



**SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES,** 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 N° 14.532-15.](#)**

---

**[Constancias](#) / [Normas de Quórum Especial](#) / [Consulta Excma. Corte Suprema](#) / [Asistencia](#) / [Artículo 124 Reglamento del Senado](#) / [Discusión en Particular](#) / [Modificaciones](#) / [Texto](#) / [Acordado](#) / [Resumen Ejecutivo.](#)**

**HONORABLE SENADO:**

La Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, tiene el honor de presentar su segundo informe respecto del proyecto de ley de la referencia, iniciado en Mensaje del ex Presidente de la República, señor Sebastián Piñera Echeñique, con urgencia calificada de “discusión inmediata”.

Cabe consignar que, luego de su aprobación en general por la Sala del Senado con fecha 6 de mayo de 2025, se abrieron dos plazos para presentar indicaciones; el primero, al 30 de mayo de 2025 y el segundo, al 3 de junio de 2025.

- - -

#### **CONSTANCIAS**

- **Normas de quórum especial:** No tiene.
- **Consulta a la Excma. Corte Suprema:** No hubo.

- - -

#### **ARTÍCULO 124 REGLAMENTO DEL SENADO**

Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 124 del Reglamento del Senado, se deja constancia de lo siguiente:

**I.- Artículos que no fueron objeto de indicaciones ni de modificaciones:** Artículo 3.

**II.- Indicaciones aprobadas sin modificaciones:**  
18, 27, 30 y 31.

**III.- Indicaciones aprobadas con modificaciones:**  
2, 6, 7, 8, 9, 25, 26, 28, 29, 36, 38 y 39.

**IV.- Indicaciones rechazadas:** 3, 4, 5, 10, 11, 12, 13, 21, 22, 23, 24, 32, 33, 34 y 37.

**V.- Indicaciones retiradas:** 1, 14, 16, 19, 20 y 35.

**VI.- Indicaciones declaradas inadmisibles:** 15 y 17.

---

#### **ASISTENCIA**

**- Senadores no integrantes de la Comisión:**  
Honorable Senadores señores Carlos Ignacio Kuschel, Kenneth Pugh y el Diputado señor Mauro González.

**- Representantes del Ejecutivo e invitados:**

Durante el análisis de este proyecto, vuestra Comisión contó con la participación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: el Ministro, señor Juan Carlos Muñoz; el asesor del Ministro del Programa de Desarrollo Logístico de la Subsecretaría de Transportes, señor Gonzalo Frigerio, y el coordinador legislativo del Ministro, señor Felipe González.

- Del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo: el Ministro, señor Nicolás Grau; la jefa de la División de Competencia y Mejora Regulatoria, señora Fernanda Campos; la asesora de dicha la División, señora Elisa Salas; el asesor legislativo, señor Gabriel Bravo y la jefa de comunicaciones, señora Francisca Herrera.

- De la Asociación Gremial de Armadores del Transporte Marítimo, Fluvial, Lacustre y Turístico Sur Austral (ARMASUR): el Director, señor Jaime Jonshon y el Gerente General, señor Manuel Bagnara.

- Del Consejo Superior del Transporte y del Sindicato Interempresas de Conductores de Chile (SITRACH): el Gerente, señor Carlos Salazar y el Director, señor Iván Mateluna.

- De la Asociación Nacional de Armadores de Chile (ANA): el Gerente, señor Ricardo Tejada.

- De la Cámara Aduanera de Chile: el Vicepresidente, señor Jorge Mac Ginty; el Gerente General, señor Sergio Cabezas y la asesora legal, señora Elsa Cerda.

- Del Sindicato Interempresa de Oficiales de Marina Mercante (SI.MAR): los Directores, señores Francisco Durán y Gustavo Zúñiga.

- De la Federación Nacional de Gente de Mar (FENAGEMAR): el relacionador público, señor César Rojas; la dirigente de la Mujer, señora Francisca Igor; el secretario, señor Ismael García y el Presidente del Sindicato Somarco, señor Alexis Córdova.

- De la Federación de Trabajadores Navieros del Sur (FESITRASUR): Presidente, señor Javier Andrade; el representante señor Álvaro Mansilla y el Presidente del Sindicato Interempresas Mar del Sur, señor Walter Sandoval.

- Del Sindicato de Oficiales de Marina Mercante Austral (SIOMMA): el secretario, señor Alejandro Tenorio Pérez; y los representantes de Talcahuano, señores Eric Rifo y Juan Carlos González.

- De la Ilustre Municipalidad de Puerto Montt: el Alcalde, señor Rodrigo Wainraihgt.

- De la Gobernación Regional de Los Lagos: el Gobernador, señor Alejandro Santana.

- Del Sindicato Interempresas Mujeres Mercantes de Chile: la Presidenta, señora María Gaete y la tripulante, señora Diana Bustos.

- Del Directorio de Terminales Marítimos de la Patagonia (TMP): el Presidente, señor Carlos Allimant y el Gerente General, señor Juan Alberto Arancibia.

- De la Cámara Marítima Portuaria de Chile (CAMPORT): el Presidente, señor Daniel Fernández y el Gerente General, señor José Aguirre.

**- Otros:**

Además, asistieron de la Biblioteca del Congreso Nacional (BCN): la Investigadora del Área de Recursos Naturales, Ciencia y Tecnología, señora Claudia Cuevas y los analistas, señores Nicolás García y Raimundo Roberts; de la Asociación Chilena de Municipalidades: el Director de seguimiento legislativo, señor Miguel Moreno, y los asesores del Honorable Senador señor Bianchi, señora Natalia Navarro y señor Sergio Mancilla; del Honorable Senador señor Kusanovic, señores Sebastián Urrea y Benjamín Rodríguez; del Honorable Senador señor Van Rysselberghe, señor Juan Paulo Morales; del Honorable Senador señor Walker, señor Ignacio Ortega; del Honorable Senador señor Saavedra, señores Luis Batallé y César Barra; del Comité Partido Demócratas, señora Paz Anastasiadis; de la Fundación Jaime Guzmán, señor Joaquín García, y de la Secretaría General de la Presidencia (Segpres), señora Vanessa Layana y señores Carlos Ortega, Agustín Díaz y Diego Castillo.

---

**A.- Presentación de las indicaciones por parte del Ejecutivo**

**Exposición del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones**

**El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz,** informó que el cabotaje se ha definido como el transporte marítimo, fluvial o lacustre, comprendiendo, tanto la carga como los pasajeros, entre puntos del territorio nacional, y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva. Es decir, incluye a todo el transporte que ocurre por vía marítima, fluvial o lacustre, dentro del territorio.

Esta distinción ha motivado la presentación de algunas indicaciones diferenciadas respecto de cada uno de los mercados.

Posteriormente, detalló el tipo de carga movilizada.

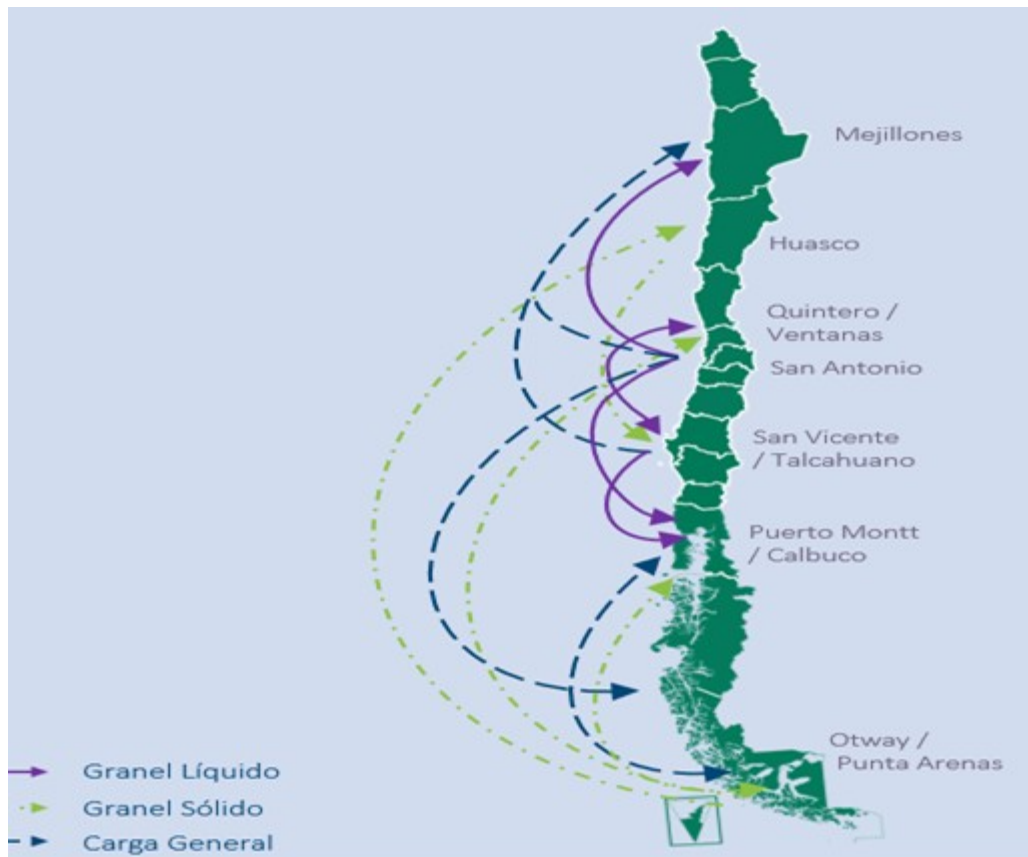
otros.

- Granel Líquido 50,4%, petróleo, ácido sulfúrico y

- Carga General 30%, contenedores.

animales y otros.

- Granel Sólido 19,6%, caliza, hierro, alimento para



Restricciones para operar en este mercado:

**A.- Ley de Fomento a la Marina Mercante ([decreto ley número 3.059, de 1979](#)).**

1. El cabotaje está reservado a naves chilenas.
2. Existen tres excepciones muy acotadas, que han sido poco utilizadas en la práctica, a saber:
  - 26%, por reputación, 0,14%, por waiver y 0%, por licitaciones.

**B.- Ley de Navegación ([decreto ley número 2.222, de 1978](#)), que establece los siguientes requisitos para inscribir naves en el registro chileno:**

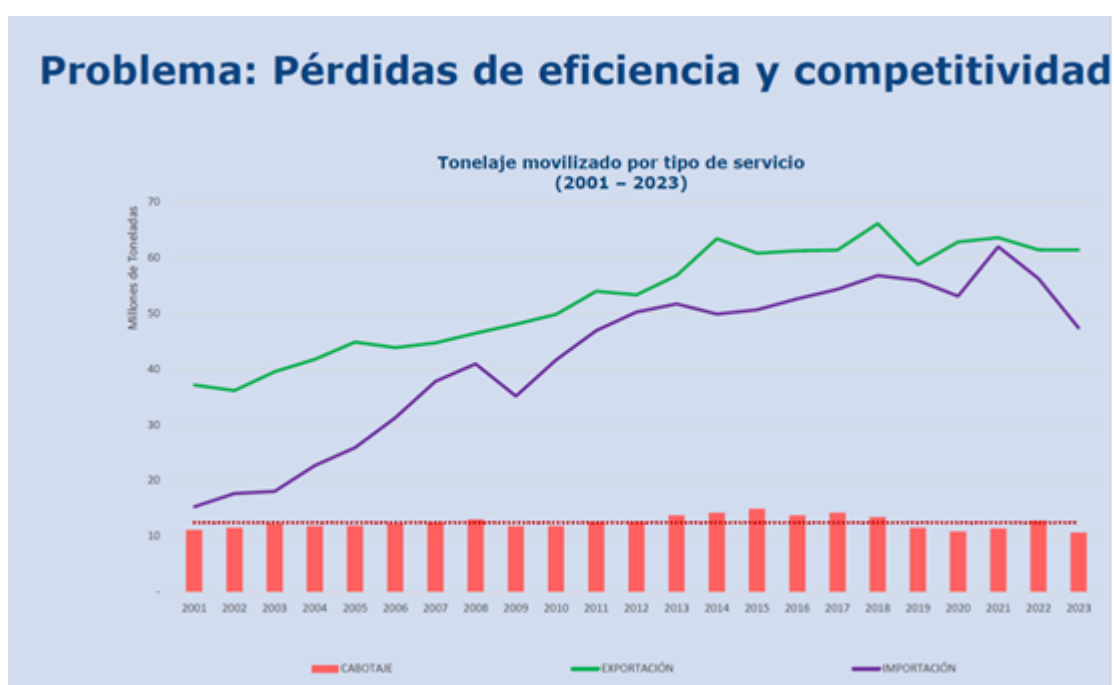
- Empresa chilena y con sede principal en Chile.
- Presidente, gerente y mayoría de directores chilenos.

