional al Boletín N° 14.532-15.
- Argumentos presentados en la tramitación legislativa del Proyecto de ley de fomento a la competencia en el mercado del cabotaje marítimo

[7] La presentación del aludido sindicato, se puede descargar desde el siguiente link: https://tramitacion.senado.cl/appsenado/index.php?mo=tramitacion&ac=getDocto&iddocto=21411&tipodoc=docto_comision



Una de las inquietudes principales que planteó es la posibilidad de que, con el proyecto de ley, se incentive a las navieras chilenas a cambiar su bandera a banderas extranjeras, conocidas como "banderas de conveniencia." Este cambio -según aseveró- permitiría que estas empresas contraten tripulaciones extranjeras, que suelen trabajar con salarios mucho más bajos y condiciones menos reguladas que las chilenas. En ese contexto, expresó su temor de que este escenario resulte en una pérdida masiva de empleos para oficiales y tripulantes chilenos, además de una precarización general de las condiciones laborales en la industria.

Por lo anterior, solicitó al Ejecutivo que garantice, como parte del proyecto de ley, que las navieras chilenas no cambiarán su bandera a banderas extranjeras. Según su análisis, si las empresas navieras migran a estas banderas, los tripulantes y oficiales nacionales quedarán en una situación de gran vulnerabilidad. Además, señaló que las banderas extranjeras generalmente no tienen restricciones de tripulación, lo que facilita la contratación de personal extranjero, un riesgo latente para la estabilidad laboral en el sector marítimo chileno.

Por otra parte, profundizó en la situación crítica que enfrenta la Marina Mercante chilena, enfatizando que la flota nacional se encuentra en declive. Comparó la situación actual con la del año 2000, cuando Chile contaba con 13 compañías navieras de alto bordo y 42 buques con bandera chilena. Actualmente, afirmó que quedan solo 3 compañías y 19 buques, de los cuales solo dos o tres se dedican al comercio exterior. Este decrecimiento, remarcó, es consecuencia de una falta de políticas efectivas para fomentar y proteger la industria nacional.

Explicó que las compañías navieras de alto bordo enfrentan una competencia desleal por parte de empresas extranjeras que operan bajo banderas de conveniencia, las cuales tienen costos significativamente más bajos debido a exenciones de leyes sociales y menores cargas tributarias. En ese contexto, indicó que la crisis no solo afecta a las navieras, sino que también pone en riesgo empleos especializados en el sector, como marinos mercantes y oficiales, quienes han visto cómo las oportunidades laborales disminuyen junto con las condiciones salariales.

Ahondó en que la adopción de estas banderas de bajo costo reduce en hasta un 54% los ingresos de los trabajadores en comparación con los navieros que operan bajo bandera chilena. Esto, en su opinión, conllevaría a una competencia desleal que perjudicaría a la Marina Mercante Nacional y desincentivaría a las empresas chilenas a mantener sus banderas nacionales, dado que operar con bandera chilena supone costos más elevados y mayores regulaciones.

También recordó el caso de Argentina, donde la flexibilización de las restricciones al cabotaje mediante el decreto 1772 de 1991 resultó en una crisis severa para su Marina Mercante, con la desaparición de 30 importantes empresas del sector. Según informó, esta medida tuvo efectos devastadores que el sector marítimo de ese país aún no ha superado, lo que, a su juicio, representa un claro ejemplo de las posibles consecuencias negativas del proyecto de ley en estudio.

Con el fin de mitigar los riesgos identificados, propuso las siguientes enmiendas a la iniciativa de ley, orientadas a proteger el cabotaje nacional y fortalecer la industria marítima chilena:

1) Restricción del Cabotaje a la Carga de Contenedores.

El **dirigente sindical, señor Azúa**, sugirió modificar el inciso primero del artículo 3° del proyecto de ley, en orden a restringir la excepción de cabotaje al transporte de contenedores, excluyendo así otros tipos de carga, como los graneles líquidos y los óleos, que pueden impactar más directamente en el mercado local. Argumentó que permitir el cabotaje de carga de comercio exterior en general podría abrir excesivamente el mercado a la competencia extranjera, perjudicando a las empresas nacionales.

2) Servicio Regular: Eliminación de la Renovabilidad en Permisos

Sobre el particular, propuso modificar el inciso tercero del artículo 3° de la iniciativa legal en informe, para eliminar la renovación automática de los permisos para naves extranjeras, limitando el permiso a una sola vez. Esto aseguraría que, si existen naves chilenas disponibles para prestar estos servicios, las naves extranjeras no podrían renovarlos, fomentando así la participación nacional.

3) Ruta de Salida: Limitación de la Carga de Cabotaje

Recomendó también modificar el inciso cuarto del artículo 3° del proyecto de ley, con la finalidad que se establezca una limitación del 15% para la carga de cabotaje que las naves extranjeras puedan transportar en rutas nacionales. Explicó que, actualmente, la iniciativa legal permitiría que las naves extranjeras movilicen grandes cantidades de carga nacional, lo cual pone en desventaja a las empresas chilenas. Esta medida, según argumentó, evitaría que las naves extranjeras compitan directamente con las navieras nacionales en condiciones desiguales.

Para concluir, comentó que existe un consenso global sobre la necesidad de proteger el cabotaje nacional, subrayando que, aunque se ha intentado alcanzar acuerdos con el gobierno para mejorar el proyecto de ley, las negociaciones no llegaron a buen término. En esa línea, insistió en que el objetivo debe ser establecer una política marítima integrada y sostenible que permita a la Marina Mercante chilena competir en condiciones equitativas y garantice la estabilidad laboral y las condiciones de los trabajadores nacionales.

A continuación, expusieron los **representantes del Consejo Superior del Transporte**.

9) En primer lugar, el **Gerente de Desarrollo y Presidente de la Asociación Gremial Chilena de Empresarios del Transporte Internacional de Carga por Carretera Chile (AGETICH)**, **señor Carlos Salazar[8],** manifestó su preocupación por el impacto que este proyecto de ley tendrá en la recaudación fiscal, principalmente en lo que respecta al IVA. Advirtió que no se ha determinado dónde tributarán las empresas en términos de impuestos específicos, renta, peajes, permisos de circulación y otros. Asimismo, subrayó que, a pesar de la participación activa de su gremio en el proceso legislativo, aún no se han presentado estudios rigurosos sobre el impacto ambiental y los costos asociados a la implementación de la iniciativa.

Sobre el perfil del sector de transporte de carga por carretera, explicó que el 92% de las empresas son pequeñas, el 6% medianas y el 2% grandes, con una facturación bien distribuida en un mercado altamente competitivo. En cuanto a los tipos de carga, mencionó graneles líquidos y sólidos, destacando que empresas como ENAP y CODELCO transportan graneles líquidos, mientras que CAP y Huachipato transportan graneles sólidos. También subrayó que el precio de los combustibles en las estaciones está determinado por el precio de importación, no por el costo del transporte

[8] La presentación de AGETICH se puede descargar desde el siguiente link: https://tramitacion.senado.cl/appsenado/index.php?mo=tramitacion&ac=getDocto&iddocto=21412&tipodoc=docto_comision

nacional, por lo que este proyecto -a su juicio- no generará una reducción de costos para el consumidor.

Igualmente, manifestó su preocupación sobre los usuarios intensivos de cabotaje, que operan en mercados intervenidos, donde los beneficios al consumidor serían limitados. Señaló que las navieras globales están concentradas en diez grandes empresas, de las cuales cinco controlan la mayor parte del transporte internacional.

En cuanto a las implicancias ambientales y laborales, comentó que, según datos del Ministro de Economía, Fomento y Turismo, señor Nicolás Grau, se prevé una reducción de 64.464 toneladas de CO_2 anuales como resultado de esta ley, lo que equivaldría a sacar de circulación unos 1.500 camiones. Esto se traduciría en la pérdida de aproximadamente 1.500 empleos, con un impacto directo en los salarios promedio de $1.250.000 líquidos que actualmente perciben los conductores. También expresó inquietud sobre el aumento de la informalidad, señalando que los empleos en servicios de transporte en condiciones desfavorables podrían reemplazar a los empleos de calidad en el sector.

Luego, destacó la falta de medidas de control y fiscalización en el proyecto de ley, especialmente respecto a las cargas peligrosas y combustibles. Además, advirtió que la mercadería que se transportará en espacios ociosos de buques extranjeros podría eludir la supervisión del Servicio Nacional de Aduanas. En ese contexto, dio cuenta de un informe de la ONU que identifica a los puertos chilenos como un punto de salida de drogas hacia Estados Unidos y Europa, lo cual podría agravarse sin una regulación adecuada.

Finalmente, dio cuenta de cómo la integración vertical entre compañías navieras y SAAM, una operadora chilena de puertos, logística y vehículos de remolque, facilita el servicio puerta a puerta de las navieras, lo que representa un desafío para la competitividad en el sector de transporte de carga terrestre.

10) El **Vicepresidente del Sindicato Profesional Interempresa de Choferes de Camiones (SITRACH), señor Miguel Díaz**, expresó la preocupación del gremio por los posibles efectos negativos del proyecto de ley en discusión, particularmente en relación con la informalidad laboral. En ese contexto, destacó los esfuerzos realizados durante años para formalizar el sector y mejorar las condiciones de los conductores, donde argumentó que, a través del trabajo sindical, se ha logrado establecer remuneraciones dignas y organizar un gremio históricamente desordenado, a fin de asegurar derechos como áreas de descanso y condiciones de seguridad para los conductores.

