Argumentos presentados en la tramitación legislativa del Proyecto de ley de fomento a la competencia en el mercado del cabotaje marítimo

Boletín 14532-15, que modifica la Ley de Fomento a la Marina Mercante y la Ley de Navegación

Autora

Claudia Cuevas Saavedra
Email ccuevas@bcn.cl
Tel.: (56) 2 2270 1883

Documento elaborado para la Comisión de Intereses Marítimos, Pesca y Acuicultura del Senado en el marco de la discusión del PL Boletín 14532-15

Nº SUP: 143269

Resumen

Alrededor de treinta y dos organizaciones, siete académicos y expertos y un lonco han presentado su postura ante las comisiones legislativas de la Cámara de Diputadas y Diputados y ante la comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado.

Según se ha declarado, las organizaciones que están a favor son: Asociación de Consumidores Formadores de Organizaciones Juveniles de Consumidores/as, Asociación Logística de Chile A.G., Cámara Marítima Portuaria de Chile, Confederación Nacional de Dueños de Camiones, Corporación de Puertos del Conosur, Federación de Sindicatos Marítimos, Federación Nacional de Gente de Mar, Frutas de Chile, Corporación Nacional de Consumidores y Usuarios, Sindicato de Interempresas de Mujeres Mercantes/41° al Sur, Consejo Austral de Trabajadores del Sur, Organización de Consumidores y Usuarios y académicos Claudio Agostini y Ignacio Briones, economista Andrea Butelmann y abogado Patricio Cuevas. Algunas posturas manifestadas son: Beneficios resultantes para la competencia del mercado y para los consumidores, descentralización del país, menos contaminación, mayor desarrollo de puertos centro-norte, mayor demanda, baja de cesantía, entre otras.

En tanto, se han declarado en contra: Alianza Marítima de Chile, Alianza Marítima de Chile A.G. Clúster Marítimo Nacional, Federación de Sindicatos Navieros de Trabajadores del Sur, Federación Gremial de Dueños de Camiones, Federación Nacional de Sindicatos de Oficiales de Naves Mercantes y Especiales de Chile, Sindicatos de Conductores Intempresas/Profesional de Choferes de Camiones de Chile, Sindicato de Empresa Administradora de Naves Humboldt Ltda., Sindicato de Oficiales, Sindicato de Interempresas Mar del Sur, Sindicato de Interempresas de Mujeres Mercantes/41° al Sur, Asociación de Capitanes de Altamar y Prácticos Nautilus, Asociación Gremial de

Armadores del Transporte Marítimo, Fluvial, Lacustre y Turístico Sur Austral, Asociación Nacional de Armadores de Chile, Colegio de Ingenieros de Marina Mercante de Chile, Comisión de Innovación y Competitividad del CORE Provincia Llanquihue, Federación de Camioneros del Sur, Federación de Tripulantes de la Marina Mercante de Chile, Fundación Mascarona para la Gente de Mar, Sindicato Interempresa de Oficiales de Marina Mercante, Lonco Juan Guaquin y académicos Claudio Barroilhet, Max Genskowsky y Augusto Barahona. Algunas preocupaciones: Pérdida fuente laboral, precariedad/desaparición de la marina mercante nacional, migración de competencias profesionales, competencia desleal, afectación de soberanía, seguridad nacional y transporte carretero, entre otras.

Introducción

Este documento responde a la solicitud de la Comisión de Intereses Marítimos, Pesca y Acuicultura de presentar un resumen de las diversas posturas expuestas por los distintos invitados a las respectivas comisiones legislativas del Congreso Nacional en el contexto de la discusión del proyecto de ley "Boletín 14532-15, que modifica la Ley de Fomento a la Marina Mercante y la Ley de Navegación", por los representantes de los distintos sectores involucrados.

Considerando que la iniciativa ha sufrido diversas modificaciones durante su tramitación, principalmente, producto de las diversas indicaciones introducidas por el Ejecutivo[1], se da cuenta de las exposiciones de los intervinientes en el primer trámite legislativo desarrollado en la Comisión de Obras Públicas, Transporte y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputadas y Diputados, las exposiciones de quienes han presentado en el Senado y que, habiendo participado en la Cámara han vuelto a presentar[2] en éste (en la Comisión del Transporte y Telecomunicaciones del Senado) en su segundo trámite constitucional. Complementariamente, se presenta un anexo que revisa la experiencia extranjera sobre los aspectos regulatorios del proyecto de ley[3].

Para la elaboración del trabajo se utilizó la información disponible en los sistemas de tramitación legislativa del Senado y de la Cámara de Diputadas y Diputados.

I. Antecedentes

El proyecto de ley Boletín 14532-15 propone modificar la Ley de Fomento a la Marina Mercante y la Ley de Navegación, para fomentar la competencia en el mercado del cabotaje marítimo. La iniciativa fue ingresada a la Cámara de Diputadas y Diputados el 17 de agosto de 2021, siendo aprobada, en su primer trámite legislativo, el 22 de noviembre de 2023 con 85 votos a favor, 26 en contra y 6 abstenciones.

[1] Para más información: Informe "Análisis a modificaciones introducidas en primer trámite constitucional al Boletín N°14.532-15. Proyecto de ley que modifica la Ley de Fomento a la Marina Mercante y la Ley de Navegación, para fomentar la competencia en el mercado del cabotaje marítimo".
[2] En este caso, se presenta su última exposición, situación que se indica con un asterisco (*).
[3] Basado en BCN, 2024.

El 23 de noviembre de 2023, comenzó su segundo trámite legislativo, en la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado. Posteriormente, el 6 de junio de 2024, pasó a discusión en la Comisión de Intereses Marítimos, Pesca y Acuicultura de la misma Cámara, donde se encuentra actualmente.

i. Legislación vigente

1) **Ley de Fomento a la Marina Mercante**[4], en adelante, **LFMM**: Norma que busca estimular el desarrollo y favorecer la mantención de la Marina Mercante del país en armonía con el interés general. El Estado de Chile propenderá a apoyar a las empresas navieras chilenas para obtener acceso a los mercados mundiales de transporte marítimo y para que transporten, efectivamente desde o hacia Chile, una parte relevante de las cargas marítimas.
2) **Ley de Navegación**[5], en adelante **LN**: Ley que regula todas las actividades concernientes a la navegación o relacionadas con ella.

ii. Definiciones

a) "**Naviero chileno**" o "**empresa naviera chilena**"[6] [7]: Persona natural o jurídica que cumpla con los requisitos que se exigen para abanderar una nave en Chile. Asimismo, las personas naturales o jurídicas que, cumpliendo con los demás requisitos exigidos, reputen naves.
b) **Cabotaje**[8]: 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. El cabotaje queda reservado a las naves chilenas, con las excepciones que señala la LFMM.
c) **Cabotaje de pasajeros**[9]: 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.