- Más de 50% de capital chileno.

- Requisitos exigibles para los socios de la sociedad propietaria de nave: mantener enarbolado el pabellón nacional, capitán chileno, oficialidad y tripulación chilena en su totalidad.

Recalcó que, se trata de un mercado que está bien protegido para la industria nacional, situación que ha implicado un costo, que consiste en que el cabotaje marítimo ha sido cada vez menos relevante. Es decir, de alguna manera, por proteger la industria, se está impidiendo el desarrollo del transporte marítimo y que cumpla con el potencial que tiene dentro de un país que tiene tantos kilómetros de costa.

Seguidamente, acompañó un gráfico, de los años 2001 a 2023, que da cuenta del tonelaje movilizado por tipo de servicio en materia de cabotaje, exportaciones e importaciones.



Respecto a la pérdida de eficiencia y competitividad, detalló las siguientes causas:

**1. Mercado altamente concentrado:** con solo 2 empresas que controlan el mercado de graneles líquidos y 3 empresas en los sólidos.

**2. Tarifas altas:** Mover carga entre los puertos de San Antonio y Punta Arenas, cuesta USD\$2.826, suma que es 4,6 veces

superior que la ruta internacional entre los puertos de San Antonio y Callao, que cuesta USD\$609, por una distancia equivalente.

### 3. Ineficiencias operativas:

**a) Cierres de puertos:** Fenómeno muy común en Chile debido a condiciones climáticas y paros portuarios, que genera ineficiencias logísticas porque la normativa actual no permite reposicionar carga entre puertos chilenos con bandera de conveniencia.

**b) Doble pago de recorrido:** La carga desde la región del Biobío con destino a La Paz, debe pasar por el puerto de Callao, para su trasbordo a Arica, porque las naves extranjeras no pueden hacer cabotaje.

En cuanto a los aspectos centrales del proyecto de ley, acompañó el siguiente resumen del avance de la iniciativa.



En relación al contenido principal del proyecto de ley, señaló que incide en los siguientes textos legales:

#### **[Ley de Fomento a la Marina Mercante \(decreto ley número 3.059, de 1979 – Ministerio de Transportes\)](#)**

- Se mantiene la reserva de cabotaje, exclusivamente para navieras chilenas, con una definición más adecuada.
- Optimiza los mecanismos de excepción, de licitación, se elimina el 5%; se establece el waiver caso a caso (de 900 a 3.000 toneladas) y en la reputación, se presenta un cambio de tonelaje de registro a número de naves registradas, para fomentar su uso, con foco en la zona norte.
- Se crean dos nuevas excepciones:

- **Waiver anual**, que será un permiso anual renovable sólo por una sola vez, limitado para naves con eslora mayor a 150 metros y donde no existan servicios nacionales.

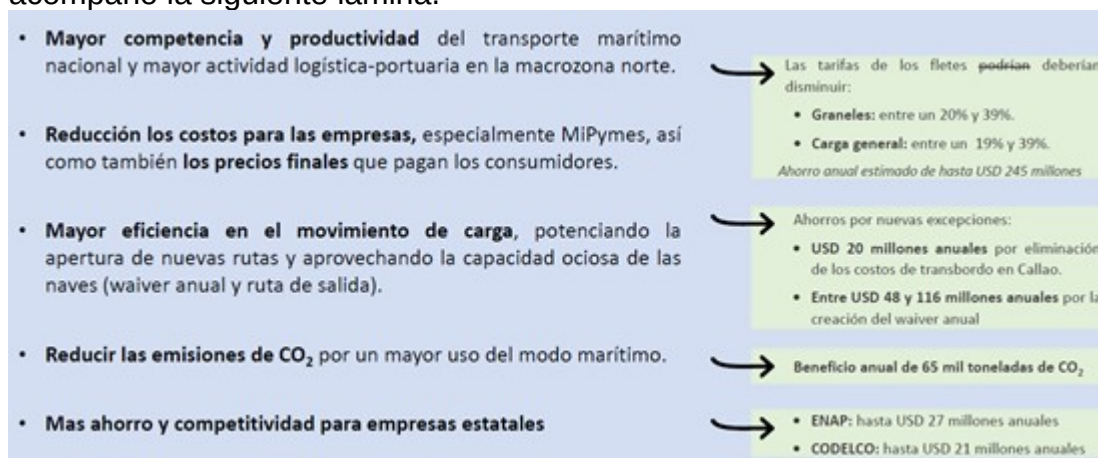
• **Ruta de salida**, que permitirá que naves extranjeras aprovechen su capacidad ociosa en su ruta de salida, pudiendo hacer cabotaje por el total de la carga de comercio exterior descargada en Chile.

### **Ley de Navegación ([decreto ley número 2.222 de 1978 – Ministerio de Defensa Nacional](#))**

• Se eliminan las barreras administrativas, para la constitución de empresas navieras en Chile, las cuales deberán cumplir con la ley laboral chilena y tributar en Chile.

• Se mantiene vigente la exigencia de la reserva naval, sólo formarán parte de ella las naves chilenas.

Posteriormente, se refirió a los impactos esperados del proyecto de ley, en estudio. Para graficar lo anterior, acompañó la siguiente lámina.



En relación con las indicaciones presentadas, por el Ejecutivo, informó lo siguiente:

### **Artículo 3 - Ley de Fomento a la Marina Mercante**

• **Definición de cabotaje:** se simplifica la definición para que la carga de comercio exterior entre puertos chilenos no sea considerada cabotaje. Esta modificación recoge las sugerencias de la Cámara Marítima Portuaria de Chile (CAMPORT), Asociación Nacional de Armadores (ANA) y de la Asociación Gremial de Armadores del Transporte

Marítimo, Fluvial, Lacustre y Turístico Sur Austral (ARMASUR) para mejorar la armonía del proyecto con la normativa aduanera.

- **Waiver anual:** se reemplaza el término “naves” por la expresión “navieras”, para que el permiso se otorgue a la naviera y no a cada nave, evitando usos prolongados, más allá de lo permitido; será un año, renovable por otro más, siempre que no existan servicios prestados por empresas chilenas.

- **Modificación del límite de eslora de 150 a 120 metros.** Este cambio permitirá no restringir las reputaciones que existen actualmente en el norte del país, manteniéndose el objetivo de dar protección al sur austral.

Respecto de este cambio, informó que la Armada de Chile señaló que este cambio no afectará la seguridad.

- **Ruta de salida:** Esta figura presenta una corrección formal para reemplazar el término “agencias” por “agentes” de naves, para mantener la terminología del Código de Comercio. Esta precisión fue solicitada por la Armada de Chile.

- **Waiver caso a caso:** se incorpora un límite de 120 metros de eslora, reforzando aún más la protección al sur austral.

- **Facultad de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Directemar), para restringir el paso de naves extranjeras:** se reincorpora y actualiza el inciso octavo de la ley actual, que establece la facultad de la autoridad marítima para excluir naves mercantes extranjeras del territorio nacional, cuando constituyan un peligro para la seguridad de la navegación, para el medioambiente acuático o para evitar la ocurrencia de actos ilícitos.

#### **Artículo 6.- Ley de Fomento a la Marina Mercante**

- **Reputación a casco desnudo:** se incorpora el límite de 120 metros de eslora, para reforzar aún más la protección al sur austral.

- **Reputación:** se modifica el límite de eslora de 150 a 120 metros, cambio que permitirá no restringir las reputaciones que existen actualmente al norte del país, manteniéndose el objetivo de dar protección al sur austral.

**Artículo transitorio - Ley de Fomento a la Marina Mercante**

- **Reglamento de la ley:** se incorpora un plazo de doce meses para la modificación del reglamento de la ley, conforme a los cambios introducidos por el proyecto.

**El Presidente de la Comisión, el Honorable Senador señor Kusanovic,** precisó que, en la actualidad, la definición de cabotaje comprende el transporte de carga y pasajeros entre dos puntos del país, que puede ser terrestre, aéreo o marítimo. Precisó que, no solo se refiere al ámbito marítimo.

En seguida, sostuvo que, sería deseable que, en este proyecto se hubiese fomentado más la marina mercante chilena, de tal manera de hacerla más competitiva.

Respecto del turismo de cruceros, manifestó que es un área que debe ser fortalecida, puesto que las recaladas en distintos puertos, pueden significar un importante apoyo económico, como sucede en Canadá.

**El Honorable Senador señor Walker** se refirió positivamente a la indicación número 6, del **Honorable Senador señor Van Rysselberghe,** haciendo presente que otorgará mayor flexibilidad a la recalada de cruceros.

**El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz,** anunció que el Ejecutivo está disponible para liberalizar la restricción de los 400 pasajeros.

**El Honorable Senador señor Saavedra** manifestó que, se puede organizar un circuito turístico por distintos puntos del sur de Chile. La iniciativa en estudio, no solo regula el transporte de carga y de pasajeros dentro del país, sino que además incentiva la economía.

En otro orden de ideas, respecto al transporte de carga, hizo presente que, uno de los problemas que tiene Huachipato radica en que llevar una tonelada de acero hasta Antofagasta, tiene el mismo valor que traer esa cantidad desde un puerto de China hasta Antofagasta.

Agregó que, con el cambio que se propone, se aumentará la competitividad y los empleos. Esta iniciativa forma parte de una

agenda de desarrollo económico del país, en la cual los modos de transporte deben ser rediseñados.

**El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz,** remarcó que este proyecto de ley representa una iniciativa estratégica y se le debe otorgar la urgencia que amerita.

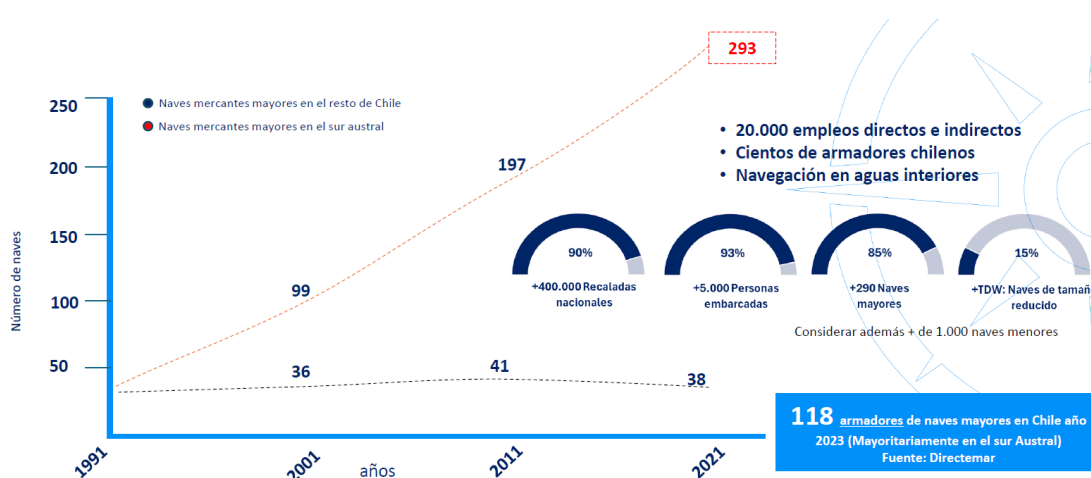
## B.- Exposiciones de los invitados y debate suscitado en la Comisión con ocasión de ellas

### Presentación de la Asociación Gremial de Armadores del Transporte Marítimo, Fluvial, Lacustre y Turístico Sur Austral (ARMASUR)

**El Director, señor Jaime Jonshon,** señaló que, la asociación gremial, que representa tiene una visión diferente a lo planteado por el Ejecutivo respecto al estancamiento del mercado de cabotaje debido a su alta concentración; las alzas en las tarifas de los servicios y las ineficiencias operativas y doble pago del recorrido.