Subrayó que la iniciativa legal en informe representa un retroceso para el gremio, ya que podría llevar a una pérdida significativa de empleos

formales y a un aumento de la informalidad. Hizo presente que la tercerización de los servicios está ampliamente extendida, lo que lleva a una falta de control sobre las condiciones laborales de los conductores, muchos de los cuales no cumplen con los estándares de seguridad y profesionalismo requeridos, lo que, a su juicio, expone tanto a los conductores como a los usuarios de las carreteras a mayores riesgos.

Por otra parte, manifestó su disconformidad con este proyecto de ley, que en su opinión permite la entrada de empresas extranjeras que operarán sin respetar los avances logrados por el gremio en términos de formalización y seguridad laboral.

11) Enseguida, el **Presidente de la Federación de Dueños de Camiones de la V Región (FEDEQUINTA), señor Iván Mateluna**, expresó que se encontraba en contra del proyecto de ley desde sus inicios, especialmente cuando este fue discutido en la Cámara de Diputados. En particular, aseveró que la Federación que representa, considera que el objetivo de la ley, supuestamente orientado a reducir costos para el consumidor final en el transporte de ciertos productos, es cuestionable, especialmente a la luz de las fluctuaciones en los costos de flete experimentadas durante la pandemia. Ejemplificó sus dichos señalando que, durante dicho periodo, los fletes marítimos desde Asia a Chile llegaron a alcanzar precios de US$14.000 a US$15.000, lo cual incrementó el precio de insumos, como los neumáticos, de $80.000 a $140.000, con la posterior disminución de los fletes a valores entre US$3.000 y US$5.000.

Asimismo, el **dirigente sindical** manifestó su preocupación sobre el impacto laboral de la medida. Si bien reconoció la existencia de competencia en el sector, consideró que el proyecto afectaría negativamente la empleabilidad de conductores de camiones, quienes verían una disminución en las oportunidades laborales. En esa línea, sostuvo que, aunque los dueños de camiones podrían diversificar o vender sus equipos para explorar otros sectores, la principal preocupación es el riesgo de que numerosos conductores queden sin empleo.

También sugirió que podría estar ausente una discusión profunda sobre el impacto medioambiental y otros factores relevantes. Manifestó su deseo de que el proyecto sea revisado de manera más detallada, especialmente con la participación del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, con quien informó que sostuvo reuniones previamente.

12) El **Presidente de la Federación de Dueños de Camiones del Sur (FEDESUR), señor Carlos Bretti**, expresó su profunda preocupación por la iniciativa legal. Señaló que la industria salmonera constituye actualmente el segundo ingreso más importante para el país, y enfatizó que la actividad de transporte en Puerto Montt y sus alrededores depende en gran medida de los fletes que se generan en la zona, conectando con los puertos de la zona centro-sur.

Advirtió que, este proyecto de ley podría beneficiar a la industria salmonera en cuanto al traslado de contenedores vacíos hacia Puerto Montt y el envío de mercancías desde allí a los puertos de la bahía o directamente a mercados internacionales. No obstante, subrayó que esta situación implicaría una significativa pérdida de trabajo para los camioneros de la zona y, en consecuencia, un impacto negativo en toda la cadena de valor local. Explicó que esta cadena incluye a pequeños negocios que dependen del transporte de carga, como hosterías, talleres de vulcanización y otros servicios asociados al rubro, lo que reflejaría un perjuicio considerable para la economía local y las pequeñas empresas que giran en torno al transporte.

También expresó su descontento con el tratamiento de la medida, considerando que el sector no ha sido consultado de manera adecuada ni ha contado con una participación oportuna en el proceso. Por lo tanto, instó a la Comisión a tener mayor consideración hacia los sectores afectados.

13) El **Presidente del Sindicato de Interempresas de Gente de Mar (SIGEMAR) y de la Federación Nacional de Gente de Mar (FENAGEMAR), señor Cristian Grecco**, destacó la problemática de la Marina Mercante en Chile, que enfrenta un notable deterioro reflejado en la disminución de empresas, barcos y tripulaciones, además de la migración de esta actividad hacia el sur. Explicó que la Federación que lidera ha buscado soluciones para mejorar la legislación vigente, lo que les permitió incorporar indicaciones relevantes en la ley, como el establecimiento de un límite de eslora para las embarcaciones en el sur austral, que abarca desde Puerto Montt hacia el sur, y la conservación del artículo 14 de la Ley de Navegación, que exige que las tripulaciones sean 100% chilenas.

Enfatizó la necesidad de actualizar los estudios de impacto sobre esta nueva legislación, ya que –según comentó- las modificaciones recientes impulsadas por FENAGEMAR y otros sindicatos han beneficiado significativamente a los trabajadores, alejándose del enfoque de la legislación anterior que, a su juicio, favorecía principalmente a los empresarios. En este sentido, solicitó que esta legislación se mantenga como una herramienta de protección laboral, y no como un medio para ampliar los beneficios empresariales a costa de la fuerza laboral.

Entre las propuestas que planteó, destacó la implementación de un límite de eslora para resolver discrepancias sobre puntos de conflicto, como el uso de embarcaciones bajo la figura del "*waiver* caso a caso" y el arrendamiento a casco desnudo. Asimismo, hizo un llamado a los parlamentarios a mantener el requisito de tripulación chilena en su totalidad, dado su valor estratégico y laboral para la Marina Mercante Nacional, especialmente en el sur austral.

Por último, indicó que, si bien FENAGEMAR apoya la versión actual de la iniciativa, consideró que aún es posible realizar mejoras que protejan eficazmente a los trabajadores del sur.

Enseguida, el **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz**, remarcó que, a lo largo del proceso legislativo, ha tenido la oportunidad de dialogar con los representantes de los gremios y otros grupos interesados, lo que ha permitido enriquecer el contenido de la legislación en cuestión a partir de esa retroalimentación recibida en diversas instancias.

En este sentido, agradeció las contribuciones realizadas por los invitados y aclaró que el objetivo principal de la legislación que se está presentando es mejorar la eficiencia del transporte de carga en Chile, manteniendo en todo momento el cierre del cabotaje a la industria nacional, en contraposición al proyecto de ley del gobierno anterior, que planteaba abrirlo a la competencia extranjera.

Ahondó en que el proyecto de ley actual introduce excepciones específicas que buscan facilitar el movimiento de carga marítima, evitando que las embarcaciones nacionales deban desplazarse a otros países para conectar puertos chilenos. Este enfoque, según planteó, resulta fundamental, dado que la costa chilena es relativamente corta y, por ende, es necesario maximizar el uso de la infraestructura nacional para el transporte de carga. Aclaró que estas excepciones están diseñadas para incrementar la cantidad de carga que se puede movilizar por vía marítima, lo que a su vez optimiza el uso de embarcaciones disponibles, sin perturbar de manera significativa el mercado de transporte nacional ni poner en riesgo la soberanía del país, un aspecto que ha sido reiteradamente transmitido a la Armada.

En cuanto a las inquietudes en materia de competencia, explicó que las empresas extranjeras que operan en Chile están sujetas a un régimen impositivo que implica el pago de impuestos significativamente más altos que aquellos que enfrentan las empresas nacionales. Esto significa que las rentas generadas por los servicios de cabotaje prestados por navieras extranjeras son consideradas de fuente chilena, dado que la actividad se desarrolla dentro del país y, por lo tanto, están sujetas al Impuesto a la Renta.

Detalló que, dependiendo de si las naves son consideradas reputadas o no, las tasas impositivas aplicables varían entre un 20% y un 35%. A diferencia del Impuesto de Primera Categoría que enfrentan las empresas chilenas, que se cobra sobre las utilidades, el impuesto para las navieras extranjeras se aplica sobre el monto del contrato. Por ello, explicó que, desde una perspectiva tributaria, la iniciativa legal no establece ninguna ventaja normativa que favorezca a las embarcaciones extranjeras, y, en cambio, considera que las empresas chilenas gozan de una situación más ventajosa

que incentiva su constitución en el país y, por ende, su contribución al fisco chileno.

En esa línea, hizo presente que, de acuerdo con la información disponible, existen empresas internacionales interesadas en establecerse en Chile, lo que podría tener un impacto positivo en el empleo nacional. Resaltó que el proyecto de ley contempla incentivos para que estas empresas puedan explorar nuevas rutas, particularmente a través de un sistema de *waiver* anual, aplicable en aquellos casos donde no exista un servicio de navieras chilenas.

Respecto a la referencia a la experiencia argentina como un ejemplo negativo de apertura del cabotaje, manifestó que esta comparación no es pertinente, puesto que dicho país abrió el cabotaje de manera indiscriminada, mientras que Chile lo mantiene cerrado, introduciendo solo excepciones específicas que buscan fortalecer la industria nacional.