En la actualidad, el cabotaje está reservado a naves chilenas[10], prerrogativa denominada "reserva de carga". Conforme con este principio, se establecen exclusiones y restricciones respecto de naves de bandera extranjera, en cuya virtud se impide el ejercicio del cabotaje por parte de estas naves, en la medida que no se verifique alguna de las situaciones excepcionales establecidas por ley para su ejercicio[11].

iii. Excepciones[12]

Las naves extranjeras podrán participar en el cabotaje marítimo entre puertos, siempre y cuando:

A. Carga

1) **Volúmenes de carga superiores a 900 toneladas**, previa **licitación pública** efectuada por el usuario, convocada con la debida anticipación. En este caso y para el solo efecto de la

[4] Decreto Ley N°3.059, Ley de Fomento a la Marina Mercante de 1979 (última modificación 2019).
[5] Decreto Ley N°2.222, Sustituye Ley de Navegación de 1978 (última modificación 2022).
[6] Art. 1°, Decreto Ley N°3.059, Ley de Fomento a la Marina Mercante de 1979 (última modificación 2019).
[7] Según el art. 14° de la LN, para mantener enarbolado el pabellón nacional, se requiere que el capitán de la nave, su oficialidad y tripulación sean chilenos. Sin embargo, en caso de huelga, se podrá autorizar la contratación de personal extranjero para contratar trabajadores matriculados en conformidad a la ley extranjera.
[8] Art. 3°, Decreto Ley N°3.059, Ley de Fomento a la Marina Mercante de 1979 (última modificación 2019).
[9] *Ibidem*.
[10] *Op. Cit.* Art. 3°, Decreto Ley N°3.059, Ley de Fomento a la Marina Mercante de 1979 (última modificación 2019).
[11] BCN, 2024.
[12] *Op. Cit.* Art. 3°, Decreto Ley N°3.059, Ley de Fomento a la Marina Mercante de 1979 (última modificación 2019).

adjudicación de la licitación, las ofertas con naves mercantes extranjeras se incrementarán en un porcentaje similar al de la tasa general del arancel aduanero, de acuerdo con el procedimiento que señale el Reglamento.

2) **Volúmenes de carga iguales o inferiores a 900 toneladas** y **no exista disponibilidad de naves bajo pabellón chileno**, conocido como **permiso especial** o ***waiver***, 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.
3) **Transporte de contenedores vacíos**, conocida como **reputación**[13] [14] o **registro temporal**, entre los puntos del territorio nacional, y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva, sólo podrá realizarse por armadores u operadores extranjeros cuando exista **idéntica facultad** (principio de **reciprocidad**) **para las empresas navieras chilenas en los países de la nacionalidad y domicilio del respectivo armador u operador de la nave**.

B. Pasajeros

1) **Capacidad de transporte sea igual o superior a 400 pasajeros**.
2) **Capacidad de pernoctación a bordo**.
3) Función del transporte de pasajeros: **Fines turísticos**. La exigencia relativa a que el cabotaje de pasajeros por naves extranjeras deba desarrollarse solamente entre puertos no será aplicable a las recaladas de dichas naves en el Archipiélago Juan Fernández y en Isla de Pascua.

iv. Problemas por resolver

De acuerdo con el Ejecutivo, es necesario aumentar la competencia en el sector para: Reducir los costos de las empresas y los precios al consumidor final, fortalecer el transporte marítimo y reducir las emisiones de CO_2 con esta modalidad, mejorar la logística de carga y promover la inversión extranjera[15].

Asimismo, en líneas generales, de acuerdo con el Ejecutivo, los principales problemas son: estancamiento del mercado, altas tarifas, ineficiencias operativas debido al cierre de puertos por razones climáticas y doble pago de recorrido[16] [17].

En tal contexto, las excepciones actuales presentan, según el Ejecutivo, los siguientes problemas[18]:

[13] Se reputan como chilenas hasta en un 100% de sus tonelajes propios, las naves arrendadas por empresas navieras chilenas a casco desnudo con promesa u opción de compra, cuya antigüedad de construcción no sea mayor de 5 años, siempre que el plazo para celebrar el contrato prometido o hacer efectiva la opción de compra no sea superior a 8 años. Si la antigüedad de construcción de dichas naves no fuere superior a 1 año, el plazo para celebrar el contrato prometido o hacer efectiva la opción de compra podrá aumentarse hasta un total de 10 años. Se considerarán como de tonelaje propio, las naves bajo pabellón chileno y aquellas en construcción en astilleros nacionales.
[14] Podrán reputar como chilenas, hasta por un plazo de 3 años, las naves que sean arrendadas a casco desnudo, sin promesa de compra, 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.
[15] Exposiciones del Ministro Juan Carlos Muñoz en las sesiones de las comisiones de la Cámara de Diputadas y Diputados, en el contexto de las indicaciones sustitutivas del Ejecutivo.
[16] "Para carga con destino a La Paz, se debe pasar por el Callao, para su tra[n]sbordo a Arica porque extranjeras no pueden hacer el cabotaje".
[17] *Ibidem*.
[18] *Ibidem*.

A. **Volúmenes de carga superiores a 900 toneladas, previa licitación pública** ("excesiva burocracia"):
1) Derecho de reclamación de las navieras chilenas ante la adjudicación de una extranjera.
2) Castigo del 6% de arancel aduanero a las ofertas navieras.

B. **Volúmenes de carga iguales o inferiores a 900 toneladas y no exista disponibilidad de naves bajo pabellón chileno (permiso especial** o **waiver)** ("Representa el 0,14% de lo movilizado por cabotaje"):
1) Límite de 900 toneladas es bajo.
2) Facultad para excluir a naves extranjeras reduce la participación por la incertidumbre del otorgamiento.

C. **Transporte de contenedores vacíos**, conocida como **reputación** ("Representa el 26,4% de lo movilizado por cabotaje"):
1) 50% de registro propio de tonelaje permite que sólo 3 naves puedan hacer uso de la reputación.
2) No hay límites para que empresas chilenas hagan, repetidamente, uso de la reputación.

II. Posturas expresadas en la tramitación del proyecto de ley

Cabe señalar que los postulados del Ejecutivo fueron expuestos por los representantes de los Ministerios de: Transporte y Telecomunicaciones; Economía, Fomento y Turismo; Defensa Nacional; y reparticiones estatales: Fiscalía Nacional Económica (FNE), Comisión Nacional de Evaluación y Productividad (CNEP); Corporación Nacional del Cobre (CODELCO) y Empresa Nacional del Petróleo (ENAP).