La opinión diferente se produce porque en el sur, la realidad es completamente distinta. El mercado en el sur de Chile no está estancado, por el contrario, ha ido creciendo la marina mercante.

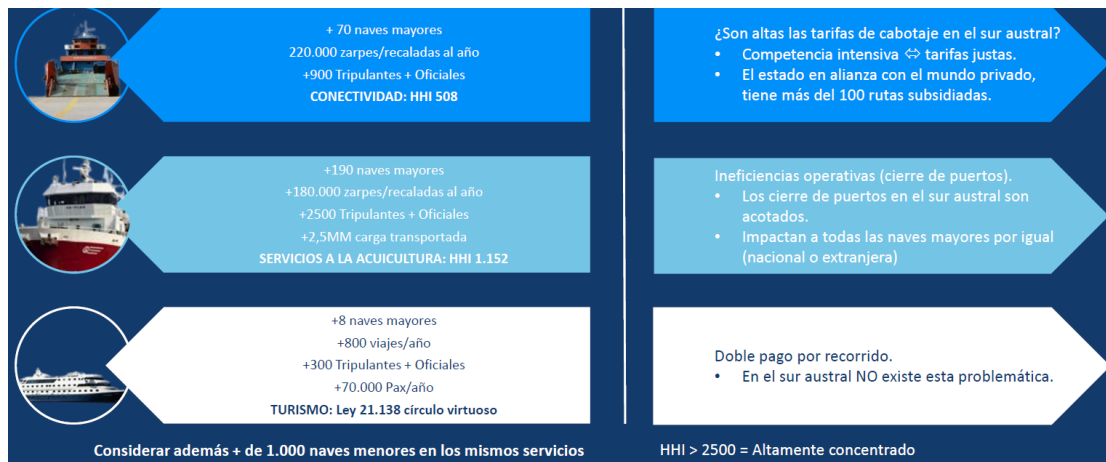
Para graficar lo anterior, acompañó el siguiente cuadro:



Expresó que, entre otros aspectos, en dicha zona geográfica, se producen más de 400.000 recaladas anuales y se generan 20.000 empleos directos e indirectos.

Detalló que, existen 70 naves, dedicadas a un tipo de tráfico cierto, que es la conectividad; más de 190 naves, dedicadas al tráfico de la salmonicultura y 8 naves de turismo.

En ese sentido, precisó que, existe competencia, tarifas adecuadas, además trabajan con rutas subvencionadas, por lo tanto, no existe concentración, como tampoco doble pago por el recorrido.



Luego, informó que, a la Asociación que representa, le preocupan las siguientes materias:

1. Cabotaje en ruta de salida.
2. Propiedad.
3. Eliminación del límite de 400 pasajeros.

**1.- Cabotaje en ruta de salida.** Indicó que, el cabotaje en ruta de salida sería efectuado por buques de bandera de conveniencia, cuyos costos operacionales son inferiores a una nave que está de servicio regular en la zona. Añadió que, las dotaciones de las naves con bandera de conveniencia son extranjeras, con condiciones laborales de inferior costo, por lo tanto, no existe posibilidad de competir.

Dado lo anterior, informó que comparte la indicación que propone restringir la ruta de salida.

**2.- Propiedad.** Al respecto, hizo presente que, en la zona sur austral, en la zona de los canales y de los fiordos, existe un tema relacionado con la soberanía. Por lo tanto, consideró fundamental que, dicha zona sea resguardada por armadores nacionales con buques que tengan bandera chilena.

Señaló que, en Noruega, el 60%, del capital tiene que ser del país, en Japón el 100%, en Corea del Sur el 51%, y en Chile es el 51%, por lo que estimó importante, no afectar ese porcentaje de la propiedad.

Al respecto, manifestó compartir las indicaciones que buscan mantener la propiedad mayoritariamente chilena en una zona que es estratégica y fundamental para nuestro país.



### 3.- Eliminación del límite de 400 pasajeros.

Señaló que la aprobación de la indicación del **Honorable Senador señor Van Rysselberghe** que, propone eliminar el guarismo de los 400 pasajeros en las naves extranjeras de turismo, puede producir una distorsión completa al mercado, y perjudicar a la industria nacional, que hoy opera con bandera nacional en el sur de Chile, en los fiordos y en los glaciares.

En consecuencia, se mostró contrario a la aprobación de la mencionada indicación, agregando que, los buques de menos de 400 pasajeros son naves de bandera nacional con destinos específicos, especialmente del sur de Chile.

La aprobación de esa indicación, pone en riesgo la industria nacional de armadores. Los cruceros de menos de 400 pasajeros se encuentran desde Puerto Montt al sur.

A modo de conclusiones, señaló que:

1.- Comparten las indicaciones que restringen la ruta de salida en la zona sur austral, donde existe cabotaje intensivo con bandera chilena.

2.- Apoyan las indicaciones que proponen mantener la propiedad mayoritariamente chilena en una zona estratégica importante de nuestro país.

3.- Son contrarios a la indicación que busca eliminar el límite inferior de 400 pasajeros en naves extranjeras con fines turísticos.

### **Presentación del Consejo Superior del Transporte y del Sindicato Interempresas de Conductores de Chile (SITRACH)**

**El gerente de SITRACH, señor Carlos Salazar,** informó que, representa al sector de transporte de carga por carretera, desde Arica a Punta Arenas, con 100.000 colaboradores.

Observó que, desconoce quiénes son los beneficiados por la apertura del cabotaje, aparte de ENAP y CODELCO, porque está ampliamente demostrado que el consumidor final no se verá favorecido con la aprobación de esta iniciativa legal.

Enfatizó que, en la actualidad, las compañías navieras prestan servicios de exportación, es decir, retiran en los centros de distribución del exportador chileno y entregan en las puertas del consumidor final o del cliente del exportador. Las compañías navieras cuando ofrecen dicho servicio, lo brindan como un paquete completo, una sola reserva, transporte terrestre y transporte marítimo. Además, garantizan el espacio en el buque siempre y cuando el exportador contrate el servicio completo con la compañía naviera.

En el escenario de apertura de cabotaje, será imposible para los transportistas de carga terrestre competir con una compañía naviera que reserva el espacio en el buque solo para quienes contraten el servicio completo con ellas.

Finalmente, consideró que, en la definición de cabotaje no se debe incluir la integración del transporte terrestre, porque implicará que las navieras, presten el servicio de carga por camión.

**El director de SITRACH, señor Iván Mateluna,** expresó su abierta oposición al proyecto de ley en debate, que, a su juicio, no cumple con el espíritu de la ley, y argumentó que dicha situación quedó en evidencia durante la pandemia.

En ese contexto, indicó que el valor del flete marítimo alcanzó a 15.000 dólares. En la actualidad, el flete oscila entre 6.000 y 7.000 dólares, por lo tanto, no se ha percibido ningún beneficio derivado de los

cambios en las modalidades de transporte ni en lo referido al espíritu de la ley, cuyo objetivo es, reducir el costo del producto final.

En ese sentido, manifestó que los transportistas, tanto de la Confederación Nacional como de otras asociaciones, no están de acuerdo con la manera en que se ha planteado el tema del cabotaje, especialmente en lo relativo a la integración vertical.

### **Presentación de la Asociación Nacional de Armadores de Chile (ANA)**

**El gerente de la ANA, señor Ricardo Tejada,** informó que representan a las principales navieras chilenas de alto bordo, que concentran el 80% del tonelaje de la flota nacional. Los buques representados por la ANA superan, en promedio, 20.000 toneladas de arqueo bruto, llegando incluso hasta 120.000 toneladas, y se destinan al transporte de cargas estratégicas como petróleo, cobre, hidrocarburos, ácidos para la producción y refinación de cobre y contenedores. Precizando que a eso se refiere por naves de alto bordo.

Respecto a lo señalado por el Consejo Superior de Transporte sobre la integración del transporte marítimo y terrestre en el marco de las exportaciones, aclaró que aquello corresponde a navieras extranjeras; no a las naves chilenas.

La asociación que representa inició un proceso de actualización, modernización y mejora en la regulación nacional, considerando que tanto la ley de fomento a la marina mercante como la ley de navegación datan de 1978. En ese contexto, estimó positivo que el proyecto de ley avance en esa dirección y reafirmó la disposición del gremio a participar, cooperar y entregar propuestas de mejora.

En relación con las indicaciones presentadas al proyecto de ley, en análisis, consideró acertada la mantención de la reserva de carga, permitiendo que los contenedores de comercio exterior, en casos como el de un puerto cerrado, puedan trasladarse dentro del país sin afectar la reserva estratégica, en especial, para cargas como hidrocarburos y ácidos, precisando que esa flexibilización deberá aplicarse solo a contenedores de comercio exterior o vacíos.

Frente a la normativa sobre cabotaje de pasajeros, expresó que, si bien no afecta directamente a la asociación que representa, tiene implicancias para Armasur, organización con la que colaboran. Señaló que están de acuerdo con el criterio que se aplica desde el año 2018, que permite que los buques con capacidad superior a 400 pasajeros realicen cabotaje, porque son los que recorren las rutas nacionales extensas.

En cambio, los buques menores a 400 pasajeros, se dirigen a zonas específicas como los glaciares y canales del sur, por lo que consideró que permitirles hacer cabotaje generaría una competencia desigual frente a la marina mercante nacional.

Respecto al waiver anual, destacó positivamente que la indicación del Ejecutivo reemplace el término “nave” por “naviera”, porque evita la asignación fragmentada del beneficio a distintas naves bajo una misma naviera. Sin embargo, estimó que el periodo de un año renovable por otro año más, es excesivo, porque una naviera extranjera podría operar durante dos años sin someterse a la jurisdicción nacional.

Aclaró que el waiver es un permiso especial, que actualmente se otorga por viaje, pero que el nuevo proyecto propone introducir un permiso anual para rutas donde no existiese un servicio regular nacional.

En cuanto a la ruta de salida, manifestó que, si bien se reconoce su aporte al aprovechar la capacidad ociosa de los buques, cuestionó que se permita mover hasta un 30% de la capacidad total, que es excesivo. Sobre el particular, estimó adecuada la limitación a los contenedores, en tanto resguarda la reserva estratégica para las navieras chilenas.

Seguidamente, ilustró con ejemplos cómo buques como el MSC Valentina o el MSC Chloé, al aplicar dicha excepción, podrían mover más carga en cabotaje que la que descargan en puertos nacionales, generando una competencia desleal por las diferencias laborales, tributarias y regulatorias entre navieras nacionales y extranjeras.

- A modo de ejemplo 3 naves:

NAVE	CAPACIDAD EN TEUS	DESCARGO EN STI/SVTI	30% DE CAPACIDAD (TEUS)
▪ MSC Valentina	16.616	2.314	4.984
▪ Sally Maersk	6.600	1.830	1.980
▪ MSC Chloe	9.411	2.530	2.823

En relación a las operaciones regulares en Chile, señaló que actualmente Transmares opera entre los puertos de San Antonio y Punta Arenas, con escala intermedia en Puerto Chacabuco, y no existe más demanda que justifique mayores frecuencias. Advirtió que el proyecto de ley fomenta la competencia, pero no la demanda, lo que terminaría por transferir cargas desde navieras chilenas hacia extranjeras, sin generar nuevos actores.

Respecto de los costos, explicó que una naviera extranjera con ruta pagada, podría transportar contenedores en cabotaje a precios marginales, incluso a un dólar, valores con los cuales una naviera

nacional no puede competir debido a los mayores costos laborales, tributarios y normativos.

En cuanto a la regulación de situaciones de emergencia o catástrofes, manifestó su conformidad con permitir el ingreso de buques extranjeros por un plazo de 15 días renovables, siempre y cuando no existan naves chilenas disponibles, valorando la inclusión de esa facultad, en línea con la experiencia de países como Estados Unidos o Puerto Rico.

Sobre la figura de la “reputación”, una de las excepciones vigentes en la ley actual, defendió su mantención sin modificaciones, señalando que es la única que funciona correctamente. Esa herramienta permite a los navieros chilenos arrendar buques extranjeros en dos contextos: para renovación de flota mediante leasing, y para contratos spot que no pueden ser cubiertos por la flota propia.

Dicha excepción incentiva la existencia de una flota nacional y no debe alterarse, pues cualquier cambio distorsionaría su propósito.