En cuanto a las sugerencias y observaciones planteadas por los diversos actores involucrados en el debate, consideró que todas ellas son discutibles y podrán ser objeto de reflexión en el proceso de análisis del proyecto de ley en particular. Afirmó que el gobierno ha mantenido un diálogo constante con los gremios, y este proceso de discusión no es la excepción, enfatizando que la participación activa de los actores involucrados es esencial para lograr una legislación que beneficie a todos.

Sobre la competencia en el mercado de transporte terrestre, destacó lo altamente competitivo del sector, el que –a su entender- cuenta con múltiples actores que ofrecen servicios de alta calidad a precios accesibles. Aseveró que el crecimiento del transporte de carga marítimo puede complementarse con el transporte terrestre, lo que abriría nuevas oportunidades para ambos sectores. Insistió en que la carga no se transporta simplemente de puerto a puerto, sino de origen a destino, lo que demuestra que la expansión del cabotaje puede, de hecho, crear sinergias positivas en el sistema logístico nacional.

Con respecto a las preocupaciones sobre la posibilidad de competencia desleal, reiteró que las empresas extranjeras, incluso aquellas que operan bajo banderas de conveniencia, estarán sujetas a un régimen impositivo que garantiza que paguen impuestos en Chile. Además, señaló que no toda la carga es apta para el transporte marítimo, y que existen numerosas mercancías que siempre deberán ser transportadas por tierra, lo que implica que el impacto de la competencia marítima sobre el transporte terrestre sería relativamente menor.

Finalmente, hizo hincapié en que el principal objetivo de este proyecto de ley es permitir que la carga marítima se movilice a un costo más bajo, evitando que deba ser transportada a otros países para conectar puertos chilenos. Afirmó que la iniciativa legal en estudio busca mejorar la competitividad del cabotaje en Chile, fortalecer la Marina Mercante Nacional y

crear un sistema logístico más eficiente que incluya tanto el transporte marítimo como el terrestre.

El **Presidente de la Federación de Dueños de Camiones de la V Región (FEDEQUINTA), señor Iván Mateluna**, manifestó que, aunque el objetivo general del proyecto de ley es la reducción de costos, consideró que este afecta principalmente a la carga que proviene del sur y que debe dirigirse a Perú, ya que el cabotaje no está abierto.

Destacó su preocupación por el hecho de que el proyecto no solo busca beneficiar a toda la industria del transporte, sino que se centra en una parte mínima de la carga que se moviliza en Chile. Al mismo tiempo, expresó su inquietud sobre el impacto que el proyecto podría tener en la industria del transporte, en particular en lo que respecta al transporte de corta distancia. Argumentó que en las distancias cortas hay una cantidad reducida de camiones operando, y que el proyecto podría resultar en una disminución de horas de trabajo para estos transportistas. Aclaró que su intención no era menospreciar a quienes trabajan en distancias cortas, como las rutas entre Santiago y Valparaíso, pero consideraba que el impacto del proyecto en el sector interprovincial sería considerablemente más relevante.

El Presidente del Sindicato Interempresa de Oficiales de Marina Mercante (SI.MAR), señor Héctor Azúa, destacó que el problema radica en la existencia de nuevos clientes que son, además, propietarios de la carga, citando como ejemplos a ENAP y CODELCO, quienes –según sostuvo- dictan las licitaciones y precios del mercado. Por ende, consideró que la concentración del mercado no es atribuible ni a los trabajadores ni a los navieros.

Junto con ello, expresó su preocupación por el futuro de la Marina Mercante Nacional. Para ilustrar sus puntos, mencionó que existen numerosas restricciones en el proceso de registro de naves bajo bandera nacional. Además, subrayó que la ley chilena no otorga prioridad a los acreedores de la hipoteca naval, lo que dificulta el financiamiento para que los empresarios nacionales adquieran naves.

El **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz**, aclaró que el proyecto de ley mantiene la disposición vigente, que establece que el 100% de la tripulación debe ser chilena. Asimismo, hizo presente que se está discutiendo la ley en términos generales, con la intención de posteriormente abordar sus particularidades. Consideró que esta legislación es de carácter urgente para un país que posee un extenso mar y una larga costa, que, en su opinión, no se utiliza de manera óptima en el ámbito del cabotaje, especialmente en la ruta desde Puerto Montt hacia el norte. Coincidió en que las condiciones de la marina que opera en dicho territorio son muy distintas a las que se presentan en la ruta desde Puerto Montt hacia el sur,

señalando que el proyecto de ley establece diferencias significativas al considerar barcos que superan la eslora mínima planteada.

Explicó que, aunque el proyecto mantiene el cabotaje cerrado, aumenta las excepciones en los mercados donde operan barcos de gran tamaño, mientras que no se aplican las mismas excepciones en los mercados donde navegan embarcaciones más pequeñas. Consideró que este es un aspecto que ha sido recogido de manera efectiva en el proyecto de ley, puesto que del paralelo 41 al sur, las condiciones de mercado son mucho más atractivas y no requieren la activación de una mayor competencia, lo que ha llevado a que las excepciones se dispongan en la zona del paralelo 41 al norte, donde operan los barcos de más de 150 metros de eslora.

Asimismo, destacó que se permitirá aprovechar la capacidad ociosa de las naves, lo que contribuirá a mitigar los riesgos de cierre de puertos, situaciones que son frecuentes en la costa nacional. De esta manera, apuntó a que un mercado de cabotaje más activo facilitará, a su vez, algunos transbordos de contenedores de última milla, lo que mejorará la efectividad de la logística nacional.

El **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Espinoza**, manifestó que, la Marina Mercante presenta características diversas, por lo tanto, destacó que la Comisión estará comprometida con la defensa de los intereses que se desarrollan desde Puerto Montt hacia el sur.

La **Honorable Senadora señora Loreto Carvajal** hizo presente lo relativo al establecimiento de la mesa de trabajo, consultando si existe algún avance. Asimismo, solicitó al Ejecutivo que se revisara la urgencia del proyecto en cuestión, anticipando que tenía numerosas dudas sobre los fundamentos del proyecto de ley.

Expresó que no se sentía convencida del proyecto, ya que, a su juicio, no se abordaban de manera efectiva las diversas temáticas planteadas por los expositores, las cuales no dejaban resuelto el asunto. Consideró que el país se encuentra en una situación de mercantilización absoluta, lo que se relaciona con la necesidad de fomentar la competencia. En este contexto, planteó interrogantes sobre el impacto de dicha competencia y sobre quiénes serían los competidores al promover el cabotaje y la navegación interna, así como la importancia de la franja marítima, que tiene implicaciones logísticas y de defensa nacional.

Agregó que era importante conocer los resultados del plan de trabajo que se había propuesto por la Comisión, en relación con la necesidad de un estudio previo por parte de los asesores y la mesa de trabajo.

El **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz**, indicó que, la mesa de trabajo aludida se llevó a cabo

efectivamente, en la cual se reunieron distintos asesores con el objetivo de planificar cada uno de los temas relevantes.

14) El **Presidente de la Asociación Nacional de Armadores A.G. (ANA), señor Enrique Ide**[9], manifestó su apoyo a la propuesta de modernización de la actual ley de cabotaje, una ley que ha estado vigente por mucho tiempo y que, en su opinión, necesita adaptarse a los cambios en la industria. Subrayó que la ANA está comprometida en promover una legislación que optimice la eficiencia en el transporte marítimo nacional, en particular en lo que respecta al cabotaje, y que la modernización de la ley podría impulsar estos objetivos.

Luego, destacó que, aunque apoya la propuesta de actualizar la ley, es fundamental mantener la reserva de carga para las naves de bandera chilena, permitiendo ciertas excepciones específicas. En ese sentido, adujo que la redacción actual del proyecto de ley presenta diversas ambigüedades y requeriría modificaciones significativas para garantizar una aplicación coherente y evitar la discrecionalidad. Específicamente, consideró que es necesario corregir algunos errores surgidos durante la tramitación de la ley para asegurar que los beneficios se distribuyan de manera equitativa y que las reglas sean claras para todos los actores involucrados.

Enseguida, recordó la importancia de la Marina Mercante en Chile, destacando que esta industria no solo tiene un peso considerable en la economía nacional, sino que también cumple un rol esencial en la conectividad del país. Explicó que actualmente existen 244 naves mayores en la flota, con un tonelaje de aproximadamente un millón de toneladas, y que el sector proporciona empleo, ya sea de forma directa o indirecta, a alrededor de 40.000 personas en el país. Precisó que, en el año 2023, aproximadamente 1.500 tripulantes y 1.000 oficiales trabajaban directamente en esta industria, que se encarga de conectar todos los puertos chilenos, demostrando así su relevancia en la integración del territorio.

Enfatizó que la industria naviera chilena es diversa y que cada segmento presenta realidades y necesidades particulares. Por ejemplo, mencionó que el segmento de naves mayores, que se dedica al transporte de graneles líquidos y secos, carga general y contenedores, se enfrenta a desafíos distintos a los que afectan a la flota que opera desde Puerto Montt hacia el sur, que se centra en la conectividad y en el servicio a la industria del salmón. Subrayó la importancia de no tratar a la industria como un bloque monolítico al diseñar políticas, ya que las particularidades de cada segmento demandan enfoques diferenciados.