Respecto a los intereses y preocupaciones, beneficios y riesgos presentados por las distintas organizaciones relacionadas con el Proyecto de Ley en discusión éstas estuvieron manifestadas a través de la participación de gremios y agrupaciones (confederaciones, federaciones, asociaciones, colegios profesionales, fundaciones), de la intervención de académicos y de un lonco.

Es necesario, como se indicó anteriormente, indicar que algunas posiciones responden al proyecto original y no al que está, actualmente, en trámite.

Todas las organizaciones se presentan en orden alfabético. Cuando alguna ha presentado más de una vez, en la Cámara y/o en el Senado, se visualiza su última exposición, situación que se indica con asterisco (*).

A continuación, se presentan las posturas[19] de los actores que están a favor (Tabla 1) y aquellos que están en contra (Tabla 2).

[19] Las observaciones no corresponden a expresiones textuales de lo señalado durante su intervención en las respectivas comisiones.

Tabla 1: Intervinientes a favor de la aprobación del Boletín N°14.532-15.

Interviniente	Observaciones y/ comentarios que sustentan su postura
Asociación de Consumidores Formadores de Organizaciones Juveniles de Consumidores/as (FOJUCC)*	Cabotaje, forma de satisfacer necesidades de los habitantes. No puede haber desabastecimiento por no haber suficiente competencia siendo necesario asegurar abastecimiento en zonas con problemas de aislamiento, conectividad. Derogar art. 5° de LFMM[20] (se justificaba en 1979 no en 2024), más aún considerando alta concentración económica de servicios. Fiscalía Nacional Económica debe fiscalizar a navieras extranjeras que no cumplan con la regulación del Decreto Ley N°211. Transporte carretero de carga responsable, al menos, del 11% de emisiones de gases de efecto invernadero en Chile. Urgente nuevas estrategias y mecanismo y medidas para fomentar el cabotaje marítimo. Se genera mayor competencia en este mercado. Oportunidad para descentralizar.
Asociación Logística de Chile A.G. (ALOG)	Alcanzar enfoque equilibrado y gradual hacia la apertura del cabotaje. Aprehensiones: competencia desleal, impacto sobre marina mercante, seguridad nacional. Potencial: Apertura para contenedores de comercio exterior impulsaría desarrollo de puertos, ciudades portuarias y mercados nacionales e internacionales, mayor acceso a tarifas competitivas y frecuencias internacionales, mejorando eficiencia y reduciendo costos a consumidores finales. Si bien son conscientes de los desafíos y riesgos del proyecto, reconocen los beneficios potenciales que traerá. Proponen enfoque escalonado que considere necesidades de todas las partes interesadas. Creen, firmemente, que la liberación del cabotaje tendrá un impacto positivo y significativo en la industria logística nacional.
Cámara Marítima Portuaria de Chile (CAMPORT)*	Confusa redacción del inciso 1°, art. 3° de la LFMM. Contenedores o carga de comercio exterior no debiera ser entendida como cabotaje para movimientos internos dentro de Chile. A pesar de que, la carga no ha ingresado formalmente al país, el trámite de solicitud de *waiver* es engorroso (se deja la carga en tránsito en puertos de Perú y en otro viaje la recogen y la llevan a destino final). Algunas navieras han modificado sus itinerarios para los puertos de la zona norte estableciendo escala obligatoria en puertos peruanos para la carga nacional la que después es traslada a puertos chilenos en naves de menor tamaño (*feeder*) que tienen menores restricciones operacionales. Que cabotaje, sin restricciones, excluya carga exterior.
Corporación Nacional de Consumidores y Usuarios (CONADECUS)[21]	En un mercado con altos niveles de concentración no se justifica mantener la reserva de cabotaje. Existe un impuesto adicional a la renta de un 20% a todo servicio de cabotaje internacional que incrementa los costos, en desmedro de las naves extranjeras (barrera a la entrada). Existe posibilidad de hacer licitaciones de transporte de carga sobre 90 t. Otras ineficiencias: mayores tiempos en transporte de mercancía, mayor congestión y contaminación. Rebaja de tarifa aumenta demanda por cabotaje marítimo.

[20] Todas las empresas navieras chilenas tendrán derecho a participar en los tráficos, tanto de cabotaje como de servicio exterior.
[21] Postura presentada frente a Proyecto de Ley original (2021).

Interviniente	Observaciones y/ comentarios que sustentan su postura
Corporación Nacional de Consumidores y Usuarios (CONADECUS)	Mayor competencia con buques internacionales, reducción de capacidad ociosa, escalas en más de un puerto y ahorro energético.
Consejo Austral de Trabajadores del Sur (COSATRAM)	No es perjudicial para trabajadores chilenos. Banderas de conveniencia, reputación y *waivers* no afectan a personal marítimo de cabotaje. Bajará cesantía de oficiales y tripulantes de la marina mercante nacional de cabotaje (no hay falta de tripulación). Es falso comparar este proyecto con lo sucedido en Argentina. Oposición al proyecto tiene por objeto una "añorada marina doméstica", descolgarse de convenios internacionales y extinguir títulos del personal embarcado.
Confederación Nacional de Dueños de Camiones (CNDC)	Sólo 3 empresas participan de un mercado altamente concentrado y de baja competitividad, con deterioro de la cadena logística. Mayor competitividad bajará costos (en 2008-2018 hubo 17.153 h de cierre de puertos con una pérdida de US$18.000 (servicios de muellaje y transferencia de carga), valores que no consideran costos de cadena logística asociados a transporte de mercancía). Significaría una producción de 7000.000 t de carga de corta distancia.
Corporación de Puertos del Cono Sur*	Que todos los cruceros realicen cabotaje y trasladen pasajeros entre puertos del territorio nacional. Solicitan eliminar restricción mínima de 400 pasajeros: Los cruceros con capacidad inferior a 400 pasajeros (no requieren gran infraestructura hotelera ni aeroportuaria) no pueden hacer recorridos cortos porque el cabotaje está prohibido para esas naves, los que operan, principalmente, en la zona austral; Aquellos con capacidad para más de 400 pasajeros sólo pueden hacerlo en la zona central (dada la infraestructura hotelera y aeroportuaria necesaria) y deben buscar en otro país recorridos más largos. También modificar inciso 2°, art. 3° de la LFMM. Habrá nueva demanda y nuevos puntos de atracción turística. Aumenta demanda: servicios, tripulantes, prácticos, pilotos, combustible, aprovisionamiento.
Federación de Sindicatos Marítimos (FESIMAR)*	Indicaciones de actual Ejecutivo introdujeron resguardos a población marina mercante. Dotación 100% chilena de naves que efectúen cabotaje entre puertos o puntos del territorio nacional, lo que exigirá demanda de personal chileno por parte de navieras. No se afecta seguridad nacional. Todas las naves se rigen por normas de la Organización Marítima Internacional (OMI) y el puerto rector es quien debe fiscalizar, es erróneo decir que la autoridad no podría inspeccionar y sancionar naves extranjeras. Apoyan modificaciones a LFMM y LN con 100% tripulación chilena.
Federación Nacional de Gente de Mar (FENAGEMAR)*	Permitir excepciones: reputación y *waiver*, cuando no existen naves chilenas, desde Puerto Montt al norte. Iniciativa beneficia a la gente de mar al no modificarse art. 14° de la LN. Se flexibilizan barreras administrativas para construir navieras en Chile. Mejora reputación: Cabotaje no es posible en naves iguales o mayores a 150 m de eslora; tampoco se puede reputar en naves con bandera chilena; ni en naves inscritas en el registro de bandera chilena en los últimos 5 años; la