La nueva propuesta reduciría las exigencias para reputar un buque extranjero, permitiendo hacerlo incluso con tenencia mínima de flota nacional. Bajo las nuevas condiciones, un naviero podría arrendar un buque de gran porte con solo dos naves de tonelaje mínimo, posibilidad que desincentiva la inversión en flota nacional y sitúa en desventaja a quienes han invertido durante años.

Luego, se refirió al artículo 19 del Código del Trabajo y a la indicación que busca permitir que las navieras chilenas pudieran contratar hasta un 15% de tripulantes extranjeros por buque, sin incluir al capitán ni al primer piloto, para suplir eventuales déficits de dotación. Aclaró que esa medida se solicitó para casos excepcionales y no con el fin de reemplazar trabajadores chilenos. Los extranjeros contratados deben tener la misma capacitación, derechos laborales y posibilidad de sindicalización que los nacionales.

Durante la pandemia, se intentó cubrir las dotaciones con trabajadores nacionales, pero no se logró.

Finalmente, señaló que, de aprobarse las indicaciones señaladas, el proyecto puede transformarse en una buena iniciativa.

### **Presentación de la Cámara Aduanera de Chile**

**El gerente general, señor Sergio Cabezas,** señaló que, el proyecto de ley de cabotaje marítimo tenía como eje principal abrir

parcialmente el mercado del transporte marítimo entre puertos chilenos a naves extranjeras, en especial, en rutas donde no existen servicios nacionales, con el objetivo de mejorar la eficiencia logística y la competitividad del transporte marítimo. No obstante, advirtió que esa apertura planteaba riesgos relevantes desde la perspectiva de la seguridad, los cuales debían ser abordados con medidas regulatorias concretas.

En principio, esta apertura comercial sería sin restricción, pero, conforme avanzó la tramitación legislativa, se apreció que la nueva ley permitiría una mayor participación de naves extranjeras en el cabotaje.

Enfatizó que la seguridad es crucial para el comercio marítimo, porque protege los buques, la carga, las personas y el medio ambiente de amenazas como el comercio ilícito, el contrabando y el tráfico de drogas. Esta futura ley debe mantener los objetivos principales trazados, pero también contemplar los aspectos de seguridad para prevenir la comisión de dichas actividades ilícitas.

Posteriormente, realizó un análisis comparado de las indicaciones del proyecto de ley; expresó su conformidad con la indicación número 2, propuesta por el Presidente de la República, para reemplazar el inciso primero del artículo correspondiente.

Respecto al inciso cuarto del artículo 3, tanto del texto aprobado por la Cámara de Diputados en su primer trámite constitucional como de la indicación número 2 del Presidente de la República, expresó su preocupación por la frase que señala que, no obstante, en ningún caso se permitiría movilizar más carga de cabotaje que aquella de comercio exterior que se descarguen en puertos nacionales.

Advirtió que esta disposición permitiría a las naves mercantes transportar grandes volúmenes de contenedores en sus rutas de salida entre puertos nacionales intermedios, siempre que su número fuera inferior al de comercio exterior descargado en algún puerto nacional.

Los puertos con mayor descarga de contenedores son Valparaíso, San Antonio, San Vicente e Iquique, que permitirán el transporte hacia puertos intermedios. Sugirió, por temas de seguridad, fiscalización y control, y considerando la capacidad de transferencia de contenedores en puertos de menor tamaño, incorporar un límite máximo de hasta un 10% de movilización a la carga de cabotaje en las rutas de salida, mientras no se realicen las inversiones necesarias en procesos de fiscalización, control, personal, infraestructura portuaria y extraportuaria para un adecuado manejo de las cargas a transferir. Además, recomendó considerar los impactos viales y urbanos en las subidas portuarias por los volúmenes de transferencia

de carga, que podrían afectar el normal flujo del comercio exterior, especialmente en temporadas de exportación de fruta.

Hizo presente que el Servicio Nacional de Aduanas y el Servicio Agrícola Ganadero (SAG), no cuentan con la infraestructura, recursos ni dotación de personal suficiente para fiscalizar un mayor volumen de carga, especialmente en zonas portuarias más pequeñas o menos concurridas. Respecto a los artículos transitorios, sugirió incluir como sujetos de consulta, junto a la autoridad marítima, al Ministerio de Seguridad Pública, al Servicio Nacional de Aduanas y al Servicio Agrícola y Ganadero.

Concluyó que la apertura del cabotaje no debe entenderse únicamente como una medida de incremento de la competitividad comercial, sino como un desafío estratégico que exige considerar aspectos de seguridad, prevención, gobernanza, inteligencia operativa, fiscalización y control.

**El vicepresidente de la Cámara Aduanera, señor Jorge Mac Ginty**, comparó el tráfico marítimo con el tráfico aéreo, señalando que, en el país existe un único aeropuerto internacional donde se concentran los controles de Aduana y del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), los puertos habilitados para el comercio exterior cuentan con los controles necesarios, mientras que los puertos intermedios, carecen de capacidad para realizar cualquier tipo de fiscalización.

En ese contexto, apoyó la indicación que prohíbe que puertos intermedios sean utilizados para el comercio exterior, por naves de bandera internacional, que recalen en distintos puertos del país.

Expresó su preocupación por la falta de separación entre operaciones internacionales y nacionales, similar a lo que ocurre en el aeropuerto internacional, donde las compañías aéreas internacionales operan en zona primaria sin ingresar legalmente al territorio chileno, puesto que la internación de mercancías requiere la intervención del Servicio Nacional de Aduanas para su nacionalización. Permitir la entrada de carga internacional por cualquier puerto sería equiparable a permitirlo en aeropuertos como Temuco, Osorno o Punta Arenas, lo cual consideró imposible debido a la falta de infraestructura tanto, en aeropuertos, como en puertos intermedios.

El Servicio Nacional de Aduanas apenas cuenta con el personal necesario para cubrir los puertos internacionales, y el SAG tiene menos capacidad, especialmente en lo que respecta a la destrucción de mercancías no aptas para ingreso, que requiere infraestructura específica. Destacó que incluso en los puertos que reciben carga internacional existen dificultades, y que en puertos de menor envergadura la situación sería insostenible.

Manifestó su inquietud por la posibilidad que naves internacionales, que transporten carga internacional, recalquen en puertos intermedios, porque no existe capacidad para controlar contenedores que podrían transportar drogas o armas, dado que en esos puertos no hay presencia policial ni infraestructura de seguridad. Las recaladas implican el movimiento de contenedores dentro del territorio nacional, situación que agrava el riesgo en ausencia de controles adecuados.

Recordó que en los últimos años se modificó la legislación para considerar el contrabando como delito y cuestionó cómo se controlaría esta nueva forma de recalada en puertos de menor tamaño sin la infraestructura de seguridad. Concluyó que el tema de la seguridad no está suficientemente considerado en la discusión del proyecto de ley y sugirió consultar al Servicio Nacional de Aduanas, al SAG y al Ministerio de Seguridad Pública para mejorar este aspecto y hacer viable el proyecto.

Seguidamente, **el gerente general señor Sergio Cabezas**, recordó que, el puerto de San Antonio, que cuenta con la mayor infraestructura portuaria del país, tiene una alerta de las Naciones Unidas por temas de seguridad relacionados con el tráfico de drogas.

Advirtió que, si se permite la apertura a otros puertos, la situación podría descontrolarse, considerando que, según un reportaje emitido por Chilevisión, la Fiscalía Nacional señaló que Chile es el tercer país exportador de drogas a través de sus puertos, a pesar de la infraestructura existente.

### **Presentación del Sindicato Interempresa de Oficiales de Marina Mercante (SI.MAR)**

**El director de SI.MAR, señor Francisco Durán**, informó que, representa a los oficiales de la marina mercante, y a todo el sector marítimo que, ve amenazado sus puestos de trabajo debido a las modificaciones discutidas en la Cámara de Diputados. El proyecto de ley en discusión, lejos de fomentar la marina mercante nacional, promueve la marina extranjera.

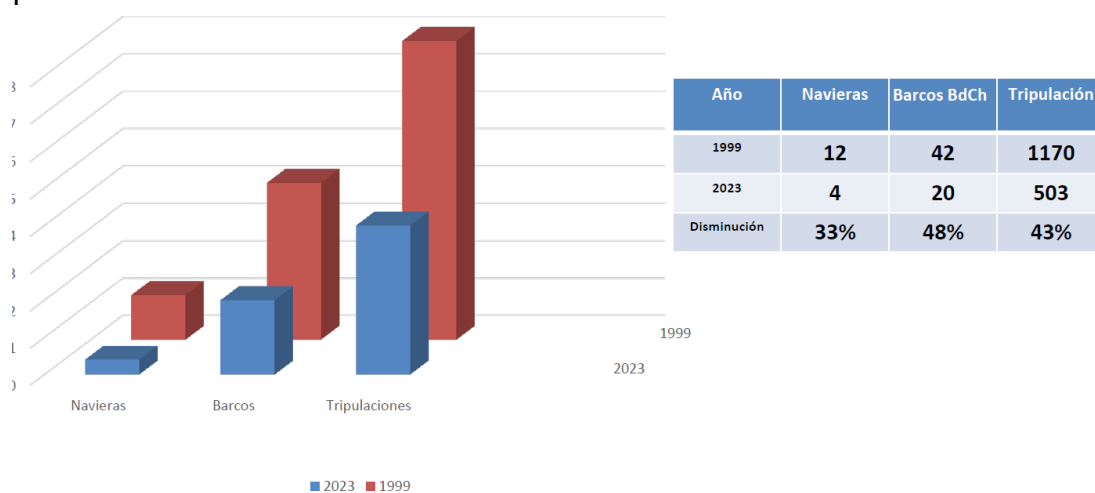
Señaló que, aunque los primeros artículos del proyecto establecen que la reserva seguirá siendo para naves de bandera nacional, se abriría una ventana amplia para las banderas de conveniencia con excepciones. En su opinión, no fomentará la marina mercante, sino que tenderá a eliminarla.

Manifestó que naves de bandera de conveniencia navegan en aguas chilenas y recalcan en puertos nacionales con infraestructura a veces precaria, en contraste con las 19 o 20 naves de bandera chilena de

alto bordo. Destacó la diferencia con las naves de conectividad y salmonicultura del sur de Chile, las cuales, no se verían tan afectadas, porque el proyecto parece orientado a beneficiar a empresas como ENAP y CODELCO, que mueven grandes volúmenes de carga dentro del país.

Luego, presentó un gráfico que da cuenta de un declive en la marina mercante nacional, desde el año 1999 hasta 2023, con una disminución del 33%, en navieras, 48%, en naves y 43%, en tripulación.

Detalló que en el año 1999 había 1.170 empleos de chilenos en barcos chilenos, mientras que, en la actualidad, solo hay 503 puestos de trabajo, situación que obligó a muchos tripulantes a jubilarse, emigrar, buscar otro empleo, o trabajar en naves extranjeras con condiciones precarias.



Aclaró que, representa a oficiales de puente, ingenieros de máquina y tripulantes, un conjunto de aproximadamente 20 personas por nave que hacen posible su funcionamiento. Explicó que no incluye a las naves del sur de Chile, porque pueden ser tripuladas por pilotos regionales y están bien administradas, especialmente por el auge de la salmonicultura. Sin embargo, enfatizó que las naves de alto bordo, concentradas principalmente en Valparaíso, han disminuido con el tiempo, situación que genera preocupación.

En el último año, algunas navieras han entregado todas sus naves a banderas de conveniencia, dejando a 60 o 70 trabajadores sin empleo, quienes debieron buscar trabajo en naves extranjeras, con menores sueldos, menos garantías y sin seguridad social ni pago de impuestos, como sucedió con la naviera Humboldt, que transfirió cuatro o cinco barcos de bandera chilena a banderas de conveniencia, de Panamá, Bahamas, Liberia o Islas Marshall.

Ante el escenario descrito y calificado como catastrófico, los argumentos del proyecto de ley parten del supuesto de que existe un monopolio de navieras en el transporte de graneles líquidos en el país. Sin embargo, indicó que dicho monopolio no corresponde a una concentración de navieras, sino a que existía un único cliente en ese sector, que genera una relación natural de concentración, porque dicho cliente no diversificó su demanda entre los distintos operadores, empujando progresivamente a la industria a organizarse en ese único prestador.