---

[9] La presentación del expositor se puede descargar desde el siguiente link: https://tramitacion.senado.cl/appsenado/index.php?mo=tramitacion&ac=getDocto&iddocto=21550&tipodoc=docto_comision

Al referirse a los objetivos específicos del proyecto de ley, explicó que uno de los principales es permitir el reposicionamiento de contenedores de importación y exportación, algo que resulta crucial para el futuro desarrollo de puertos de gran escala. Sin embargo, señaló que el texto actual es ambiguo en este aspecto. Propuso una redacción más clara que excluya de la reserva del cabotaje a los contenedores de importación y exportación, así como a los contenedores vacíos, permitiendo así su transporte libre. Consideró que esta modificación contribuiría significativamente a la eficiencia del comercio exterior y a la competitividad del país en el mercado global.

El segundo objetivo que mencionó fue la posibilidad de que naves de bandera extranjera establezcan servicios regulares en zonas donde no existen servicios de cabotaje operados por naves chilenas. Expresó su apoyo a esta medida, pues permitiría cubrir rutas sin servicio de manera experimental, con la condición de que, si estos servicios demuestran ser rentables después de un año, los operadores extranjeros deberían utilizar naves de bandera chilena y someterse a las normas que rigen para las empresas navieras nacionales. Esta disposición, según sostuvo, podría fomentar el desarrollo de nuevas rutas y garantizar una competencia justa en el sector.

En cuanto a la eliminación de restricciones en las licitaciones internacionales, también coincidió en que esta es una medida adecuada. Del mismo modo, apoyó la propuesta de aumentar la capacidad de carga movilizable bajo exención de cabotaje de 900 a 3.000 toneladas, y sugirió adoptar un modelo similar al de Nueva Zelanda, donde se permite a las naves de tráfico exterior realizar cabotaje incidental bajo ciertas restricciones. Resaltó que el sistema neozelandés, implementado en la década de 1990, ha sido exitoso, pues permite a las naves extranjeras transportar carga dentro del país de manera limitada, sin afectar la reserva de carga para las naves nacionales. En su opinión, replicar esta normativa en Chile podría mejorar la competitividad del sector marítimo nacional y generar mayores eficiencias en el transporte de carga.

En cuanto a la posibilidad de contratar personal extranjero en naves chilenas, explicó que esta restricción es exclusiva de la industria marítima, ya que en otros sectores del país se permite la contratación de hasta un 15% de extranjeros. Destacó que, en situaciones excepcionales, como la pandemia, esta normativa resultó perjudicial, ya que hubo una escasez de tripulación chilena y la autoridad marítima no concedió permisos para contratar extranjeros. En tal sentido, propuso que se incluya la posibilidad de contratar personal extranjero en la ley, a fin de evitar futuras carencias de mano de obra y adaptarse a la realidad laboral de la industria marítima global.

A continuación, expresó su preocupación por los cambios introducidos en la normativa de reputación de naves. Aclaró que, actualmente, los armadores chilenos tienen la posibilidad de contratar naves extranjeras por periodos limitados para atender fluctuaciones estacionales o cuando sus

propias naves están en mantenimiento. Sin embargo, los cambios propuestos restringen esta posibilidad a naves de más de 150 metros de eslora, lo que en la práctica excluiría a cerca del 58% de las naves reputadas, ya que muchas de ellas tienen esloras inferiores. En su opinión, esta medida es un error que podría impactar negativamente en ciertas rutas, especialmente en el transporte de cargas fraccionadas como el cobre metálico entre puertos nacionales. Propuso que esta normativa se revise y que se mantenga el criterio original, el cual ha demostrado ser funcional y eficiente.

15) El **Director de la Asociación de Transporte Marítimo, Fluvial, Lacustre y Turístico Sur Austral (ARMASUR A.G.), señor Jaime Johnson**, al iniciar su presentación[10], explicó que ARMASUR, constituida desde 1992, agrupa a las principales empresas navieras, astilleros, y puertos privados en el sur del país, con enfoque en la conectividad y el transporte marítimo, además del turismo en las zonas australes.

Señaló que los problemas que la ley busca resolver, tales como el manejo de grandes volúmenes de carga y graneles en el norte del país, son distintos de las condiciones y necesidades del sur, donde existe una flota de 293 naves y 118 empresas navieras activas, en contraste con lo mencionado por otros expositores en cuanto a la supuesta concentración en dos empresas.

Sobre el particular, aclaró que, según las estadísticas de ARMASUR, además de estas empresas navieras, el sector cuenta con alrededor de 5.000 personas embarcadas y un significativo número de trabajadores indirectos en la cadena de valor del transporte marítimo. Esta actividad –a su juicio- ha mostrado un crecimiento sostenido, no un estancamiento, pues la flota ha pasado de 20 o 30 naves hace 20 o 30 años a cerca de 300 en la actualidad en la zona sur, reflejando una situación distinta a la percibida en el norte del país.

Asimismo, destacó que en el sur austral el cabotaje no presenta una concentración que pueda generar distorsiones en el mercado, como sucede en otros lugares. Explicó que en esta región existen 70 naves mayores dedicadas a la conectividad, con niveles de competencia sanos y con tarifas reguladas de acuerdo con la normativa chilena. También destacó que el sector de la acuicultura cuenta con 190 naves mayores y el turismo marítimo con 8 naves, en tanto que operan más de mil naves menores que también participan en estos mismos servicios. En este sentido, enfatizó que el 100% de la carga que se moviliza en esta región depende del transporte marítimo, dada la geografía y la falta de alternativas terrestres, lo que hace que las comunidades estén profundamente ligadas al mar.

---

[10] La presentación aludida se puede descargar desde el siguiente link: https://tramitacion.senado.cl/appsenado/index.php?mo=tramitacion&ac=getDocto&iddocto=21551&tipodoc=docto_comision

Sobre el proyecto de ley, explicó que ARMASUR observa con preocupación la falta de certeza que este tipo de legislaciones genera, aunque reconoció que el sector ha seguido creciendo a pesar de las dificultades. Expresó su apoyo a una posible flexibilización normativa que permita abordar las diferencias en el transporte marítimo, pero dejó claro que dicha flexibilización no debería afectar negativamente la actividad y competencia local. Puntualizó que el enfoque de la ley debería estar en hacer más competitiva la bandera chilena, y no en facilitar la entrada de buques extranjeros, lo cual va en contra del espíritu de fomentar el cabotaje nacional.

Mencionó que, si bien el proyecto de ley cuenta con aspectos positivos, otros puntos requieren ajustes, especialmente en la zona sur austral, donde la realidad marítima es diferente a la de otras regiones.

En relación con la concentración del cabotaje y la participación de actores extranjeros, explicó que existen riesgos significativos al permitir que buques de bandera extranjera ingresen a competir en las rutas del sur, dada la diferencia en los costos operativos y las condiciones laborales entre buques nacionales y de bandera de conveniencia. Afirmó que esta competencia podría llegar a desplazar a empresas chilenas más pequeñas que, por su arraigo y compromiso con la región, han demostrado estabilidad y permanencia incluso en situaciones adversas. Además, destacó que ARMASUR y las empresas navieras de la zona trabajan en coordinación con las comunidades y tienen un profundo vínculo con la actividad marítima local, operando con tarifas reguladas por el Estado y sujetas a la normativa laboral y tributaria nacional, lo que no ocurre con muchos operadores extranjeros.

Por otra parte, subrayó la importancia de la soberanía y el control local en una zona estratégica como el sur de Chile, donde la existencia de flotas nacionales es crucial para garantizar la seguridad y el abastecimiento en situaciones de emergencia o catástrofes. Recordó que otros países con geografías similares, como Japón y Corea del Sur, imponen restricciones a la participación de capital extranjero en sus flotas de cabotaje, y consideró que Chile debería seguir esta línea para mantener un control estratégico sobre la actividad marítima en el sur.

También destacó los esfuerzos de ARMASUR en la formación de capital humano, específicamente en la inclusión de jóvenes y mujeres en la actividad marítima. Señaló que desde hace años la organización que representa mantiene convenios con liceos y universidades, y opera un buque escuela para la formación de oficiales y tripulantes, lo que demuestra su compromiso con la educación y el desarrollo profesional en la industria. En tal sentido, manifestó su acuerdo con la intención de promover la inclusión de género, aunque aclaró que esta es una labor que ARMASUR ya viene desarrollando hace décadas.

Finalmente, enumeró una serie de propuestas para avanzar en la discusión legislativa de una manera que beneficie a la zona sur austral, incluyendo la exclusión de la región de ciertas disposiciones del proyecto de ley, como el cabotaje en la ruta de salida para las cargas que tengan origen o destino al sur del paralelo 41, así como el mantenimiento del capital mayoritario en manos chilenas para las empresas navieras. También propuso una mayor profundización en las medidas para fomentar la competitividad de la bandera chilena y la creación de un segundo registro que pueda potenciar el número de naves nacionales.

16) El **Director de la Alianza Marítima de Chile A.G., el señor Alejandro Tenorio**[11] expuso que, desde la perspectiva de la Alianza Marítima, el proyecto presenta lo que él denominó como "el primer pecado original" de manera visible, el cual consiste en fomentar la participación de navieras extranjeras en el mercado nacional. Consideró que este es un punto clave en la propuesta del proyecto, que permite, de forma encubierta, que las naves de comercio exterior operen en rutas de salida, es decir, cargando y descargando en puertos nacionales sin ser consideradas parte del cabotaje marítimo, lo que, a su juicio, afecta de manera directa a la Marina Mercante Nacional.