<table>
<tr><th>Interviniente</th><th>Observaciones y/ comentarios que sustentan su postura</th></tr>
<tr><td>Federación Nacional de Gente de Mar (FENAGEMAR)*</td><td>reputación con opción de compra posterior a 1 año deberá tener dotación 100% chilena.
Gracias a mejoras laborales hubo migración de oficiales y tripulantes desde marina mercante de alto bordo waiver marina mercante costera-regional, lo que provocó desempleo en regiones australes porque marinos mercantes regionales no pueden embarcarse en la marina mercante nacional. Al sur
Intransable: mantener art. 14 (de no hacerlo, las primeras perjudicadas serán las mujeres) y asegurar al sur (que no se pueda realizar reputación y waiver en naves mayores de 150 m.</td></tr>
<tr><td>Federación Nacional de Sindicatos de Oficiales de Naves Mercantes y Especiales de Chile (FENASIOMECHI)</td><td>Suscriben, completamente, indicaciones del Ejecutivo.
No aprecian perjuicio para personal embarcado de la marina mercante nacional, especialmente, desde Puerto Montt a Punta Arenas.
No hay tratos diferenciados ni ventajas (laborales ni tributarios) para naves extranjeras.
Necesaria competencia para mejorar tecnología, modernidad de los buques y respeto de normas internacionales.</td></tr>
<tr><td>Frutas de Chile</td><td>Falta competencia del mercado (trasladar carga entre puertos chilenos cuesta 69% más que trasladarla entre Chile y Perú).
Necesaria alternativas ante cierre de puertos.
Más movimiento de carga generaría mayor demanda.
En zona centro-norte el cabotaje tiene un alto costo y faltan rutas nacionales.
Más opciones, más flexibilidad y menores tarifas.
Avanzar a apertura parcial del cabotaje, resguardando la seguridad nacional y empleo local, fomentando competencia, beneficiando consumidores locales y animando actividad portuaria y transporte terrestre.</td></tr>
<tr><td>Organización de Consumidores y Usuarios (ODECU)</td><td>Desincentiva participación de actores extranjeros.
Dificulta potenciales beneficios para consumidores.
Competencia asegura mayor flujo comercial, beneficia a consumidores que tienen más posibilidades de escoger.
Se avanza, de manera ordenada, hacia un régimen de comercio internacional, posibilitando que agentes nacionales establezcan mecanismos de competencia virtuosa.
Positivo que naves mercantes extranjeras puedan participar del cabotaje cuando no existan servicios regulares en Chile.</td></tr>
<tr><td>Sindicato Interempresa de Mujeres Mercantes de Chile/del 41° al Sur (Presidenta)[22]</td><td>Agradece recepción de pliego de peticiones y ser incluidas en la marina mercante.
El proyecto servirá para que exista unión en la marina mercante, para que las mujeres vayan mostrando y demostrando el potencial que tienen.</td></tr>
<tr><td>Académico Claudio Agostini, Universidad Adolfo Ibáñez*</td><td>En 2020 las estadísticas para este transporte son:
<table>
<tr><th>Naves</th><th>Porcentaje</th></tr>
<tr><td>Bandera nacional</td><td>87 %</td></tr>
<tr><td>Reputadas por empresas nacionales</td><td>12,7 %</td></tr>
<tr><td>Waiver con bandera de conveniencia</td><td>0,2 %</td></tr>
</table>
Las licitaciones, en general, no han funcionado: naves extranjeras no se presentan, no tienen incentivo para hacerlo.
Existen restricciones adicionales.</td></tr>
</table>

[22] La Secretaria del Sindicato presenta una postura en contra, véase pág. 14.

Interviniente	Observaciones y/ comentarios que sustentan su postura
Académico Claudio Agostini, Universidad Adolfo Ibáñez*	Mercado está, altamente, concentrado. Si se cierra un puerto por marejadas o por paro portuario, los barcos dejan la carga en el Puerto de Callao y no en otro puerto cercano chileno (el papel que Chile exporta de la Región del Biobío a La Paz, Bolivia va al Puerto de Callao y de ahí a Arica porque no se puede hacer cabotaje). Los importadores pagan 2 tarifas portuarias: primer puerto de destino (y de origen del cabotaje) y el del puerto de destino final de la carga. A favor de excluir de la definición de cabotaje a los contenedores vacíos. En desacuerdo con: - Rebajar el plazo de reputación de 1 año a 6 meses. - Que la carga de cabotaje no supere el total de la carga de comercio exterior que se haya descargado. - Que el capitán y tripulación sea 100% chilena (en todas las industrias se permite un 15% de extranjeros). - Umbral de 400 pasajeros: restrictivo, limita desarrollo turístico. Aspectos no considerados: - Tarifas de faros y balizas tienen un alto costo en Chile por sobre otros puertos. - También las tarifas de los prácticos.
Abogado Patricio Cuevas	Proyecto beneficia a 99,9% de los chilenos, introduce mayor competencia, reduciría costos para el consumidor final y otorga una ventaja logística. A diferencia del texto original proyecto flexibiliza el cabotaje, evitando los puntos más conflictivos de los grupos de interés (tema laboral). Excepciones correctas y amplias para buena apertura del cabotaje.
Académico Ignacio Briones, Universidad Adolfo Ibáñez	Barco extranjero que descarga en Valparaíso y viaja a Perú podría transportar carga en todos los puertos chilenos al norte de Valparaíso. Altos precios (se extiende a camiones), sobredimensionada oferta de camiones, congestión, contaminación. Liberar nueva excepción *waiver* anual renovable por sólo 1 vez sólo si no hay naves chilenas prestando servicio. Se elimina castigo del 6%. En reputación, liberar mínimo de 150 m de eslora. Ruta de salida, excepción más impuestos: Aprovechar capacidad ociosa de naves de comercio exterior haciendo cabotaje con carga equivalente a lo descargado. Sobre tripulación chilena, asimilarla al régimen general de cualquier industria en Chile. Ni en la minería ni en la construcción existe restricción para que un cierto servicio sea prestado por extranjeros. No es interesante para las navieras internacionales hacer cabotaje en Chile.
Economista Andrea Butelmann[23]	Única industria que prohíbe competencia de empresas de capitales extranjeros, una de las economías más abiertas al comercio internacional cierra la competencia de naves internacionales. Conectividad más necesaria si se quiere descentralizar. Al no aprovechar capacidad ociosa de naves en viajes internacionales se produce contaminación, deterioro de carreteras por parte de transporte terrestre, se encarece el consumo y la producción en regiones del Sur (si son bienes de consumo llegan más caros y, desde el punto de vista de la

[23] Postura presentada frente a Proyecto de Ley original (2021).