No obstante, esa situación, en el presente año ha surgido una nueva compañía naviera nacional, Conaval (Compañía Naviera Valparaíso S.P.A.), que incorporó una nave con bandera chilena, denominada Doña Josefina. Con esa incorporación, son cuatro las naves disponibles para el servicio de transporte de graneles líquidos, situación que, a su juicio, desmiente la supuesta concentración.

Cuestionó, además, el argumento de que la apertura del cabotaje generaría una rebaja de precios para el consumidor final, afirmando que la experiencia en países vecinos y lo ocurrido durante la pandemia demuestran lo contrario. Al respecto, citó los estudios del economista Quiroz, realizados en los años 2011 y 2018, los cuales también respaldan esta postura.

Las conclusiones de esos informes, si se aprobaba esta medida, señalan que la industria migraría hacia banderas más baratas y las remuneraciones caerían al nivel que impusiera la competencia internacional. Como ejemplo, mencionó el caso argentino, donde la apertura del cabotaje provocó una baja agresiva de los fletes, que llegaron incluso a uno o dos dólares por viaje, que significó la quiebra de navieras nacionales. Posteriormente, los actores internacionales comenzaron a fijar precios arbitrarios, y hasta la fecha la marina mercante argentina no ha logrado recuperarse.

Advirtió que, de prosperar el proyecto, los trabajadores de menor costo, provenientes de Filipinas o India, terminarán reemplazando a los marinos chilenos, desplazándolos de sus empleos. Añadió que los beneficios obtenidos por los clientes se darían exactamente a costa de los trabajadores nacionales. Reiteró que esta afirmación no es una opinión personal, sino una conclusión respaldada por los estudios citados, los cuales sostienen que, el efecto sobre la economía chilena será nulo, y que los marinos mercantes nacionales se verán obligados a reconvertirse laboralmente.

Uno de los impactos más relevantes del proyecto será la fuga de la bandera chilena, con su consecuente pérdida de empleo y caída en las remuneraciones, las que, según los estándares de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) podían disminuir hasta en un 54% respecto de los sueldos actuales.

La ITF, posee un área especializada en el transporte marítimo, donde se llevan a cabo negociaciones internacionales con empleadores para garantizar estándares mínimos de seguridad, condiciones laborales y remuneraciones. Sin embargo, existen banderas denominadas “subestándares” que ni siquiera cumplen con los requisitos mínimos de la ITF, citando como ejemplos Filipinas e India, donde es frecuente la ocurrencia de accidentes debido al incumplimiento de dichas normas.

Esa competencia desleal, entre navieras extranjeras y chilenas, se debe, precisamente, a esa rebaja de estándares y costos; las extranjeras cumplen el mínimo exigido, mientras que las nacionales con estándares superiores. Esta situación, impactará directamente a los sindicatos, se perderán años de negociaciones colectivas que han permitido, reducir los períodos de embarque a tres meses como máximo, e incluso en el sur a esquemas uno por uno. Lo anterior, ha contribuido a mejorar significativamente la calidad de vida de los trabajadores, en coherencia con la [ley N° 21.561](#) y [ley N° 21.643](#), que apuntan a mejorar la inclusión y las condiciones laborales.

El declive quedó en evidencia con la cantidad de naves que se han ido perdiendo en el tiempo. Estimó que, serían pioneros en el mundo en dictar unilateralmente una medida decadente contra sus propios intereses. La aprobación de esta iniciativa legal provocará la desaparición inminente de la marina mercante y de las instituciones, de sindicatos, colegios profesionales, universidades e institutos que prestan el servicio de educar a los marinos mercantes.

Respecto a las indicaciones, observó que, llama la atención que la primera indicación sea suprimir el único artículo que fomenta la marina mercante y que justifica el título de la ley. Ese artículo obliga al Estado a promover y fomentar la formación de oficiales y marinos, promoviendo un acceso equitativo a hombres y mujeres. Dado lo anterior, solicitó que se rechace la indicación.

Por otra parte, las indicaciones N<sup>os</sup> 12, 16, 32, 37 y 38, pretenden segregar el país, generando una fractura al aplicar normativas diferenciadas a regiones específicas, por lo que solicitó que se fomente una marina mercante nacional, no una regional.

La indicación N° 19, pretende eliminar la reciprocidad. Su aprobación rompería un principio universal del comercio internacional, que garantiza condiciones equivalentes entre países. Sin reciprocidad, Chile se llenará de naves extranjeras sin poder competir en sus mercados.

Propuso modificar el inciso primero del artículo 3, para reemplazar “carga de comercio exterior” por “transporte de contenedores”,

y eliminar el inciso tercero del mismo artículo, que permite renovar por dos años naves extranjeras. También sugirió restringir la carga en ruta de salida a un 15% de lo efectivamente descargado. Además, solicitó eliminar el párrafo del artículo 14 de la ley de navegación que permite contratar extranjeros en caso de huelga, pues debilita la fuerza sindical.

Concluyó expresando que, esta ley debe actualizarse, con el objetivo de fomentar la marina mercante nacional y no abrir la puerta a naves extranjeras que puedan desplazar todo el esfuerzo y la historia de la marina mercante nacional.

**El Ministro de Economía, Fomento y Turismo, señor Nicolás Grau,** señaló que, un problema principal está constituido por la inexistencia de ciertas rutas marítimas, que significa perder el uso del mar chileno. En ese sentido, el proyecto de ley en estudio, propone flexibilizar las excepciones para fomentar el uso de rutas que no se encuentran en operación en la actualidad, para fomentar su uso.

En cuanto a las particularidades de la zona austral, desde Puerto Montt hacia el sur, reconoció que, por razones portuarias y geográficas, prácticamente no operan barcos más grandes.

Respecto a la propiedad, afirmó que no tiene sentido prohibir que empresas con capital extranjero operen con bandera chilena, contratando trabajadores chilenos y pagando impuestos, porque esto no beneficia a los trabajadores ni al país. Recordó que la caída del cabotaje en Chile, ocurrió bajo el diseño normativo actual, y no por el proyecto en discusión.

Objetó la lógica de restringir a inversionistas que pretendan operar con bandera chilena y trabajadores nacionales, una práctica no aplicada en otros sectores económicos. Además, destacó que el proyecto refuerza aspectos de defensa, otorgando más atribuciones a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Directemar) para eliminar naves sospechosas.

Sobre los beneficios del proyecto, para los trabajadores, que ha sido respaldado por declaraciones de la Unión Portuaria a favor del proyecto, mencionó que en el norte del país existen puertos subutilizados, como Iquique y Antofagasta, que se beneficiarían con más actividad, generando empleo.

En el caso de la región del Bío-Bío, explicó que la exportación a La Paz requiere una ruta ineficiente vía Callao y Arica, perjudicando la competitividad industrial y el medio ambiente.

Un mayor uso del transporte marítimo reducirá la huella de carbono y mejorará la logística.

Asimismo, defendió que las utilidades de empresas como Codelco y ENAP, beneficiadas por el proyecto, permitirán financiar infraestructura como hospitales, redistribuyendo rentas de empresas con ventajas monopólicas.

En relación con la movilización y logística, afirmó que fortalecerá el transporte marítimo complementando el transporte terrestre, reduciendo costos asociados a movilizaciones históricas. Sobre la integración vertical, aclaró que la Fiscalía Nacional Económica persigue prácticas como precios predatorios, que matan la competencia, conductas que están penalizadas.

Respecto a las waivers (autorizaciones temporales), expresó disposición a discutir su duración, proponiendo que sean suficientes para analizar o explorar nuevas rutas con el objetivo de que luego sean operadas con bandera chilena.

Sobre el particular, confirmó un acuerdo con sindicatos para limitar la reputación de naves, evitando que las empresas retiren sus barcos para luego reputarlos, práctica que vulnera el principio de la ley.

En cuanto a la seguridad, destacó las inversiones del gobierno en escáneres y seguridad fronteriza. Argumentando que el transporte terrestre, que reemplaza al cabotaje no realizado, presenta menos controles que el marítimo, por lo que se estimó preferible aumentar el transporte marítimo, con mayores medidas de seguridad.

Finalmente, destacó que un informe de la Biblioteca del Congreso Nacional, presentado durante la discusión general, demostró que el proyecto chileno sigue las prácticas internacionales de abrir el cabotaje de manera gradual con excepciones.

**El Honorable Senador señor Van Rysselberghe**, preguntó al Ministro señor Grau su posición sobre la indicación relativa al cabotaje de pasajeros.

**El Ministro de Economía, Fomento y Turismo, señor Nicolás Grau**, respondió que el desarrollo turístico puede verse perjudicado por restricciones, pero también fortalecido en ciertos sectores. En consecuencia, propuso una discusión detallada para encontrar un equilibrio que no afecte la competitividad del país, especialmente en el sur austral.

En esa materia, manifestó su disposición para revisar la restricción de 400 pasajeros, considerando algún límite para equilibrar el turismo local y la competitividad.

**El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Kusanovic,** expresó su preocupación por fomentar la industria marítima nacional y solicitó conocer mayores antecedentes para evaluar el impacto del proyecto.

**El Ministro de Economía, Fomento y Turismo, señor Nicolás Grau,** respondió que el Ejecutivo, junto con la Armada de Chile y otros actores, impulsó el plan continuo de construcción naval, con el compromiso de producir en Chile cerca del 80% de los buques de la Armada, beneficiando a Asmar y astilleros privados.

En esta materia, propuso compartir con la Comisión los avances de este plan, destacando la capacidad de la industria naval chilena y la importancia de no descuidarla. Asimismo, mencionó la posibilidad de articular estrategias a través de Corfo para fortalecer esta industria en el contexto de la ley.

### [Presentación de la Federación Nacional de Gente de Mar \(FENAGEMAR\)](#)

**El relacionador público de FENAGEMAR, señor César Rojas,** informó que la entidad que representa está formada por 11 sindicatos de empresas navieras de la zona de Puerto Montt, que grafica la siguiente lámina:



A continuación, señaló que el proyecto de ley en estudio, en parte beneficia a la gente de mar, en consideración a las siguientes razones:

1.- Mantiene la reserva de carga sólo para las naves chilenas, con las excepciones de reputación y waiver, establecidas en la ley de navegación.

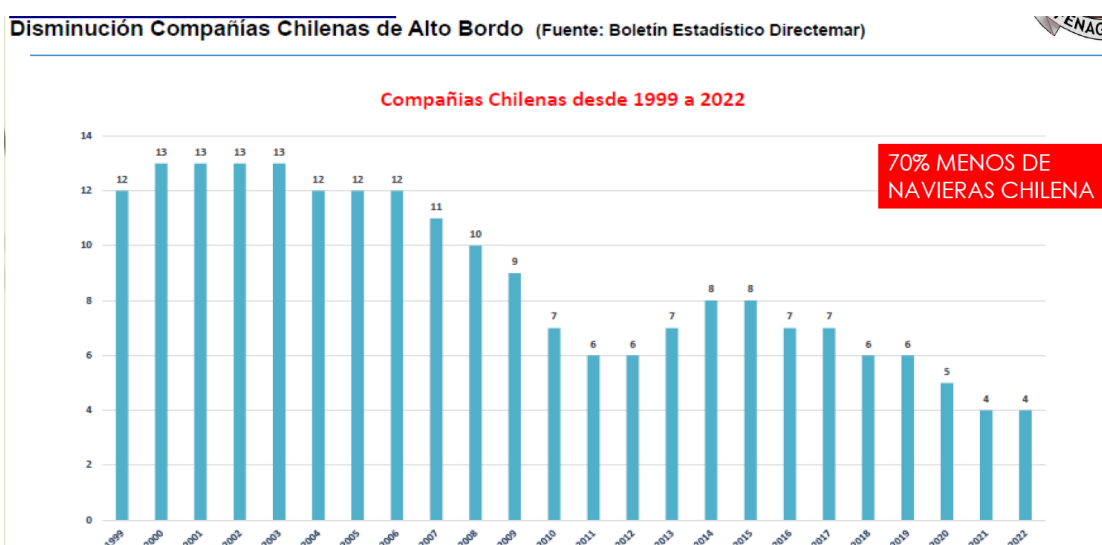
2.- No se modifica el artículo 14 de la ley de navegación, que establece el 100% de la tripulación chilena en naves mercantes con pabellón nacional.