En contraste, defendió la legislación vigente, señalando que el Decreto Ley N° 3059 de 1979, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Ley de Fomento a la Marina Mercante tiene un principio rector claro: fomentar el desarrollo y la sustentabilidad de la Marina Mercante Nacional, sin dejar de lado el interés general de la Nación.

A continuación, abordó lo concerniente a la concentración del mercado en la marina de alto bordo, subrayando que el Índice de Herfindahl-Hirschman (HHI) está por encima de 2.500, lo que refleja una alta concentración en el sector. En este punto, insistió en la necesidad de proteger las fuentes laborales en el sector, particularmente en un contexto donde las navieras extranjeras están ganando terreno en el mercado nacional. De manera tajante, enfatizó que una competencia saludable y razonable es lo que se debe promover, y que, en la actualidad, la concentración del mercado no favorece dicho objetivo.

Luego, se refirió a la eficiencia portuaria, explicando que uno de los grandes problemas que enfrenta la industria portuaria es la falta de eficiencia operativa, un factor que afecta tanto a la competitividad del sector como a los costos finales para los usuarios. Destacó que uno de los factores clave detrás de los retrasos en los puertos es la falta de infraestructuras adecuadas, como bahías que ofrezcan abrigo contra las condiciones climáticas adversas. De acuerdo con datos de la Cámara Marítima Portuaria, Chile perdió durante el

---

[11] La presentación de la Alianza Marítima de Chile A.G. se puede descargar el siguiente link: https://tramitacion.senado.cl/appsenado/index.php?mo=tramitacion&ac=getDocto&iddocto=21549&tipodoc=docto_comision

periodo de agosto de 2020 a julio de 2021 un total de 345 millones de dólares debido al cierre de puertos, lo que genera un impacto negativo directo en la competitividad del sector. En este punto, comparó la situación de los puertos de Chile con los avances de otros puertos internacionales, como el puerto de Shanghái, que ha invertido en la construcción de un muelle de abrigo de un kilómetro de longitud para mitigar las condiciones climáticas adversas.

A continuación, comentó lo relativo al crecimiento de la marina costera en contraposición a la marina de alto bordo, destacando que este fenómeno ha sido constante a lo largo de los años. Señaló que la Marina Mercante costera ha experimentado un aumento sostenido, en parte debido a la importancia de la conectividad, el turismo y los apoyos culturales que brinda, lo que la convierte en un "cabotaje con sentido social". A su juicio, este tipo de marina tiene una fuerte componente estratégica de integración y compromiso con las comunidades, lo que contribuye al bienestar social y económico de diversas zonas del país. Reconoció que el gobierno actual ha hecho esfuerzos significativos para mejorar la conectividad en el país, no solo en el ámbito marítimo, sino también en el aéreo y el terrestre, un hecho que consideró positivo para la economía y las comunidades locales.

Sin embargo, a pesar de reconocer los avances, manifestó que la Alianza Marítima de Chile mantiene una postura crítica respecto al fondo del proyecto de ley, ya que, en su opinión, lo que este proyecto realmente promueve es la participación de navieras extranjeras en el mercado nacional, lo que gradualmente llevará a la desaparición de la Marina Mercante Nacional.

Finalmente, enfatizó que la Alianza Marítima de Chile aboga por mantener la definición de cabotaje tal como está en la legislación vigente, con el fin de proteger la Marina Mercante Nacional y garantizar la estabilidad de los empleos en el sector. En relación con la zona sur austral, destacó los avances logrados en términos de crecimiento de la Marina Mercante, las buenas condiciones laborales y el buen manejo de los recursos por parte de las autoridades. Pidió que, para el desarrollo de esta ley, se mantenga un equilibrio entre el fomento de la Marina Mercante Nacional y la protección de los intereses laborales y económicos del país.

17) El **Presidente de la Alianza Marítima de Chile A.G., señor Rodolfo Ponce**, señaló que, la legislación de fomento de la Marina Mercante debe ser modificada y adaptada, con el fin de permitir al país competir en igualdad de condiciones con las dinámicas internacionales de desarrollo.

En primer lugar, planteó la necesidad de resguardar las actividades generadas en el sur del país, diferenciando entre la Marina Mercante de alto bordo y la Marina Mercante costera, destacando la importancia de las actividades regionales. En este contexto, subrayó la relevancia de mantener la bandera chilena, la cual ha demostrado ser beneficiosa. Afirmó que no debería eliminarse ni vulnerarse, sino más bien perfeccionarse y hacerla más atractiva.

La bandera nacional –en su perspectiva- debe seguir siendo el registro primario, proponiendo la creación de incentivos como subsidios para los armadores que utilicen la bandera nacional en la compra, reposición o construcción de naves, en el marco de un esfuerzo público-privado. Subrayó que el Estado debe resolver estas problemáticas con los actores nacionales, y no involucrar a operadores extranjeros, lo cual, a su entender, no garantizaría el fomento y desarrollo del sector.

También destacó la posibilidad de otorgar beneficios tributarios tanto a los navieros como a las dotaciones de las embarcaciones, e incluso beneficios para los trabajadores que naveguen bajo bandera nacional.

En segundo lugar, abordó la problemática de las naves de alto bordo, señalando que estas son fundamentales para el suministro de cargas estratégicas relacionadas directamente con la productividad nacional. Indicó que, aunque algunas propuestas sugieren un monopolio en este sector, es importante tener en cuenta que las empresas que operan en este ámbito no son las mismas a lo largo del tiempo; algunas compiten con otras empresas nacionales y subsisten en el mercado. Por lo tanto, hizo hincapié en que, si estas empresas deben competir con empresas extranjeras, deben hacerlo en condiciones de igualdad. En este sentido, propuso el desarrollo de una bandera de segundo registro que fuese competitiva, que cuente con beneficios tributarios y laborales que contribuyan al crecimiento de la Marina Mercante de alto bordo, fomenten el empleo para los chilenos, atraigan inversión nacional y permitan recuperar el comercio exterior, mejorando la presencia de Chile en el ámbito global y fortaleciendo su capacidad de competencia.

Advirtió sobre la pérdida de ingresos fiscales derivados de la operación con banderas extranjeras que no tributan en el país y que, por lo tanto, no permiten el control efectivo en cuestiones fiscales.

Además, propuso que, toda nave extranjera que participe en licitaciones nacionales deberá por el tiempo que dure su contrato, hacer uso de la bandera de segundo registro y los alcances que establezca su uso.

También destacó la necesidad de que las naves con bandera nacional mantengan una dotación 100% chilena, y que las naves con bandera de segundo registro también cuenten con dotaciones nacionales, especialmente para las operaciones de cabotaje. Reiteró que la bandera de segundo registro debería estar orientada principalmente a las actividades de cabotaje y no tanto a la navegación de altura o interoceánica.

Junto con lo anterior, enfatizó la necesidad de modernizar la flota de naves mercantes, a través de la renovación constante de las naves, especialmente en el contexto de las empresas de cabotaje que ya están en proceso de renovación. En este sentido, sugirió establecer una antigüedad

máxima de 25 años para las naves, con el fin de asegurar la modernización de la flota.

Asimismo, planteó la importancia de mantener una reserva de carga para las naves chilenas o de segundo registro nacional, a través de incentivos públicos y privados que promuevan el uso nacional. Propuso, además, ampliar el servicio de transporte marítimo, mejorando la conectividad no solo en términos de cargas, sino también fomentando el transporte marítimo turístico, especialmente en las regiones del país que cuentan con potencial para el turismo embarcado. Este sector, dijo, podría recibir subsidios del Estado en el marco de un esfuerzo conjunto con el sector privado.

En cuanto a la formación de oficiales y tripulantes nacionales, destacó la necesidad de incluir beneficios estatales y de utilizar parte de los recursos captados a través de la Tarifa de Uso de Puerto (TUP) para financiar la capacitación y formación de personal en carreras asociadas al transporte marítimo. A este respecto, señaló que actualmente no existe claridad sobre el destino de los fondos retenidos por la TUP, los cuales ascienden a una cifra considerable de 750 millones de dólares, según datos de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (CAMPORT). Propuso que estos fondos sean transparentados y que una parte de ellos se utilice para apoyar la formación de profesionales y trabajadores del sector.

Finalmente, planteó la necesidad de que los estudios marítimos certificados por la autoridad marítima sean reconocidos por el Ministerio de Educación, lo que permitiría la homologación de títulos y la continuidad de estudios en este sector.

El **Honorable Senador señor Núñez** consultó a los invitados, cuáles serían las empresas más grandes, a lo cual el **Presidente de la Asociación Nacional de Armadores A.G. (ANA), señor Enrique Ide,** respondió que los miembros de la organización que representa son ULTRANAV, CMC, ULTRATAG, CPT, CSAV Austral Spa y Nachipa Wellboats. Aclaró que son aproximadamente 20 naves mayores, cerca de 30 remolcadores y 4 naves de transporte de salmones en el sur.