Interviniente	Observaciones y/ comentarios que sustentan su postura
Economista Andrea Butelmann	competencia, se pueden crear monopolios locales) y se refuerza centralización. Bajarían tarifas del transporte doméstico y las del transporte internacional. Positivo no poner restricciones al barco de paso sobre composición (máximo 15% extranjeros) de nacionalidad (¿cambiaría la tripulación sólo para cargar en Valparaíso?). Esto no es algo que se exija en Nueva Zelanda tampoco en el caso de la aviación. Cambio legal facilitaría servicio permanente y empleo en el sector. Los trabajadores de los empleos que se crearán no están representados en la discusión. La mayor parte de los empleos actuales son de conectividad de Puerto Montt a la zona austral.

Fuente. Elaboración propia a partir del sistema de la Cámara de Diputadas y Diputados y el sistema del Senado.

Asimismo, aquellas que están en contra (Tabla 2) también se presentan en orden alfabético:

Tabla 2: Intervinientes en contra de la aprobación del Boletín N°14.532-15.

Interviniente	Observaciones y/ comentarios que sustentan su postura
Alianza Marítima de Chile (ALMAR)[24]	Fuga de la bandera chilena: Para competir armadores, obligatoriamente, tendrían que traspasar sus naves a bandera de conveniencia. Pérdida de empleo, exterminación de fuentes laborales: Navieros de nave de conveniencia pueden contratar 100% de marinos extranjeros a bajo costo (considerando el total de trabajadores de la empresa y no el 15% de la nave) Bajas remuneraciones: En no menos de 43% (% de diferencia entre una nave de bandera chilena y una de conveniencia). Pérdida, migración de competencias profesionales. Pérdida de negociaciones colectivas: Oficiales perderían contratos indefinidos y Tripulantes perderían la continuidad en el empleo de navieros chilenos. Competencia desleal de navieros extranjeros. Discriminación frente a otros medios de transporte. Se agravaría declive y desaparecería marina mercante. No se establecen políticas de reciprocidad.
Alianza Marítima de Chile A.G. Clúster Marítimo Nacional	Principalmente beneficiaría a ENAP y CODELCO. Eliminar del debate la marina mercante austral. Considerar otros mecanismos de competencia: Fondo de capital estatal para crear empresa naviera público/privada, fomentar naves de alta mar de otros empresarios del transporte u otros rubros. Creación de ley general de puertos. Autoridad marítima no cuenta con suficientes recursos para fiscalizar.
Asociación de Capitanes de Altamar y Prácticos Nautilus	Competencia desleal, discriminación frente al resto de medios de transporte, término de fuentes laborales, aumento del declive y desaparición de la marina mercante, no se establecen medidas de reciprocidad, afectación a otros sectores del transporte (ferroviario, camioneros, entre otros), navieras chilenas estarán obligadas a cambiar a bandera de conveniencia, oficiales y tripulantes migrarían hacia otras actividades y otros países, se limitaría y se pondría en riesgo continuidad de Armada de Chile.

[24] Postura presentada frente a Proyecto de Ley original (2021).

<table>
<tr><th>Interviniente</th><th>Observaciones y/ comentarios que sustentan su postura</th></tr>
<tr><td></td><td>Solicitan constituir mesa de trabajo.</td></tr>
<tr><td>Asociación Gremial de Armadores de Transporte Marítimo, Fluvial, Lacustre y Turístico Sur Austral (ARMASUR)*</td><td>Cabotaje en directa relación con integración territorial.
No existe ninguna relación entre la propiedad y la bandera del buque.
Se cambia el impuesto a las utilidades por el impuesto tonnage tax.
Difícil fiscalizar tonelaje de países que usan bandera de conveniencia.
Mercado de la conectividad bajamente concentrado en zona sur. Conviven naves de altura nacionales e internacionales y naves de navegación de aguas interiores. Diferenciar sur austral.
No existe relación entre la propiedad y la bandera de un buque.
Caída de naves de alto bordo.
70% de buques que arriban a Valparaíso son de bandera de conveniencia, el resto corresponde a un segundo registro alternativo (Noruega, Reino Unido, Francia, Alemania, Italia, China, entre otros).
Prestaciones y beneficios son superiores en naves de bandera chilena.
Diferencia de costo de la tripulación: 54%.
Diferencias Embarque/Días de descanso:
<table>
<tr><th>Bandera alto bordo</th><th>Embarque</th><th>Descanso</th></tr>
<tr><td>Conveniencia</td><td>6 meses</td><td>30 días</td></tr>
<tr><td>Chilena</td><td>Promedio 80 días</td><td>30 días</td></tr>
<tr><td>Chilena Sur austral</td><td>26 días</td><td>20 días</td></tr>
</table>
Cabotaje sur austral (paralelo 41° al sur) no está estancado.
Cambios que perfeccionan proyecto original: transporte de carga de comercio exterior no es cabotaje; mientras no se nacionalicen los contenedores vacíos no son cabotaje; se repone reserva de carga (límite de 400 pasajeros en naves turísticas).
Problemas: Cabotaje con bandera extranjera en ruta de salida (dependiendo de la cantidad de banderas de conveniencia, existirían diversas regulaciones que se aplicarían al cabotaje en el país); promoción de cambios en LN con criterios económicos; eliminar restricción de 400 pasajeros distorsionaría competencia pues se haría con una nave de bandera de conveniencia.
Sugiere crear segundo registro para poder competir con banderas de conveniencia (como Noruega, Reino Unido, Francia, Alemania, Italia, China, otros) y tener presencia en el comercio internacional.</td></tr>
<tr><td>Asociación Nacional de Armadores de Chile (ANA)[25]</td><td>Redacción debe ser perfeccionada.
Reflexionar sobre definición de cabotaje (inciso 1°, art. 3° de la de la LFMM): los contenedores de transbordo (importación y exportación) no pueden ser transportados por naves de bandera extranjera, sobre todo por el crecimiento del tamaño de las naves.
Mantener actual definición e incluir excepción que permita el transbordo o reposicionamiento tanto de contenedores de comercio exterior como vacíos (traslado dentro del país de contenedores vacíos, de contenedores de comercio exterior y reposicionamiento de carga cuando ésta, por motivos de cierre, no pueda ser descargada en el puerto de destino).
Waiver por 1 año (inciso 3, art. 3) que no sea prorrogable. Incentivar que navieras beneficiadas operen bajo bandera nacional.
Naves extranjeras de comercio exterior que puedan realizar cabotaje incidental, limitando la cantidad de carga a movilizar.</td></tr>
</table>

[25] Postura presentada frente a Proyecto de Ley original (2021).