3.- El artículo 11 de la ley de navegación, flexibiliza barreras administrativas para constituir empresas navieras en todas las regiones del país, aumentando el número de empresas y naves que fomentarán el transporte marítimo.

4.- El artículo 1 de la ley de fomento de la marina mercante nacional, contiene el compromiso del Estado de Chile con la formación de oficiales y tripulantes chilenos de manera equitativa entre hombres y mujeres.

5.- El artículo 6 de la ley de fomento de la marina mercante nacional, consagra la reputación a casco desnudo con compromiso u opción de compra posterior al año, en la cual la dotación debe ser chilena, sujeto a la disponibilidad de oficiales y tripulantes chilenos.

Luego, exhibió el siguiente gráfico que da cuenta de la disminución de las compañías de alto bordo, desde el año 1979, en que entró en vigencia la ley de fomento de la marina mercante nacional.



En materia de pérdida de puestos de trabajo, desde la vigencia de la ley de fomento de la marina mercante nacional, exhibió la siguiente lámina:

**Pérdida de Puestos de Trabajo de Alto Bordo (Fuente: Boletín Estadístico Directemar)**



**Tripulación Chilena durante los años 1999 al 2022**



En relación a los permisos especiales: Reputación y waiver, año 2025, exhibió lo siguiente:

anio	tramite_type	tramite_id	usuario	nave	imo_nbr	ton_dw	fecha_inicio	fecha_termino	puerto_desembarco
2025	WAIVER	28.025.085	HAPAG LLOYD CHILE S.P.A.	MAERSK ACADIA	9.928.188	84	2025-05-04 00:00:00		SAN ANTONIO
2025	WAIVER	28.024.914	MAERSK CI ILLC	MAERSK EVERGLADES	9.928.205	120	2025-05-03 00:00:00		ARICA
2025	REPUTACION	28.024.562	NAVIERA ULTRANAV LTDA.	LITTLE GRACE	9.555.228	24.475	2025-05-01 00:00:00	2025-05-07 00:00:00	ANTOFAGASTA-SAN VICEN
2025	WAIVER	28.022.896	ACCIONA PATACHE S.A.	NAVAL SEGUNDO	7.233.614	250	2025-04-28 00:00:00		PATACHE
2025	WAIVER	28.023.735	HAPAG LLOYD CHILE S.P.A.	MAERSK REDWOOD	9.943.085	84	2025-04-27 00:00:00		SAN ANTONIO
2025	WAIVER	28.023.670	ULTRAMAR	PICHON	9.521.837	325	2025-04-27 00:00:00		MEJILLONES
2025	WAIVER	28.023.227	ULTRAMAR	PICHON	9.521.837	900	2025-04-27 00:00:00		MEJILLONES

### Indicaciones

En relación a las indicaciones presentadas, manifestó su profunda preocupación, puesto que, en opinión de FENAGEMAR no protegen el empleo nacional ni aseguran un crecimiento al desarrollo económico, necesario para el país.

Añadió que, FENAGEMAR ha trabajado con los ministerios y autoridades políticas con el fin de modificar la ley de fomento de

la marina mercante nacional, para que, realmente fomente el transporte marítimo sin perjudicar a los marinos mercantes chilenos.

En seguida, se refirió a las siguientes indicaciones:

#### **Indicación N°1**

Elimina el compromiso del Estado de Chile en promover la formación de oficiales y tripulantes y con ello el acceso equitativo de mujeres y hombres a la marina mercante.

En este contexto, solicitó mantener en el proyecto de ley el compromiso del Estado de promover la formación de tripulaciones de forma equitativa.

#### **Indicación N° 33**

Al respecto, señaló que mediante esta indicación se pretende modificar las dotaciones 100% chilenas, con un 15% de extranjeros, exceptuando el capitán y el primer oficial.

En su opinión, esta indicación solo busca el beneficio económico de los empresarios navieros, perjudicando sistemáticamente a hombres y mujeres mercantes chilenos.

De aprobarse esta indicación se producirá un aumento sistemático del desempleo y precariedad laboral; disminución en la seguridad de la soberanía nacional y eliminación sistemática del sindicalismo.

En consecuencia, solicitó mantener el artículo 14 de la ley de navegación y eliminar el siguiente párrafo segundo:

“Se otorgará en todo caso dicha autorización durante una huelga para contratar trabajadores matriculados en conformidad a la ley extranjera.”

La norma propuesta atenta contra la Constitución Política de la República.

#### **Indicación N° 12**

Solicitó rechazar esta indicación, porque las leyes deben implementarse con el principio de igualdad sin generar segregación territorial, que afecta directamente a la población.

En las regiones más australes de Chile, el costo de vida de sus habitantes se ve incrementado significativamente debido al aumento del costo del flete para el transporte de bienes esenciales.

La implementación de la ruta de salida busca mitigar este impacto, haciendo más competitivo los costos de transporte en los insumos para los habitantes del extremo sur del país.

#### **Indicaciones N<sup>os</sup> 25 y 26**

Solicitó rechazarlas.

#### **Indicación N<sup>o</sup> 32**

Pidió su rechazo porque atenta contra la inversión favoreciendo económicamente a un pequeño grupo empresarial desfavoreciendo a la población austral.

Esta indicación causa desventaja entre armadores de otras regiones, pudiendo limitar la competencia tarifaria y restringir el ingreso de inversiones a las regiones australes y con ello la creación de puestos de trabajo.

#### **Indicaciones N<sup>os</sup> 37 y 38**

Estas modificaciones proponen postergar en ocho años, la entrada en vigencia de las normas contenidas en los artículos 3, inciso cuarto y artículo 6, para las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes.

A su juicio, no se puede frenar el progreso económico en una parte del territorio.

Esta indicación busca el beneficio económico de los empresarios navieros de esas regiones y provocará la limitación de la competencia de las navieras de otras regiones, con lo cual la creación de nuevos puestos de trabajo en esas regiones se retrasará.

Luego, en relación a la ruta de salida, señaló que la población austral no se verá beneficiada en la disminución de valor de los insumos, producto de la demora en estas regiones, sin razón que lo amerite.

En consideración a lo anterior, pidió que una vez entrada en vigencia la ley, se aplique en todo el territorio nacional, sin excepción.

### **Presentación de Fenagemar Mujeres**

**La representante de Fenagemar Mujeres, señora Francisca Igor**, tripulante de cubierta, señaló que la iniciativa legal en discusión, representa una amenaza real para sus puestos de trabajo, actuales y futuros.

Informó que representa a mujeres, que con esfuerzo, sacrificio y preparación han logrado abrirse camino en la marina mercante, un rubro mayoritariamente ocupado por hombres.

Han invertido tiempo, recursos y muchas veces han dejado a sus familias para salir adelante. Sin embargo, con la posible incorporación de tripulantes extranjeros, todo está en riesgo.

De aprobarse esa medida, serán las primeras en ser despedidas, no por falta de capacidad, sino porque aún se las considera el eslabón más débil

Precisó que esta situación no es solo una preocupación laboral, sino que es una amenaza directa al futuro de cientos de familias chilenas lideradas por mujeres.

Finalmente, señaló que, no se trata de solicitar privilegios, sino que justicia e igualdad. Asimismo, que se valore la mano de obra nacional, que no se borre con una ley lo que ha costado años construir.

No se puede permitir que decisiones adoptadas sin perspectiva de género, ni sentido social, les arrebaten la estabilidad laboral que tanto les ha costado.

### **Presentación de la Federación de Trabajadores Navieros del Sur (FESITRASUR)**

**El presidente de FESITRASUR, señor Javier Andrade Gómez**, expresó la profunda preocupación de los trabajadores embarcados ante las reformas que se pretenden realizar a la ley de fomento a la marina mercante y la ley de navegación.

Hizo presente que las modificaciones propuestas, no sólo ponen en riesgo sus puestos de trabajo, sino que también atentan contra la soberanía marítima del país y benefician a intereses extranjeros, en desmedro de la flota nacional.

La ley de fomento a la marina mercante, introdujo desde el año 1979, excepciones como el waiver, la reputación y la licitación

pública. El resultado fue devastador, porque pasaron de tener más de 120 barcos mercantes de alto bordo nacionales a 18 barcos con bandera chilena.

Al principio del año 2000, se empezó a formar una nueva marina mercante de barcos de menor envergadura, en el sur austral del país, sin embargo, el Ejecutivo, en vez de corregir ese daño histórico, quiere profundizarlo a través del fortalecimiento de las indicaciones, puesto que el waiver de 900 toneladas se propone subirlo a 3.000.

La reputación que se hace a través del tonelaje propio, se pretende modificar al número de barcos.

El proyecto de ley crea dos excepciones adicionales, waiver anual y ruta de salida.

Respecto del waiver anual, señaló que esa excepción permitirá a buques extranjeros, crear nuevas rutas con tripulaciones extranjeras por un periodo de 2 años.

En cuanto a la ruta de salida, indicó que dicha excepción permite que buques extranjeros con sus tripulaciones puedan realizar cabotajes de Arica a Punta Arenas y viceversa. Sin embargo, dicha excepción no es fomento a la marina mercante nacional, sino que implica abrir aún más las rutas nacionales y el mar a intereses internacionales, a pesar del desempleo en el rubro.

En consideración a lo anterior, pidió que esas excepciones sean eliminadas en un plazo de cinco años y que se trabaje en una verdadera política de fortalecimiento del sector.

En cuanto a la ley de navegación y su artículo 14, manifestó que se pretende autorizar que hasta un 15% de las tripulaciones sean extranjeras en barcos con bandera chilena. En la práctica, esa medida abarata costos, pero deja afuera a los trabajadores chilenos.

El artículo 14 establece que las tripulaciones chilenas pueden ser reemplazadas en caso de huelga por tripulaciones extranjeras. Llama la atención que ningún parlamentario haya defendido en esa materia a los trabajadores, por lo que consultó si es aceptable que en un país democrático los trabajadores embarcados puedan arriesgar su derecho a huelga por intereses políticos.

¿Se permitirá que el mar chileno se llene de banderas extranjeras mientras los trabajadores chilenos se queden sin empleo?

Concluyó su presentación haciendo presente que la iniciativa legal en discusión, no es desarrollo, como tampoco progreso, sino que es desprotección. Es renunciar a la soberanía, a los trabajadores y al futuro de la marina mercante nacional. En los gobiernos anteriores donde se trató de implementar esta mala reforma, los parlamentarios de esa época le cerraron las puertas.

Precisó que valoran la indicación relativa a los 120 metros de eslora, porque protegería en parte la marina mercante del sur austral de Chile, pero, no así la marina mercante nacional, por lo que solicitó que se legisle por el bien de Chile, por su soberanía, su mar y por los marinos mercantes que defienden su trabajo y el país.

### Presentación del Sindicato de Oficiales de Marina Mercante Austral (SIOMMA)

**El secretario de SIOMMA, señor Alejandro Tenorio,** manifestó que la iniciativa legal en debate, no fomenta la marina mercante nacional, sino que destruye los puestos de trabajo.

El rol de la marina mercante, que cumplió 207 años de existencia, trasciende el ámbito económico, por lo tanto, su fomento es fundamental.

La iniciativa legal en estudio, aborda tres materias de relevancia:

1.- Buque extranjero de comercio exterior en ruta de salida.

2.- Supresión del guarismo 400 en los buques de pasaje.

3.- Modificación del artículo 14, de la ley de navegación, para permitir que el 15% de la tripulación sea extranjera.

La aprobación de las normas relativas a las materias señaladas, provocarán la pérdida de fuentes laborales.

En su opinión, la situación más grave que presenta esta iniciativa es el fomento de la participación de naves extranjeras de comercio exterior, otorgando condiciones más favorables a esas naves para cargar y descargar en puertos chilenos en forma permanente, estable y constante. Añadió que, el Ejecutivo pretende solucionar un problema acotado a la zona central con medidas que no son necesarias para el resto del país.

El ingreso aproximado de 6.557 buques extranjeros de comercio exterior, que potencialmente son naves de ruta de salida, representa una amenaza para la marina mercante.

Las excepciones que contiene el proyecto de ley, no se aplican en la zona austral del país. En la zona norte, el 14% de la carga movilizada ocupa el waiver y la reputación de naves alcanza a 26,4%.

