Cámara de Diputados

ELIMINA BENEFICIO QUE INDICA PARA NAVES DE TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL PUERTO DE ARICA. BOLETÍN N° 4424-03

1. Fundamentos.- Es un hecho que se presume conocido de todos los beneficios introducidos por la ley N°19.420 (especialmente el del art. 34), que se han concentrado especialmente en el ámbito del transporte marítimo, al establecer una excepción a la *reserva de cabotaje*, lo que ha ido en detrimento del transporte terrestre. De esta manera las naves extranjeras que tengan por destino el puerto de Arica pueden tranportar cargas incluso inferiores a 900 toneladas. Lo anterior claramente vulnera el "principio de igualdad" que debe existir en el trato económico de las diferentes actividades, lo que hace necesaria una urgente revisión de los beneficios concedidos, en la ley antes aludida y que sirven de base al presente proyecto de ley.

2. Historia legislativa.- En efecto, la referida normativa especial, dispuso una excepción a la *reserva de cabotaje*, al disponer la no aplicabilidad de ésta si el puertos de embarque o destino era el puerto de Arica[1]. Lo anterior ha significado que naves extranjeras han participado del cabotaje entre puertos nacionales incluso en un tonelaje inferior a 900 toneladas omitiendo el requisito de la licitación previa.

La *reserva de cabotaje* a las naves nacionales constituye un concepto doctrinario muy arraigado en la gran mayoría de las legislaciones de los países marítimos. Idéntico principio consagra el citado inciso primero del art. 3 del Decreto Ley 3.059 de 1979, o ley de *fomento de la marina mercante*[2]. Como

[1] Art. 34.- Lo dispuesto en el artículo 3° del decreto ley N° 3.059, de 1979, no será aplicable en el caso de cargas que provengan o tengan por destino los puertos de la provincia de Arica.

[2] Art. 3°.- El cabotaje queda reservado a las naves chilenas. Se entenderá por tal el transporte marítimo, fluvial o lacustre de pasajeros y de carga entre puntos del territorio nacional, y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva.

Las naves mercantes extranjeras podrán participar en el cabotaje cuando se trate de 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 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.

explica el profesor García, "el cabotaje es el transporte marítimo fluvial o lacustre de pasajeros y de carga entre puntos del territorio nacional, y entre estos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva"[3].

3. Ideas matrices.- Como consecuencia de los razonamientos precedentes la vigencia de la excepción a la reserva de cabotaje, ha significado –en la práctica- consecuencias desfavorables para el transporte terrestre, que no estaban en el *telos* del legislador de la ley 19.420, por lo que no se advierten razones para mantener su regimen excepcional siendo necesaria su derogación.

La adjudicación de embarques de cargas mediante el proceso de licitación señalado en el inciso anterior, podrá ser reclamada por los navieros chilenos que participaron en la licitación dentro del plazo de tres días hábiles, contado desde la fecha de su adjudicación ante la Comisión mencionada en el artículo siguiente, la que deberá resolver en su sesión inmediatamente posterior a la fecha del reclamo, sea aquélla ordinaria o extraordinaria. Transcurridos 30 días contados desde la fecha del reclamo sin que medie un pronunciamiento de la Comisión, la adjudicación de la licitación se entenderá aprobada.

Efectuada la adjudicación, y aun cuando exista reclamación pendiente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones autorizará a la nave extranjera para efectuar el transporte de cabotaje de las cargas señaladas.

Si fuere acogida la reclamación y el usuario embarque, éste deberá pagar una multa de 1% a 25% del valor del flete, que será aplicada por la Comisión señalada en el artículo 4°. En este caso no se aplicarán las sanciones a que se refiere el artículo 18.

Cuando se trate de volúmenes de carga iguales o inferiores a 900 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.

Sin perjuicio de lo establecido en los incisos anteriores, la Autoridad Marítima Local correspondiente podrá excluir a una o más naves mercantes extranjeras del cabotaje cuando, a su juicio, existieren razones suficientes para así disponerlo. En todo caso, el armador u operador de la nave podrá solicitar la reconsideración de esta medida, aun por la vía telegráfica, al Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

El transporte de contenedores vacíos entre los puntos que indica el inciso primero de este artículo, sólo podrá realizarse por armadores u operadores extranjeros cuando exista idéntica facultad para las empresas navieras chilenas en los países de la nacionalidad y domicilio del respectivo armador u operador de la nave.

Con todo, si por nacionalidad y/o domicilio un armador u operador extranjero está vinculado a un grupo de países con una política naviera común, será necesario, además, que las empresas navieras chilenas estén facultadas para transportar contenedores vacíos en y entre los países del grupo de que se trate.

[3] GARCÍA, Felix: "*Derecho del transporte marítimo*", p. 151, Ediciones Universitarias de Valparaíso.

Es por eso que sobre la base de los siguientes antecedentes, venimos en proponer el siguiente proyecto de ley:

Proyecto de Ley

Art. Único°.- Deróguese el artículo 34 de la ley 19420.

IVAN PAREDES F.
Diputado de la República