Interviniente	Observaciones y/ comentarios que sustentan su postura
Asociación Nacional de Armadores de Chile (ANA)	Sobre reputación o arrendamiento o fletamento de naves extranjeras por armadores chilenos ha funcionado bien, las modificaciones del proyecto actual restringen, considerablemente, su uso, no fomenta el desarrollo ni el aumento del tonelaje de la flota nacional. La prohibición de reputar naves que en los últimos años portaron pabellón nacional, favorece a navieras extranjeras. No ven razones para modificar actual reputación. Modificar ley para que se pueda contratar 15% de extranjeros y dar cierta flexibilidad a qué capitán, primer oficial y tripulación sean chilenos. El que la marina mercante nacional sea la única actividad comercial que no permita contratar extranjeros es una discriminación hacia la industria (se está en crisis de dotación, la que ha obligado a convertir naves chilenas a bandera extranjera, lo que pone en riesgo perder la dotación completa). Agrega, que capitán y primer oficial siempre sean chilenos. Algunas disposiciones consagran la competencia desleal.
Colegio de Ingenieros de Marina Mercante de Chile	Desde el punto de vista de la competitividad, no existe ninguna ventaja para la bandera chilena. Se extingue la marina mercante nacional. Se afectan los puestos de trabajo. Hay que diferenciar zona centro norte y zona sur. Armadores no podrían competir frente a navieros extranjeros tendrían que traspasar sus naves a bandera de conveniencia. Apertura generará pérdida de empleo, disminución de condiciones laborales, riesgo de fuentes de trabajo y pérdida de avances en negociaciones colectivas.
Comisión de Innovación y Competitividad, CORE Provincia Llanquihue	Iniciativa arriesga reserva estratégica y empleo. Iniciativa no resuelve problemas de CODELCO. Solicita nueva mesa tripartita de trabajo. También apoyo estatal a empresas navieras.
Federación de Sindicatos Navieros de Trabajadores del Sur (FESITRASUR)	Eliminaría, en el corto plazo, la marina mercante nacional. Están en contra de la reputación y el *waiver*. Tienen miedo de que terminen con sus puestos de trabajo y la marina mercante nacional. Los buques de petróleo de bandera extranjera terminaron con ésta en Venezuela. Desfavorece la soberanía nacional. Aumentará cesantía.
Federación de Camioneros del Sur (FEDESUR)	Proyecto no tiene ninguna incidencia en precio de combustibles, pero sí en el margen de ENAP. Se generará importantes beneficios a CODELCO y CAP. Pérdida de empleos, especialmente, en transporte carretero. Proponen desarrollo gradual. Durante la pandemia [COVID-19] dado el requerimiento de contenedores, los niveles de fletes alcanzaron valores muy altos (multas importantes y nuevo Reglamento). Las navieras internacionales disponen de herramientas para reducir o sacar naves de los servicios y aumentar los tiempos de tránsito, lo que implica un alza en la tarifa. De acuerdo con modificaciones.
	Buques que vendrían a Chile no cuentan con estándares internacionales (sueldos y derechos de la gente de mar).

Interviniente	Observaciones y/ comentarios que sustentan su postura
Federación de Tripulantes de la Marina Mercante de Chile (FETRICH)*	Banderas de conveniencia implica perjuicios para marinos y beneficios para armadores. Buques con bandera extranjera no tributarán en Chile. Ningún buque extranjero contratará chilenos. Naves extranjeras sometidas.
Federación Gremial de Dueños de Camiones	El barco de bandera de conveniencia es competencia desleal (ya cobro la ida y regreso del comercio exterior). 1 camión transporta sólo 1 contenedor, 1 buque transporta no menos de 8000 contenedores. Los buques disminuyen la huella de carbono, los camioneros están invirtiendo para bajarla (tienen sistema 1,4 y 1,5 según normas internacionales).
Fundación Mascarona para la Gente de Mar	Sobre art. 1°, en Chile hay 6.912 oficiales (32% del total matriculado) y 54.440 tripulantes (sólo 16% vigente), de los cuales sólo un 19,12% y un 22,7%, respectivamente, tiene la certificación internacional al día. En 2022, se movilizaros 12.8 t en cabotaje, 95% transportados en naves de bandera nacional; lo transportado en naves reputadas disminuyó un 10% del total; sólo 0,4% se movilizó en *waiver* (permiso que no ha superado el 1%). Capacidad nacional es superior a la producción (líquidos). Incremento en 35% cierre de puertos, asociado a cambio climático no a paros. Se desconoce impacto Puerto Chancay de Perú. Proyecto garantiza competencia.
Sindicato de Conductores Interempresas / Sindicato Profesional de Choferes de Camiones de Chile (SITRACH)	Afecta, gravemente, industria del transporte de carga por camión. Abastecimiento de zona magallánica se hace a través de rutas argentinas. Transportan el 95% de la logística nacional. Cabotaje terrestre, cambio arbitrario del destino final de la carga por parte del importador chileno, no paga IVA. El modo marítimo de transporte de carga general, en el tramo centro-norte de Chile, sólo alcanza al 6,2% del total respecto a la carga movilizada en camión. El proyecto no se hace cargo del control y fiscalización de las mercaderías que se cargan en espacio ocioso. Precarizará su trabajo, trayendo informalidad y precariedad. Trae mermas al rubro del transporte.
Sindicato de Empresa Administradora de Naves Humboldt Ltda.	Efectos adversos para la gente de mar, retroceso en derechos adquiridos y cesantía, fin de la marina mercante nacional. La mayoría de las 24 naves de alto bordo hacen cabotaje nacional. Prácticamente, ningún buque de bandera nacional lleva carga a otros países. Transporte de contenedores vacíos: Se realizará a un menor precio pues el viaje (beneficio adicional) ya viene financiado. Solicitan mantener, tal como está, el art. 3° LFMM. Solicitan subir umbral de licitación con cargas superiores a 3.000 t (disminuirá transporte de carga de naves nacionales, competencia desleal). Existe número muy grande de autorizaciones de *waiver* (200 al año, reputaciones son 100 en mismo periodo) que, al sumar su tonelaje, podría tripular 2 naves de alto bordo en la flota marina mercante nacional. Reputación de naves: No deben ser de la flota propia y sólo debe ser otorgada previo certificado de DIRECTIMAR, con un plazo no superior a 6 meses, prorrogable como máximo hasta 1 año y siempre con bandera y dotación nacional.