En consecuencia, la distracción de los 150 metros de eslora, ahora de 120 metros, sólo desvía la atención de la autorización para los buques extranjeros en ruta de salida.

En relación a la eliminación del guarismo 400 para el buque de pasaje extranjero, señaló que es una abertura unilateral y total, sin excepciones ni restricciones. Abrir el cabotaje a naves extranjeras de pasaje de más de 12 pasajeros en las rutas nacionales, no es una medida adecuada y generará un grave daño a los trabajadores.

Recordó que la [ley N° 21.138](#), fue un consenso general cuya discusión se prolongó por cinco años; la aprobación de dicha norma implicará que, tanto las naves mayores como menores, se verán afectadas con la consecuente pérdida de puestos de trabajo. La inclusión del guarismo 400, se fundamentó en el fortalecimiento y mantención de esa industria y los puestos de trabajo de las dotaciones chilenas.

Cualquier buque de comercio exterior, que trabaje en el país o buque extranjero de pasajeros no tendrán competencia de las naves nacionales.

El sindicato que representa tiene interés en la existencia de más banderas chilenas e incentivos para los navieros chilenos para fortalecer la marina mercante.

Las realidades de la marina mercante nacional y del cabotaje son muy diferentes en las zonas geográficas del paralelo 41 al sur y del paralelo 49 al norte. En el norte, existen pocas naves, en general, naves grandes, carga estratégica; en el sur, existen más de 300 naves y 7.000 puestos de trabajo.

La aprobación de esta iniciativa legal afectará, tanto a las naves mayores y menores, como el círculo virtuoso de la economía regional, por lo que solicitó que se analice detalladamente la eliminación del guarismo 400, porque conllevará la pérdida de industria y de fuentes de trabajo.

Para SIOMMA, las materias más relevantes de esta iniciativa legal son:

1.- La ruta de salida.

2.- La mantención del artículo 14 de la ley de navegación, que es una ley especial y prevalece sobre el Código del Trabajo. En esta materia, señaló que la autorización de un 15% de dotación extranjera en naves nacionales es una aspiración de la Asociación Nacional de Armadores (ANA).

La aprobación de esa indicación afectaría gravemente los puestos de trabajo de chilenos y de gente de mar.

3.- Reserva naval, establecida en el artículo 28 de la ley de navegación. En cualquier conflicto bélico, en operaciones de paz o ante una catástrofe, como puede ser un terremoto, los capitanes y las dotaciones están al servicio del Comandante en Jefe de la Armada, condición que no tienen trabajadores de otras actividades.

4.- La industria marítima se debe potenciar de otra forma.

Finalmente, recordó las palabras del actual Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante señor Fernando Cabrera, cuando era el Director General del Territorio Marítimo y de la Marina Mercante Nacional, que señaló en relación a la importancia de tener una marina mercante nacional con bandera chilena, que Chile no puede prescindir de una marina mercante propia, declaración que obedece a un dictado geopolítico, geoestratégico y de responsabilidad de sus autoridades fomentarla.

Se debe buscar un mecanismo para fomentar la marina mercante nacional, en su opinión, no se puede buscar la solución en naves extranjeras cuando existe la capacidad en el país.

### **Presentación del alcalde Puerto Montt**

**El alcalde de la municipalidad de Puerto Montt, señor Rodrigo Wainraihgt,** señaló en primer término, que la marina mercante nacional representa cerca de 7.000 empleos en la región de Los Lagos, luego, se refirió en su presentación a las siguientes materias:

**1.- Dotación 100% chilena.** La dotación chilena garantiza la soberanía operacional y estratégica en el mar austral, asegura el empleo directo a tripulantes y oficiales nacionales, además, impulsa la formación de capital humano.

Es coherente con el objetivo de fomentar la marina mercante nacional, no sólo como flota, sino como industria generadora de empleo y conocimiento.

Informó que en la región se efectuó una alianza público privada, entre el gobierno regional, la organización no gubernamental canales (ONG Canales) y la academia, con la finalidad de preparar a jóvenes estudiantes de liceos técnicos, para que, en el futuro, se desempeñen en la marina mercante nacional.

Junto con lo anterior, señaló que se invirtieron más de M\$ 1.000.000.000 (mil millones de pesos), para acondicionar el barco Capitán Williams, para que pudieran efectuar sus prácticas, destacando, especialmente la participación de las mujeres.

De este modo, existe la preocupación por la eventual llegada de empresas navieras extranjeras con trabajadores extranjeros, que afectará la fuente laboral de la zona y del país.

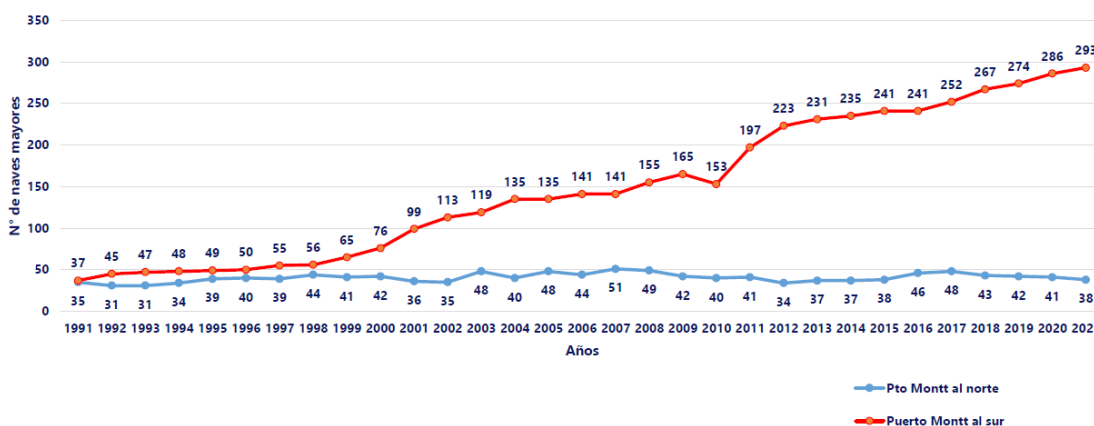
Garantizar el trabajo a los nacionales es fundamental.

**2.- Licitaciones.** La región de Los Lagos se caracteriza por ser una zona insular compuesta por alrededor de 50 islas, en las cuales se realizan de manera permanente licitaciones de barcasas, por lo que cabe considerar la situación que se presentará con la llegada de naves extranjeras con condiciones laborales diferentes, lo cual será una desventaja para las empresas chilenas.

**3.- Derecho de huelga y reemplazo.** Es un derecho constitucional que se debe respetar.

A continuación, exhibió el siguiente gráfico, que da cuenta de la situación del paralelo 41 al sur.

Evolución Naves Mercantes Mayores (+ Wellboats) por zonas de navegación.



La marina mercante nacional se concentra del paralelo 41 al sur, presentando una gran diferencia con la situación del norte del país, por lo tanto, la falta de competencia no se presenta en la zona sur, como lo demuestra el gráfico.

Recordó que desde el año 2022, se analizó esta situación en el Consejo Regional para establecer normas diferentes para el norte y sur del país, sin embargo, esa situación no se consideró.

Finalmente, reiteró que el apoyo a los trabajadores es fundamental y la preparación a los estudiantes de los liceos técnicos para que en futuro cumplan funciones en la marina mercante y no sea mermada por trabajadores extranjeros.

## Presentación del gobernador regional de Los Lagos

**El gobernador regional de Los Lagos, señor Alejandro Santana,** informó que desde hace varios años la falta de certeza jurídica y la permisología han afectado drásticamente el desarrollo económico de una región, que era privilegiada, tenía pleno empleo hasta el año 2014, época en que se produce una caída en términos de las embarcaciones que participaban en el mercado.

Hizo presente que, de acuerdo a estimaciones de la región, en caso de no resolverse las controversias que presenta esta iniciativa legal, podría aumentar la cesantía a dos dígitos al mes de marzo de 2026.

Señaló que la región tiene una economía circular, es un territorio con varios privilegios, entre los cuales, la marina mercante y la industria del salmón, entre otros, son motores productivos.

El desarrollo de la marina mercante ha sido diferente del paralelo 41 hacia el sur, por consiguiente, las indicaciones deben considerar realidades que son distintas. De otra forma, se afectará la inversión local, debiendo protegerse los 7.000 empleos de la marina mercante y la participación de las mujeres que ha ganado espacio en los últimos años.

A continuación, destacó la importancia de otorgar certeza a esta actividad productiva relevante, que representa el cabotaje, que no sólo se refiere a la carga, sino que también al desarrollo del turismo y sobre esa base, existe el convencimiento que La Patagonia posee características que pueden ser muy competitivas no sólo en el ámbito local, sino que internacional.

En ese ámbito, reseñó la importancia del monte verde que, en mercados asiáticos, europeos, requieren de flujos marítimos, terrestres y aéreos competitivos, sin embargo, cuando la competencia se produce en desigualdad de condiciones, pueden internarse buques de otras banderas con beneficios comparativos en materia laboral y de costos, van a generar una oferta subsidiada en un mercado local cuyos inversionistas no contarán con esos subsidios, situación que no se puede permitir.

Finalmente, señaló que en el análisis de esta iniciativa debe primar el sentido de visión de futuro, para otorgar un impulso a la actividad económica que emana de la marina mercante que es una actividad importante y con gran crecimiento en los últimos años en un sector que genera economía circular y donde los indicadores en materia de desempleo son preocupantes.

**El Honorable Diputado señor Mauro González** manifestó que el proyecto en discusión, tuvo una tramitación compleja en el año 2023, en la Cámara de Diputados, haciendo presente que, la iniciativa preocupa a los trabajadores de la marina mercante, tanto a hombres como a mujeres.

En ese contexto, reconoció el rol de las organizaciones laborales, que mantuvieron una postura firme con una mirada técnica, pública y social, considerando el impacto en las familias del sur.

En la Cámara de Origen se logró un acuerdo con parlamentarios del sur, específicamente de las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes, para aplicar una moratoria de 8 años, que fue aprobada en la Comisión de Transportes, pero luego, se rechazó en la Sala de la Cámara, por lo que formuló una crítica a la actitud mezquina e individualista que prioriza intereses del norte en detrimento del sur, destacando una tasa de desocupación histórica y el riesgo de que dicha tasa alcance los dos dígitos.

Finalmente, requirió que, la Armada de Chile entregue un análisis técnico sobre las implicancias de abrir el cabotaje a naves extranjeras, considerando su relevancia para la seguridad nacional.

**El Honorable Senador señor Kuschel** destacó la oportunidad para evitar decisiones que, afecten al mercado local, regional o nacional. Asimismo, compartió la preocupación por el aumento del desempleo en la región de Los Lagos, especialmente de las mujeres.

**El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Kusanovic**, propuso discutir las excepciones, dado que las inversiones en naves son significativas. Así, se refirió al caso de una nave roll-on que, podría estar un mes en carena. Dado lo anterior, sugirió la posibilidad de aplicar excepciones para traer naves temporales.

En otro orden de ideas, planteó la necesidad de analizar las razones por las cuales la industria del transporte marítimo chileno no es competitiva y los incentivos para fomentarla, para lo cual sugirió analizar la posibilidad de eliminar impuestos o adoptar otras medidas.

**El Honorable Senador señor Bianchi** señaló que las intervenciones reflejan un consenso sobre la diversidad geográfica y cultural del país, situación que impide adoptar políticas nacionales uniformes. Consideró que la liberalización del mercado no debe comprometer la seguridad, la soberanía nacional como tampoco la industria nacional, para lo cual propuso aplicar incentivos tributarios u otras condiciones para hacer competitiva la bandera chilena.

En seguida, lamentó el rechazo en la Sala de la Cámara de Diputados del acuerdo para establecer una moratoria la zona ubicada al sur del paralelo 41 y solicitó al Ejecutivo analizar nuevamente esa posibilidad, priorizando la protección del empleo y la bandera nacional antes de incorporar más actores a la industria.

**El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz**, destacó la relevancia del proyecto de cabotaje para el desarrollo económico, indicando que fue ampliamente discutido en la Cámara de Diputados y modificado por las sugerencias de diversos actores. Hizo presente que, el proyecto original proponía la apertura completa del cabotaje.

Explicó que el proyecto, en su estado actual, contempla excepciones para optimizar el sistema de transporte marítimo, cuidando el mercado laboral y la competencia al sur de Puerto Montt.