El **Honorable Senador señor Núñez** manifestó su inquietud respecto a la competitividad del sector y los niveles de concentración del mercado. Señaló que, aunque cada empresa tiene mérito y el crecimiento de estas se debe a su buen desempeño, es bien sabido que los mercados altamente concentrados pueden generar distorsiones. En este contexto, indicó que, la impresión general es que, desde Puerto Montt hacia el norte, en el cabotaje marítimo existe una concentración de la actividad, lo que, según las opiniones compartidas por los presentes, ha generado efectos negativos, tales como una menor cantidad de transporte de carga, altos costos y una disminución en el número de embarcaciones.

Asimismo, reflexionó sobre la realidad del transporte terrestre en el país, particularmente en su región, donde el sistema está colapsado, lo que hace más urgente buscar alternativas, como el transporte marítimo, que podrían aliviar la congestión y mejorar la situación. Reconoció que, si bien es necesario mejorar el sistema en el sur austral del país, también es fundamental hacer ajustes que favorezcan el desarrollo del transporte marítimo hacia el norte, ya que esto podría generar efectos positivos, incluso en la calidad de vida de las personas. Hizo énfasis en la situación que enfrentan aquellos que viajan al norte por carretera, donde gran parte de las rutas están saturadas por camiones, muchos de los cuales transportan productos minerales complejos y de alto riesgo, lo que representa un desafío adicional para el sistema de transporte terrestre. Por ello, destacó la importancia de considerar alternativas como los trenes y otros modos de traslado de productos, y que el proyecto de ley podría generar un impacto positivo en este sentido.

En cuanto a la tramitación de la iniciativa legal en informe, que según determinó la Sala del Senado, fue debatida, en primer término, por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones de esta Corporación, para luego ser analizada en esta instancia, y finalmente ser despachada a la Comisión de Trabajo y Previsión Social de la misma, hizo presente que la comisión técnica –que a su entender es la primera aludida- debiese ser la encargada de analizar y votar las cuestiones de fondo, por el mayor conocimiento sobre los temas en cuestión, ya que, a su juicio, abrir el debate en varias comisiones, podría generar distorsiones y complicar innecesariamente el proceso legislativo. En este sentido, subrayó la importancia de un trámite legislativo expedito, para evitar que el proyecto se vea repetidamente en diversas instancias, lo que podría retrasar su aprobación y diluir la relevancia de las decisiones tomadas en las comisiones especializadas.

La **Honorable Senadora señora Carvajal**, manifestó que, aunque coincidía en gran medida con el Honorable Senador señor Núñez, había puntos en los que no compartía completamente su visión. En primer lugar, destacó la importancia de tomarse el tiempo necesario para revisar este proyecto de ley.

Señaló que, al analizar este tema, es fundamental reconocer la relevancia del transporte marítimo y la Marina Mercante para el país. En este contexto, explicó que, si se divide el territorio nacional en dos zonas —del 41° paralelo hacia el norte y del 41° hacia el sur—, solo la zona del 41° hacia el sur tiene una extensión comparable a la totalidad de Japón, que cuenta con una población de 128 millones de habitantes y más de 5.000 islas. Este hecho, según sostuvo, subraya la magnitud del impacto que el proyecto puede tener para el país, especialmente en lo que respecta al comercio marítimo.

Recalcó que el tema de la Marina Mercante no debe reducirse exclusivamente al aspecto del transporte. Aseguró que el impacto de este proyecto es mucho más amplio, dado que se refiere a una situación comercial

esencial para Chile, y que debe considerarse cómo se manejan las mercancías dentro de un mercado global en el contexto de una economía no muy favorable. Señaló que la competencia es un objetivo necesario, pero advirtió que es crucial que el proyecto no termine incentivando una situación en la que las grandes transnacionales lleguen al país, eliminen la competencia local y adquieran supremacía, lo que consideró como una amenaza a la soberanía y competitividad nacional.

También propuso que, además de considerar el aspecto del transporte, se adopte una mirada más integral, que tenga en cuenta el impacto laboral que este proyecto podría generar. Explicó que cuando se abordan mercados sensibles, como el de la Marina Mercante, también se deben considerar las consecuencias sobre las pequeñas, medianas y grandes empresas, y particularmente sobre las condiciones laborales. En este contexto, sugirió que antes de proceder con la votación general, se realice un análisis detallado sobre el impacto laboral de este proyecto, proponiendo que la señora Ministra del Trabajo y Previsión Social informe al respecto, en el marco de la discusión en curso.

Luego, consultó sobre los resultados de la mesa de trabajo conformada. Aseguró que, según lo informado por el Ministro, se había reunido con los asesores de los parlamentarios, pero no con los representantes de los gremios ni con aquellos directamente involucrados o comprometidos con el proyecto. Consideró que esta omisión era algo que debía corregirse con urgencia, haciendo presente la importancia de contar con una discusión más amplia, en la que los actores involucrados tuvieran tiempo para exponer sus puntos de vista y se pudiera llegar a un consenso en relación con las indicaciones y cómo estas serían defendidas o votadas en el futuro.

Finalmente, subrayó la importancia de revisar de manera integral las propuestas y medidas del proyecto de ley, considerando tanto el fomento de la Marina Mercante como las condiciones de las empresas nacionales frente a la competencia internacional. Planteó que este análisis integral debería estar acompañado de un diagnóstico claro sobre la situación actual, de manera que, una vez en competencia, Chile no quede en desventaja frente a otras naciones.

El **Presidente de la Asociación Nacional de Armadores A.G. (ANA), señor Enrique Ide**, señaló que la concentración en el mercado de graneles se debe a la naturaleza del servicio, ya que son pocas las empresas que requieren este tipo de transporte y, además, existen economías de escala que hacen que el sector esté dominado por un número limitado de actores. Sin embargo, aclaró que esto no significa que haya un problema de competencia, ya que en las licitaciones que se realizan para el transporte de graneles participan diversos proponentes y la situación ha variado a lo largo del tiempo. A su juicio, las tarifas en este sector son competitivas a nivel internacional.

En este contexto, hizo referencia a dos medidas específicas que, en su opinión, contribuirán a incrementar la competencia. La primera medida consiste en eliminar la restricción sobre la propiedad de las empresas, permitiendo que extranjeros puedan participar en las licitaciones y establecerse en Chile, lo cual incrementará la competencia. La segunda medida es la simplificación y eliminación de un arancel que existía en las licitaciones internacionales, lo que permitirá –en su concepto- que embarcaciones de bandera extranjera puedan participar en estas licitaciones. Señaló que estas medidas están orientadas a aumentar la competencia en un segmento del mercado que, si bien está concentrado por la naturaleza del negocio, no presenta problemas en cuanto a la competencia.

A continuación, se refirió al predominio del transporte de carga hacia el norte del país a través de camiones. Reconoció que este fenómeno es real y que han existido varios intentos fallidos para establecer servicios regulares de cabotaje hacia esos territorios. Destacó que la ANA propone dos medidas para mejorar esta situación y aumentar el cabotaje hacia el norte. En primer lugar, sugirió replicar la experiencia de Nueva Zelanda, aprovechando la capacidad ociosa de las naves de comercio exterior para realizar cabotaje de manera incidental. A su juicio, esta capacidad ociosa podría ser utilizada para crear más tráfico de cabotaje hacia el norte, sin que implique una afectación directa a la competencia existente.

En segundo lugar, propuso permitir que naves extranjeras establezcan servicios en rutas donde no existan naves chilenas, pero con una limitación temporal, de no más de un año, para evaluar el funcionamiento de este modelo.

Subrayó que, en general, la ANA está de acuerdo con el enfoque del proyecto de ley y destacó la importancia de estudiar los detalles de las medidas propuestas para garantizar que se logren los objetivos de manera efectiva.

El **Presidente de la Alianza Marítima de Chile A.G., señor Rodolfo Ponce**, expresó que, aunque la ANA ha manifestado estar abierta a la competencia, es relevante señalar que el grupo ULTRANAV, que posee más de 400 naves, solo tiene 19 de ellas bajo bandera nacional. Esta situación, a su entender, genera inquietud, ya que se podría dar el caso de que esas naves, que actualmente enarbolan banderas extranjeras, puedan participar y competir directamente con las naves de bandera chilena. Destacó que este escenario plantea una preocupación legítima sobre la competitividad y el impacto que podría tener en el desarrollo de la Marina Mercante Nacional, especialmente si las naves extranjeras, que ya están operando bajo banderas no nacionales, pudieran participar en las mismas condiciones que las naves nacionales.

A continuación, enfatizó que uno de los pilares fundamentales del proyecto de ley debiese ser la defensa y el fomento de la Marina Mercante Nacional. En este sentido, expresó su preocupación sobre la falta de un

planteamiento claro que se refiera explícitamente al fomento de la Marina Mercante Nacional. Subrayó que este no parece abordar de manera adecuada cómo se apoyará el desarrollo de la flota nacional y cómo se equilibrará la competencia entre las naves extranjeras y las naves de bandera chilena.

En la misma línea, el **Director de la Alianza Marítima de Chile A.G., señor Alejandro Tenorio**, manifestó su inquietud respecto a la posibilidad de que los propietarios chilenos de naves, al estar asociadas con capitales extranjeros, puedan establecer compañías navieras en Chile, pero no estar efectivamente interesados en ello, sino más bien en buscar operar bajo banderas de conveniencia. Esto, a su juicio, podría tener un impacto negativo en el desarrollo de la Marina Mercante Nacional, al punto de poner en riesgo su desaparición.