Interviniente	Observaciones y/ comentarios que sustentan su postura
Sindicato de Empresa Administradora de Naves Humboldt Ltda.	Arriendo de naves: Los periodos de años del compromiso de compra representan casi la mitad de la vida útil de una nave, no es lógico una espera tan prolongada, se presta para mal uso. Si se mantiene esta modificación, que y tripulación y nave sean chilenas. Proyecto no fomenta marina mercante, genera más entradas y disminución de precios. No es posible compararse con puertos abrigados cuando en Chile la mayoría de los puertos son abiertos y expuestos al cierre por marejadas. Riesgo al empleo de trabajadores embarcados de la marina mercante nacional. Pérdida, indirecta, del empleo de empresas de servicios asociadas. Se oponen, especialmente a acepciones de: Reputación y arriendo de naves, movilización de carga en tráfico de salida y no considerar a contenedores vacíos como cabotaje. Eliminar, en parte o total, la marina mercante no soluciona problemas financieros de ENAP y CODELCO.
Sindicato de Oficiales (SIOMMA)	Proyecto agresivo que extermina la marina mercante. Necesario revisar tema laboral, dada la vigencia territorial de la Ley del Pabellón. Flota de bandera chilena o queda muy reducida bien desaparece. Preocupación de trabajadores de zona austral. Las dotaciones de buques chilenos deben tener 100% de dotación chilena, de lo contrario, se amenaza marina mercante nacional y regional. Pérdida de negociaciones colectivas y de empleo.
Sindicato Inter Empresas Mar del Sur	Rechazan apertura del cabotaje, perjudica a tripulantes.
Sindicato Interempresa de Mujeres Mercantes de Chile/del 41° al Sur (Secretaria)[26]	Preocupación ante proyecto, dejará sin fuentes de trabajo a muchos marinos mercantes. No están de acuerdo 150 de eslora, tampoco con reputación de naves, sólo ganarán empresarios. Los barcos van a poder traer carga, desembarcar y llevar a otros puertos, paseándose por las costas del país. Solicitan que no exista reputación alguna, que empresarios extranjeros formen navieras en Chile con naves de bandera chilena y tripulación nacional, sin derecho a reputar. Solicitan que no haya límite en tonelaje fletado: Basta que una sola nave inscrita con bandera chilena para que toda la flota pueda optar a bandera de conveniencia. Este sindicato no respalda a FENAGEMAR y se desmarca de su decisión de apoyar el proyecto, retirando su logo del acuerdo alcanzado.
Sindicato Interempresa de Oficiales de Marina Mercante (SIMAR)*	Perjudica a la marina mercante. Estado no ha apoyado a marina mercante de alto bordo, falta fomento a la inversión. Única posibilidad de competir: cambiar de bandera, lo cual implica pérdida de empleo y disminución de remuneraciones. Solicita eliminar última frase del inciso 2°, art. 14 de la LN porque afecta derecho a huelga, genera cesantía, cierre de empresas y daño ambiental.

[26] La Presidenta del Sindicato presenta una postura a favor, véase pág. 8.

Interviniente	Observaciones y/ comentarios que sustentan su postura
	Se debería evitar depender de banderas de conveniencia o transportistas extranjeros.
Académicos Claudio Barroilhet y Max Genskowsky, PUCV*	Cabotaje no tiene relación con la situación aduanera. "Ley de Pabellón": Naves extranjeras se someten a régimen laboral y tributario de su bandera (distorsión, competencia desleal). Es difícil que el SII verifique condiciones laborales y tributarias de la nave. Como la ruta de los buques extranjeros ya está definida, los costos ya están pagados y lo que logren en cabotaje es marginal, por lo que pueden subir los precios (competencia desleal). Realidades distintas: Puerto Montt al sur y norte de Chile. Las condiciones laborales, tributarias y de seguridad son más baratas en naves de bandera de conveniencia, distintas al estándar de DIRECTEMAR. Derogación art. 5° LFMM: Consorcios y *pools* deben mantenerse. Error en definición de cabotaje, propuesta: "Tráfico de cabotaje aduanero". Redacción contradictoria e incoherente del inciso 1°, art. 3°: Facultad de certificar servicio de cabotaje corresponde al MTT, sin embargo, la facultad de autorizar el servicio de cabotaje entre puertos de naves extranjeras se entrega a la Autoridad marítima (entidad de carácter, meramente, técnico), atribución que, por su naturaleza, corresponde a entidad responsable de las políticas de transporte marítimo (juez y parte: autoriza y fiscaliza). Inciso 4°: Difícil de entender, naves extranjeras no tienen la obligación de informar itinerario de navegación. Derogación letra c), art. 11° de LN: "Ley Palena" otorga beneficios tributarios a naves matriculadas para servicio a Puerto Montt. Preferible que MTT autorice, por un tiempo determinado, dar servicio de cabotaje al postular a licitaciones de CODELCO o de otros proveedores mayores, lo que bajara costos por mayor oferta de bodega.
Director Interino Carrera Marina Mercante, Augusto Barahona, Universidad Andrés Bello	Podría producir alta concentración en apenas pocas naves extranjeras de gran tamaño (oligopolio). Reducción temporal de tarifas por debajo de sus competidores (grandes empresas navieras pueden operar a pérdida al objeto de ganar, rápidamente, participación de mercado ((dumping)). Pérdida de fuentes laborales de marinos mercantes y de soberanía. Dependencia de navieras extranjeras. Grandes navieras internacionales tienen ventajas competitivas lo que permite reducir costos operativos y ofrecer tarifas más bajas. No existe garantía de que navieras globales reinviertan sus utilidades en mejorar sistema portuario. Reducción de tarifas podría ser mucho menos de lo esperado. En conflictos bélicos o situaciones extremas existe riesgo estratégico. La apertura del mega puerto en Perú [Chancay] llevaría a grandes navieras extranjeras a trasladar dichas operaciones a ese puerto. Menos control, trazabilidad y fiscalización del transporte marítimo nacional. Situación estratégica de alta vulnerabilidad en casos de conflicto o catástrofe.
Lonco Juan Guaquin	Solicita que se baje proyecto: hay quienes no tienen libreta. A los pueblos originarios no se les ha considerado. Existirá contaminación muy grande del territorio. Es un negocio para la [a]rmada. Se perjudica a todos los trabajadores del sur.

Interviniente	Observaciones y/ comentarios que sustentan su postura
	La mujer ha hecho cambiar la marina mercante. El pueblo huilliche es un pueblo trabajador.