El **Honorable Senador señor Núñez**, precisó que, es particularmente importante asegurar que se fomente una competencia efectiva, al mismo tiempo que se promueva el crecimiento de las empresas pequeñas y medianas. En este sentido, destacó que esta preocupación se enmarca en un modelo económico vigente en Chile, caracterizado por la concentración de mercados. Subrayó que esta concentración ha sido objeto de análisis en diversos sectores económicos, lo cual resalta la relevancia de fomentar la competencia, pero con las debidas precauciones para evitar que, en lugar de promoverla, se genere una distorsión que termine, por otros medios, concentrando nuevamente el mercado en pocas manos.

El **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz**, aseguró que, en términos generales, el proyecto de ley en discusión, cuenta con el apoyo de los actores involucrados, aunque reconoció que existen preocupaciones que deberán ser abordadas cuando se discutan los detalles más específicos. Por lo anterior, reiteró la disposición del gobierno para continuar con el diálogo con los distintos gremios y así incorporar aquellos elementos que surjan durante el proceso de discusión.

Puntualizó en que la iniciativa fue debatida durante seis meses con diversos gremios, cuyos aportes fueron recogidos en el texto final. En particular, destacó que el proyecto de ley mantiene la estructura de que el cabotaje sea una actividad reservada para las empresas nacionales, descartando las propuestas del gobierno del ex Presidente de la República, señor Sebastián Piñera, que proponían una apertura total. Además, subrayó que se han integrado diversas sugerencias planteadas por los gremios a lo largo del proceso.

En relación con los temas laborales, destacó que la Dirección del Trabajo se pronunció favorablemente respecto a la presente iniciativa. Asimismo, reiteró que su objetivo es fomentar la Marina Mercante Nacional y que contribuirá al fortalecimiento de la reserva naval del país. Señaló que las empresas internacionales que deseen operar en Chile deberán hacerlo bajo la

bandera nacional, ya que no existirá una ventaja tributaria que justifique operar con una bandera extranjera.

Respecto a las preocupaciones planteadas por algunos sectores, aclaró que la renovación de contratos para servicios internacionales solo se dará en aquellos casos donde no existan naves chilenas disponibles para ofrecer el mismo servicio. Si una nave internacional desea renovar su operación, hizo presente que la condición será que no haya oferta nacional disponible, siendo el espíritu del proyecto en cuestión.

Sobre otros temas, como el 15% de participación de tripulación extranjera, el **señor Ministro** indicó que, tras escuchar las diversas opiniones, se ha decidido mantener el 100% de tripulación nacional, tal como lo establece el proyecto de ley.

También abordó el tema de la operación de naves grandes en el sur del país, destacando que la geografía y las condiciones portuarias no permiten la operación de ese tipo de embarcaciones en esa zona, especialmente debido a las restricciones asociadas a los 150 metros de eslora, lo que asegura que el impacto del proyecto se concentre en las áreas más relevantes para la competitividad, es decir, en el norte del país.

Finalmente, aclaró que el proyecto de ley no influirá en las operaciones del sur austral, ya que las naves extranjeras solo podrán operar en rutas donde no haya servicios de naves chilenas. Aseguró que, a pesar de las discrepancias y las dudas que puedan existir, la iniciativa de ley se encuentra bien encaminada y será crucial para el país, no obstante, se seguirán discutiendo y ajustando los detalles para lograr una legislación que fomente la Marina Mercante Nacional y permita avanzar en la mejora de la competitividad del sector.

A continuación, el **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz**, señaló que la iniciativa legal en estudio es fruto de una mesa de trabajo que el Ejecutivo ha sostenido durante seis meses junto a sindicatos de trabajadores de la Marina Mercante de todo el país. Sostuvo que, si bien parte de los sindicatos se restó del acuerdo, el Ejecutivo ha mantenido su compromiso de respetar las medidas propuestas por estos gremios, lo que se ha defendido durante toda la tramitación.

A modo de cierre, destacó ciertos elementos clave que surgieron de este diálogo. Por ejemplo, mencionó la disposición que propone que la tripulación debe ser 100% chilena, aclarando que fue una sugerencia originada en los sindicatos. Asimismo, mencionó la disposición que busca que las embarcaciones deban tener una eslora mínima de 150 metros, que también surgió de las conversaciones con los trabajadores. Por otra parte, aseveró que se incluyó en el proyecto de ley la preferencia por naves chilenas cuando una

naviera nacional solicita un *waiver* anual, así como la excepción en la definición de cabotaje para el movimiento de comercio exterior, siempre y cuando no existan navieras chilenas que puedan suplir dicha actividad.

Otro de los aspectos importantes que destacó fue que la reputación a casco desnudo tendrá un límite de un año, después del cual se exigirá el reemplazo por trabajadores nacionales, la cual –según informó- fue una solicitud planteada por los sindicatos. De igual modo, señaló que la iniciativa legal contempla elementos propuestos por la Asociación Nacional de Armadores (ANA), tales como la regulación de la "ruta de salida".

Enseguida, enfatizó que este proyecto de ley mantiene el cabotaje bajo el dominio de naves chilenas, a diferencia del proyecto de ley presentado en el gobierno anterior que proponía liberalizar esta actividad. Además, subrayó que, aunque la presente iniciativa recoge diversas opiniones, existe un consenso general sobre la necesidad de actualizar la normativa en esta materia, una urgencia planteada por gremios, sindicatos y armadores.

Al mismo tiempo, previno que este proyecto no afectará el empleo ni las condiciones laborales nacionales; persigue proteger la zona austral del país y fortalecer la Marina Mercante Nacional. Afirmó que aborda una necesidad urgente en el sector y aseguró que el Ejecutivo seguirá abierto a analizar nuevas propuestas durante la discusión particular que se llevará a cabo.

Finalmente, señaló que, tras el despacho por esta Comisión, el proyecto de ley pasará a la Comisión de Trabajo y Previsión Social, donde se abordarán los aspectos laborales, con el fin de resolver posibles conflictos en dicho ámbito. Solicitó a Sus Señorías el apoyo a una ley que considera de gran relevancia y que es resultado del trabajo conjunto con los gremios y con los mismos legisladores.

El **Honorable Senador señor Sandoval**, señaló que diversas entidades han expresado dudas e inquietudes sobre el significado y las implicaciones de este proyecto de ley, especialmente en cuanto al impacto potencial en el empleo y el desarrollo de la actividad marítima. También hizo mención a los aspectos formulados por el Ejecutivo, que en general se refieren a los beneficios económicos asociados a la reducción de costos de transporte de flete.

Además, planteó ciertas interrogantes sobre las mesas de trabajo creadas en el marco de este proyecto: cuestionó cuántas mesas se constituyeron, cuántos actores han estado participando activamente hasta la fecha y cuántos se retiraron de estas instancias de discusión. Señaló que algunos actores manifestaron su retiro debido a que el proyecto parecía estar tomando una dirección distinta a la que esperaban como gremio.

Por último, reiteró la importancia de esclarecer la estructura de las mesas de trabajo y de conocer quiénes han continuado participando activamente, con el fin de avanzar en el perfeccionamiento del sistema de cabotaje en el país.

El **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz**, explicó que este proyecto de ley se originó durante el último año de la administración del ex Presidente de la República señor Sebastián Piñera y fue presentado inicialmente junto al entonces Ministro de Hacienda señor Ignacio Briones. En su versión original, comentó que la iniciativa proponía una liberalización total del cabotaje, permitiendo, por ejemplo, que navieras internacionales operaran en Chile con banderas y tripulaciones extranjeras.

Sin embargo, apuntó a que este gobierno ha adoptado un enfoque diferente, buscando mantener el cabotaje nacional para resguardar tanto la seguridad nacional como el empleo nacional. En este contexto, explicó que se ha llevado a cabo un trabajo exhaustivo con los sindicatos, logrando avanzar en una propuesta que favorezca al empleo nacional. Resaltó que en el proceso de diálogo se alcanzaron acuerdos con varios sindicatos, aunque posteriormente algunos de estos se retiraron, mientras que aproximadamente la mitad mantuvo su respaldo.

Asimismo, destacó los beneficios significativos que, a su juicio, aporta esta propuesta de ley al país, especialmente en un mercado que calificó como poco competitivo, sobre todo al norte del paralelo 41. Consideró que fortalecerá el empleo nacional y aumentará la presencia de mercantes nacionales, atrayendo a empresas internacionales que operen en Chile con naves y banderas nacionales, con miras a consolidar el sector marítimo del país.

C.-Votación en general y fundamento de voto

Una vez finalizadas las intervenciones, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Espinoza** puso en votación el proyecto de ley, en general.

- Puesto en votación el proyecto de ley, en general, contó con el voto en contra de los Honorables Senadores señora Carvajal y señor Kuschel, y con el voto favorable de los Honorables Senadores señores Espinoza y Núñez. El Honorable Senador señor Sandoval se abstuvo.

La **Honorable Senadora señora Carvajal** al fundamentar su voto, expresó que, si bien el proyecto ofrece una posibilidad de fomentar la competencia, en su opinión no aborda de manera suficiente el impulso necesario para la Marina Mercante Nacional. Manifestó que aún existen dudas

por aclarar, particularmente en relación con el impacto sobre el empleo, aspecto que fue destacado en sesiones previas.

En su opinión, la iniciativa no brinda la protección adecuada que el país requiere para fortalecer y fomentar la Marina Mercante Nacional ni contempla una visión integradora en este ámbito.

A su turno, el **Honorable Senador señor Núñez**, al fundamentar su voto favorable, subrayó que el debate sobre este proyecto de ley ha evidenciado la necesidad de promover el cabotaje como medio de transporte de mercancías, señalando que sería un error para la Comisión ignorar esta realidad. Destacó que dicha necesidad es especialmente evidente en la región de Puerto Montt hacia el norte, donde existen mayores complejidades y limitaciones en esta materia.

Consideró que el proyecto de ley fomenta la competencia en el sector y permite desconcentrar el mercado, actualmente dominado por un número reducido de empresas. Estimó que, de aprobarse la propuesta de ley, nuevas empresas podrían ingresar a esta actividad, lo cual sería positivo, ya que permitiría reducir los precios del cabotaje marítimo, beneficiando tanto al mercado interno como a las exportaciones al facilitar el transporte de productos a un menor costo.

Pese a lo anterior, reconoció la necesidad de que este proyecto de ley no afecte de manera negativa las actividades de cabotaje en la zona sur, valorando que el proyecto ya contempla ciertas medidas para abordar estas diferencias y la disposición del Ejecutivo para implementar otras medidas adicionales, si así lo requiere el debate legislativo.

El **Honorable Senador señor Sandoval** realzó que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones haya considerado las particularidades territoriales del norte y del sur austral en la iniciativa en estudio, ya que, en otras normativas, frecuentemente se aplican regulaciones uniformes desde Arica hasta zonas como Puerto Montt o Magallanes, pese a que las realidades en estos sectores son notablemente distintas.

Al mismo tiempo, recordó que el proyecto de ley original buscaba liberar el cabotaje, mientras que, en su forma actual, mediante indicaciones, el actual gobierno propone limitarlo. Manifestó comprender las motivaciones y los resguardos contemplados en el proyecto de ley, así como los múltiples intereses que suelen influir en estas iniciativas, especialmente en sectores como la pesca, donde confluyen intereses de la pesca industrial y la pesca artesanal.

Si bien manifestó tener algunas dudas sobre el proyecto de ley, aclaró que en esta instancia se trata solo de una votación en general, y que, en la discusión en particular, espera que se aborden y clarifiquen varios aspectos.

Además, mencionó que algunos cambios propuestos en el Decreto Ley N° 2.222 del Ministerio de Defensa Nacional, que Sustituye la Ley de Navegación, como la clasificación de naves, no han recibido suficiente atención.

Por lo anterior, expresó que se abstendría de emitir su voto.

Finalmente, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Espinoza**, adhirió a los argumentos esgrimidos por el Honorable Senador señor Núñez, expresando su voto a favor.

Al existir una abstención que incide en el resultado de la votación, se procedió a repetirla, en virtud de lo dispuesto en el inciso primero del artículo 178 del Reglamento del Senado. El nuevo resultado fue el siguiente:

- Puesto en votación el proyecto de ley, en general, este fue rechazado por la mayoría de los integrantes de la Comisión, Honorables Senadores señora Carvajal y señores Kuschel y Sandoval, y contó con el voto favorable de los Honorables Senadores señores Espinoza y Núñez.

\- - -

TEXTO DEL PROYECTO

En mérito de los acuerdos precedentemente expuestos, la Comisión de Intereses Marítimos, Pesca y Acuicultura propone a la Sala rechazar, en general, el proyecto de ley aprobado por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

A título meramente ilustrativo, se transcribe el texto de la iniciativa legal que la Comisión recomienda desechar, en general.

\- - -

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 y aparte, que pasa a ser punto y seguido el siguiente texto:

“Asimismo, 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, y promoverá un acceso equitativo y en igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres.”.

2. Reemplázase el artículo 3 por el siguiente:

“Artículo 3.- Se entenderá por cabotaje 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. Tampoco se considerará como cabotaje el transporte de contenedores vacíos entre puntos del territorio nacional. El reglamento determinará la forma y condiciones para verificar la ocurrencia de los casos anteriores. El cabotaje queda reservado a las naves chilenas, con las excepciones que señala esta ley.

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 que 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 debe 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 si no existen 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, y se acogerán 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, tiempo 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 embarque de carga señalada en el inciso anterior, podrán impugnar su resultado dentro del plazo de tres días hábiles contado desde la fecha de la adjudicación, ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Dicho organismo deberá resolver dentro del plazo de diez días hábiles, contado 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. En el artículo 4:

a) Reemplázase en el inciso noveno las expresiones “la Comisión que se crea en este artículo”, “la Comisión señalada en este artículo” y “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, serán

ejecutadas a través del Departamento de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre, y deberán notificarse según determine el reglamento.”.

d). Elimínase el inciso duodécimo.

4. En el artículo 5:

a) Elimínase el inciso segundo, pasando el actual inciso tercero a ser segundo.

b) En el inciso tercero, que ha pasado a ser segundo:

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 a 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 es 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, 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, el que podrá prorrogarse 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. Podrá reputar como chilena hasta el 50% del número de naves que conforma su flota registrada en el país. Para efectos de lo anterior, solamente se contabilizarán las naves que se encuentren en operación, según la forma y condiciones que establezca el reglamento. Las referidas 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. Para los efectos de la resolución respectiva, las empresas deberán remitir tales contratos de arrendamiento o fletamento al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, dentro del plazo de siete días hábiles contado desde la fecha de la suscripción del respectivo contrato.

También se reputarán como chilenas para los efectos de la reserva de carga, las naves cuya antigüedad de construcción no sea mayor a 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 y que cuenten con la autorización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

En los casos a que se refiere el inciso anterior, los contratos de arrendamiento con promesa u opción de compra no deberán convenirse 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 es 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 subsista 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.”.

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:

1. 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”.

2. Elimínase en la letra b) la frase “que sus administradores, en su caso, sean chilenos;”.

3. 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.

Artículo transitorio.- El reglamento que debe dictarse en conformidad a esta ley deberá ser sometido a consulta de la Autoridad Marítima.”.

- - -

ACORDADO

Acordado en sesiones celebradas los días **7 de agosto de 2024**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Fidel Espinoza Sandoval (Presidente); señora Loreto Carvajal Ambiado, y señores Carlos Kuschel Silva; Daniel Núñez Arancibia, y David Sandoval Plaza; **11 de septiembre de 2024**,

con asistencia de los Honorables Senadores señor Fidel Espinoza Sandoval (Presidente), y señores Carlos Kuschel Silva; Daniel Núñez Arancibia, y David Sandoval Plaza; **2 de octubre de 2024**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Fidel Espinoza Sandoval (Presidente); señora Loreto Carvajal Ambiado, y señores Carlos Kuschel Silva; Daniel Núñez Arancibia, y David Sandoval Plaza; **9 de octubre de 2024**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Fidel Espinoza Sandoval (Presidente); señora Loreto Carvajal Ambiado, y señores Carlos Kuschel Silva; Daniel Núñez Arancibia, y David Sandoval Plaza; **30 de octubre de 2024**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Fidel Espinoza Sandoval (Presidente); señora Loreto Carvajal Ambiado, y señores Carlos Kuschel Silva, y David Sandoval Plaza; **6 de noviembre de 2024**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Daniel Núñez Arancibia (Presidente Accidental); señora Loreto Carvajal Ambiado, y señor David Sandoval Plaza, y **13 de noviembre de 2024**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Fidel Espinoza Sandoval (Presidente); señora Loreto Carvajal Ambiado, y señores Carlos Kuschel Silva; Daniel Núñez Arancibia, y David Sandoval Plaza.

Sala de la Comisión, a 13 de noviembre de 2024

MAGDALENA PALUMBO OSSA
Abogada Secretaria Accidental de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS, PESCA Y ACUICULTURA, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, 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).

I. OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: Mejorar la eficiencia del transporte de carga en Chile, fomentar la competencia y flexibilizar el uso de las excepciones al cabotaje nacional, que la misma ley contempla.

II. ACUERDOS: Rechazado en general (3x2)

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: consta de tres artículos permanentes y de un artículo transitorio.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: No hay.

V. URGENCIA: Suma.

VI. ORIGEN E INICIATIVA: Cámara de Diputados. Mensaje del ex Presidente de la República, señor Sebastián Piñera Echeñique.

VII TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo.

VIII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS: 85 votos favor, 26 en contra, 6 abstenciones.

IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 23 de noviembre de 2023.

X. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe, discusión en general.

XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:

- Decreto ley N°3.059, de 1979, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de Ley de Fomento a la Marina Mercante.

- Decreto ley N°2.222, de 1978, del Ministerio de Defensa Nacional, que sustituye la Ley de Navegación.

Valparaíso, a 13 de noviembre de 2024

MAGDALENA PALUMBO OSSA
Abogada Secretaria Accidental de la Comisión

Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N° 19.799
Para verificar la integridad y autenticidad de este documento ingrese el código de verificación: 7450-d1776a en:
https://firma.senado.cl/verificador/docinfo