Fuente. Elaboración propia a partir del sistema de la Cámara de Diputadas y Diputados y el sistema del Senado.

Anexo Experiencia extranjera

Los países analizados (Tabla 3) consideran mecanismos legales destinados a reservar el cabotaje marítimo a empresas nacionales, restringiendo el desarrollo de esta actividad a empresas, naves y tripulaciones extranjeras. Salvo el caso de Estados Unidos, todos disponen de excepciones que permiten a empresas extranjeras ejercer dicho transporte en circunstancias especiales dispuestas, expresamente, en la ley[27].

Tabla 3: Excepciones al cabotaje en la experiencia extranjera.

País	Excepción	Condición	Exigencia
Argentina	Poder Ejecutivo puede otorgar permiso precario a barcos extranjeros para realizar cabotaje.	Cuando por circunstancias excepcionales no sea posible abastecer de artículos de primera necesidad una zona costera o cumplir un contrato por no encontrarse barcos argentinos en condiciones de prestar el servicio correspondiente.	El capitán y oficiales que "mandan" la nave deben ser argentinos con título argentino, al menos el 25% de la tripulación debe ser argentina. Las órdenes de mando (verbales y escritas) y del servicio del barco, en las anotaciones y libros y documentos debe utilizarse el idioma nacional.
Colombia	Empresas de transporte marítimo internacional de nacionalidad colombiana.	Cuando empresas de servicio público de cabotaje no estén en capacidad de realizarlo. Cuando no existan naves de bandera colombiana con la capacidad y aptitud requeridas, empresas de cabotaje pueden arrendar o fletar naves o artefactos navales de bandera extranjera para viajes determinados	Acreditar seguridad, disponibilidad, capacidad técnica y tiempo no apto de: las naves de bandera colombiana ofrecidas por las empresas nacionales de cabotaje y por las empresas nacionales que presten servicios internacionales de cabotaje.

[27] *Op. Cit.* BCN, 2024.

País	Excepción	Condición	Exigencia
Estados Unidos	No aplica.	No aplica.	No aplica.
México	Navieros mexicanos o extranjeros con embarcaciones mexicanas o extranjeras.	Cuando exista reciprocidad con Estados extranjeros, el cabotaje destinado a servicios turísticos, deportivos y recreativos. Cuando no existan embarcaciones mexicanas disponibles en igualdad de condiciones técnicas, o bien, cuando impere una causa de interés público. Tratados internacionales. Contra excepción: Cuando no existan condiciones de competencia efectiva en un mercado relevante	"Procurando dar prioridad a las empresas nacionales". Autorizado el cabotaje a empresas o naves extranjeras por disposición de algún tratado internacional o el principio de la reciprocidad, se podrá igualmente reservar, total o parcialmente, determinado cabotaje para que sólo esté permitido realizarse a propietarios o navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas
Nueva Zelanda	Buque extranjero que haya sido arrendado a casco desnudo a un operador con sede en Nueva Zelanda.	Que dicho operador emplee o contrate a una tripulación para trabajar a bordo del buque en virtud de un contrato de trabajo o contrato de servicios.	Cuando no hay disponibilidad de buques que cumplan con las condiciones citadas para efectuar transporte de cabotaje, la autoridad ministerial está facultada para autorizar a cualquier otro buque en las condiciones que estime apropiadas.

País	Excepción	Condición	Exigencia
Nueva Zelanda	Buque extranjero que se encuentre navegando por aguas de Nueva Zelanda mientras realiza un viaje continuo desde un puerto extranjero a otro puerto extranjero.	Que se detenga en Nueva Zelanda para cargar o descargar carga internacional. Que el transporte de carga costera (cabotaje) sea incidental con respecto al transporte de la carga internacional. Que dicho cabotaje los realice entre puertos en el que cargue o descargue carga internacional o en un puerto de Nueva Zelanda por respecto del cual tenga programado pasar en el curso de su viaje continuo.	
Perú[28]	Fletamento de naves de bandera Extranjera. Fletamento de naves de bandera extranjera por parte de navieros nacionales o empresas navieras nacionales. Prestación de servicios de cabotaje a empresas navieras.	Ante la inexistencia de naves propias o arrendadas. Durante el tiempo que demande el proceso de construcción o reparación de nave en astillero nacional. Ayuda humanitaria.	Deben ser operadas únicamente por navieros nacionales o empresas navieras nacionales. Plazo:3 años, prorrogable por 1 más. Plazo: Máximo 5 años. Cumplir con las condiciones necesarias para transportar personas, bienes y productos.
Uruguay		Cuando no sea posible abastecer de artículos de primera necesidad a una zona costera,	Corresponde al Poder Ejecutivo otorgar a buques extranjeros esta facultad, la que sólo

[28] El cabotaje puede ser realizado por personas naturales y jurídicas constituidas en el Perú, ya sea tengan capital social de origen nacional como extranjero, siempre que hayan obtenido el correspondiente permiso de operación.

País	Excepción	Condición	Exigencia
Uruguay		movilizar su producción, o cumplir un contrato por no encontrarse barcos de cabotaje nacional en condiciones de prestar el servicio correspondiente. Principio de reciprocidad.	puede ejercerse respecto de naves destinadas a servir a la "industria nacional de la arena y piedra".

Fuente. Elaboración propia a partir de BCN, 2024.

Referencias

Referencias generales

Biblioteca del Congreso Nacional (BCN) (2024). *Cabotaje marítimo en la legislación extranjera. Los casos de Colombia, Argentina, México, Uruguay, Estados Unidos, Nueva Zelanda, Perú*. Elaborado por James Wilkins B. Disponible en: https://bcn.cl/83OABe (octubre, 2024).

Cámara de Diputadas y Diputados de Chile (2024). *Proyectos de ley.* Disponible en: https://bcn.cl/7qDHG9 (octubre, 2024).

Senado (2024). *Sistema de Información Legislativa del Senado*. Disponible en: http://bcn.cl/2cstq (octubre, 2024).

Referencias normativas

Decreto Ley N°2.222 (1978, última modificación 2022). *Sustituye Ley de Navegación*. Disponible en: https://bcn.cl/2fk93 (octubre, 2024).

Decreto Ley N°3.059 (1979, última modificación 2019). *Ley de Fomento a la Marina Mercante*. Disponible en: https://bcn.cl/269hy (octubre, 2024).

Nota aclaratoria
Asesoría Técnica Parlamentaria, está enfocada en apoyar preferentemente el trabajo de las Comisiones Legislativas de ambas Cámaras, con especial atención al seguimiento de los proyectos de ley. Con lo cual se pretende contribuir a la certeza legislativa y a disminuir la brecha de disponibilidad de información y análisis entre Legislativo y Ejecutivo.