Asimismo, defendió la exigencia de tripulación 100% chilena, rechazando la indicación para permitir un 15% de tripulación extranjera.

Aseguró que el proyecto no atraería naves extranjeras, sino que optimizaría la capacidad ociosa de las naves en Chile, reduciendo los costos y aumentando las oportunidades laborales. Destacó el límite de 120 metros de eslora, para proteger el sur austral, evitando distinciones geográficas explícitas, con lo cual el proyecto incentivaría la creación de empresas navieras chilenas, aumentando la flota y generando empleo.

Por otro lado, negó que afecte la seguridad nacional, toda vez que la Armada de Chile ha sido enfática en expresarlo.

Respecto a los cruceros, señaló la pérdida de oportunidades en Magallanes por restricciones al cabotaje, proponiendo ampliar la participación de naves locales sin liberalización total.

Finalmente, aclaró que los cruceros de Ushuaia atienden el mercado chileno por restricciones locales, y las naves de menos de 400 pasajeros enfrentan competencia desleal en el sur, sugiriendo regulaciones específicas.

**El Honorable Senador señor Walker** relató su experiencia en Puerto Montt durante el *Blue Week*, y recordó cómo la ley que crea el servicio de biodiversidad de áreas protegidas y el sistema nacional de áreas protegidas, evitaron la pérdida de 70.000 empleos en la industria salmonera, por lo cual, subrayó la necesidad de legislar considerando la diversidad regional.

Reconoció que el proyecto beneficiaría a los puertos del norte, manifestando su empatía con las preocupaciones del sur, priorizando a los trabajadores y la productividad en el transporte de exportaciones y pasajeros.

**El Honorable Senador señor Saavedra** apoyó el transporte de pasajeros en naves de hasta 400 pasajeros, que beneficiaría circuitos turísticos en Talcahuano y propuso un enfoque multimodal para el transporte de carga, utilizando el mar para reducir costos, que impactan a los consumidores.

Junto con lo anterior, reafirmó el compromiso del Partido Socialista con las tripulaciones 100% chilenas, anunciando su rechazo a la indicación que propone permitir la inclusión de un 15% de tripulación extranjera.

Seguidamente hizo referencia a un documento, recibido de parte de la Federación Nacional de Sindicatos de Oficiales de Naves Mercantes y Especiales de Chile, FENASIOMECHI; y la Federación de Sindicatos Marítimos, FESIMAR, que se refiere a las siguientes materias:

1. Cesantía entre capitanes, oficiales y tripulantes de la marina mercante en la zona sur. Un número importante de tripulantes de cubierta efectuaron estudios, cuyo costo supera varios millones de pesos, para ascender a oficiales de puente o de máquinas. Al quedar cesantes buscaron posibilidades de embarco con su anterior libreta de tripulantes, pero la autoridad marítima no lo permitió obligándolos a efectuar nuevamente el curso de tripulantes, de alto costo.

2. Seguro escolar, que exigen las navieras a los jóvenes para poder hacer la práctica profesional, de costo del alumno. La alta cesantía del sector hace imposible establecer exigencias que antes no se consideraban o eran solventadas por los armadores.

3. Chile es un país unitario, por lo tanto, las normas deben ser aplicadas en todo el territorio, de lo contrario, se pierde el principio de igualdad ante la ley para proteger un negocio que favorece a un reducido número de personas.

4. Los buques, es decir los fierros a flote, que se defienden, corresponden a naves subestándar y, por lo tanto, no están autorizados a navegar por aguas norteamericanas o europeas, habiéndose convertido Chile en receptor de chatarra flotante.

Finalmente, solicitó no incluir temas acordados, como la seguridad nacional, destacando la necesidad de aprobar un proyecto de ley que fomente el crecimiento económico y reduzca costos para los consumidores.

**El Honorable Senador señor Kusanovic** aclaró que, el cabotaje de pasajeros estaba permitido para naves de más de 400 pasajeros, pero en el sur existía un problema con cruceros de menos de 400 pasajeros que realizaban actividades económicas sin control, generando competencia desleal.

En esa materia, comparó la situación con Alaska, donde se cobra por pasajero en áreas específicas y sugirió analizar la posibilidad de considerar regulaciones similares.

Asimismo, propuso equilibrar los intereses económicos sin afectar la industria local de cruceros, muchos de los cuales operan con bandera panameña.

## **Presentación del Sindicato Interempresas Mujeres Mercantes de Chile**

**La presidenta del Sindicato, señora María Gaete**, comenzó su exposición dando lectura a una carta de la capitán de Altamar, señora Andrea Castro Rosales.

En ella se manifiesta la preocupación por la pérdida de empleo y la falta de crecimiento profesional de miles de personas que pertenecen al área de la marina mercante.

Se menciona que, en el año 1998, la compañía Sudamericana de Vapores, contaba con 27 naves, en su mayoría de bandera chilena. Paralelamente, existían otras empresas emblemáticas como Humboldt, Sonacol, Empremar y Nachipa. Sin embargo, en la actualidad, solo persisten unas pocas de esas empresas, con un número reducido de buques con bandera chilena.

Añadió que, el día 13 de septiembre de 2024, en el puerto de San Antonio, se llevó a cabo una huelga de brazos caídos por 24 horas en una de las naves de Hapag-Lloyd. El motivo de dicha acción fue la pérdida de empleo derivada del cambio de administración de la nave, la cual, a fines de septiembre, sería entregada a una compañía extranjera con tripulación india. En un contexto general, los cambios suelen estar motivados por razones económicas.

En la misiva se destaca que, para muchos ejecutivos de altos rangos, la pérdida de empleo de 73 personas embarcadas y 20 personas que ocupan cargos en oficinas de apoyo logístico, junto con sus respectivas familias, resulta marginal desde un punto de vista estadístico. Esta situación representa la antesala de lo que será la realidad de la apertura del cabotaje. El sentido común indica que no todo debe ser regulado por el mercado, y que las modificaciones y los cambios deben ir acompañados de decisiones responsables, considerando los aspectos económicos y sociales, evaluando los impactos que podrían generar problemas mayores en el futuro.

Continuó señalando que, resguardar la región desde el paralelo 41 hacia el sur significa proteger a todos, porque muchos colegas despedidos de la capitania o tripulación probablemente buscaron empleo en el sur a bordo de naves. Cuestionó que los diputados y senadores continúen respaldando un proyecto de ley que, según afirmó, provocará despidos masivos en el sector.

Agregó que, la reputación de naves equivale a cesantía, o más claramente, a chilenos despedidos, por lo que abogó por aprobar el proyecto con enmiendas y correcciones que, aunque no

beneficiarán al 100% de los marinos mercantes, afectarán al menor número posible.

Luego, hizo referencia a las declaraciones del alcalde de Puerto Montt, señor Wainwright, sobre resguardar las fuentes laborales de los puertomontinos, pero señaló que, los marinos mercantes no solo son del sur, sino que también de Valparaíso, de la región del Bío Bío y de otras zonas al sur de Puerto Montt.

Expresó su preocupación por los estudiantes de la marina mercante, afirmando que egresarían directamente al desempleo debido a la falta de plazas, incluso para prácticas profesionales.

Objetó que los organismos técnicos de capacitación (OTEC), institutos y universidades, sigan generando esperanzas en jóvenes y en sus familias, que invierten grandes sumas de dinero en estudios; los egresados enfrentarán un mercado laboral precario tras la aprobación del proyecto. Afirmó que los barcos con bandera y tripulación extranjera dejarán a los marinos mercantes en la miseria, mientras las naves extranjeras operarán libremente y las naves chilenas de cabotaje permanecerán fondeadas.

Señaló que no solo el personal embarcado se verá afectado, sino también los administrativos de las navieras y una amplia gama de servicios asociados a la marina mercante, como tornerías, empresas de mantención, abastecimiento de agua, víveres, fruterías, lavanderías y transporte de personal. Insistió en que todas las naves que realizarán cabotaje en aguas nacionales deberán llevar bandera chilena, para evitar que un problema del norte afectara al sur austral.

Finalmente, solicitó eliminar el artículo 14 del decreto ley N° 2.222, que permite reemplazar a los marinos mercantes en caso de huelga, norma que infringe los derechos constitucionales de los trabajadores.

### **Presentación del Directorio de Terminales Marítimos de la Patagonia (TMP)**

**El presidente, señor Carlos Allimant,** informó que la presentación se refiere únicamente a la modificación del [decreto ley número 3.059](#), específicamente en cuanto al transporte de contenedores con origen o destino al extranjero, desde y hacia puertos entre Puerto Montt y Arica.

En ese ámbito, apoyó la mantención y protección del cabotaje de “Puerto Montt al sur”, en línea con lo expuesto por el Ministro

de Transportes y Telecomunicaciones, exceptuando expresamente a Puerto Montt del tráfico internacional.

Observó que, como empresa, no tienen comentarios en contra de mantener la protección de cabotaje en la zona austral, como tampoco en el resto del país, en lo que sea estrictamente entre puertos chilenos, cabotaje 100% doméstico, sin alcances a los mercados internacionales. En este sentido, apoyan mantener la protección a la importante industria que opera en el mercado interno al sur de Puerto Montt, debido a que no se afectan las plazas de trabajo.

Luego, expresó que, han aumentado los barcos asociados al transporte de contenedores. El barco más grande que ha llegado a Chile es el MSC Flavia, con una capacidad nominal de 13.000 TEUs, nave que por su tamaño puede trabajar en dos o tres puertos del país. Mientras tanto, el nuevo puerto de Chancay, en Perú, está diseñado para recibir buques de hasta 18.000 TEUs.

Esos grandes barcos necesitan servicios alimentadores desde puertos menores y lo mismo para distribuir cargas de importación. No es eficiente hacerlos recalar en varios puertos en origen o destino, y muchas veces tampoco hay capacidad portuaria para recibirlos.

Las actuales restricciones obligan a las navieras extranjeras a tomar o dejar cargas en Chile para llevarlas a un puerto de trasbordo en el extranjero, particularmente Callao y Chancay. Este año se iniciaron dos servicios que transbordan cargas chilenas en esos terminales, perdiendo los puertos nacionales esos negocios y las oportunidades de empleo que derivan de ellos.

Luego, señaló que la reserva del cabotaje por más de 45 años, no ha sido efectiva en generar una industria que sirva al mercado interno, con la notable excepción de Transmares. En tramos cortos, los gastos portuarios de embarque y descarga, más el costo de las naves y la irregularidad de los servicios han sido las limitantes.

Las grandes navieras nacionales con capacidad de mover contenedores fueron vendidas a capitales extranjeros en los últimos 10 años. La apertura del cabotaje vinculado al comercio exterior no implica "*per se*" una eliminación de las navieras nacionales, al abrirse oportunidades en nuevos puertos. Operar un barco alimentador por un extranjero no supone una ventaja frente al nacional, porque el costo del barco, el combustible y los gastos de puerto son los mismos.

Erróneamente se puede estimar que serán los barcos de tráfico internacional los que extiendan su servicio para mover cargas entre puertos chilenos. Lo más probable es que sean los barcos

alimentadores operados por nacionales o extranjeros, y con la redacción de las indicaciones números 10 a la 14, se pone en riesgo que buques alimentadores de cargas en contenedores con origen o destino al exterior, puedan ser operados por extranjeros.

Posteriormente, manifestó sus dudas acerca del eventual interés de las navieras extranjeras por el cabotaje interno de contenedores o usen la franquicia anual que contempla el proyecto de ley.

Agregó que, la región de Los Lagos, es una zona industrial muy importante, con exportación de diversos cultivos marinos, producción forestal, agrícola, lechera y cárnica, y la importación de bienes de capital e insumos para esas industrias, que constituye un polo de desarrollo como pocos en el país, que, salvo intentos puntuales, no cuenta con servicio marítimo de transporte de contenedores de entrada y salida, generando importantes costos incrementales que afectan su competitividad.

El ejemplo más conocido es el del salmón, donde el grueso de la exportación de salmón debe trasladarse por camión a puertos del norte o al aeropuerto de Santiago, y también la producción destinada al mercado brasilero. El costo de llevar a la región del Bío Bío un camión con un contenedor asciende entre USD1.500 y USD2.000.

Desregular el cabotaje y abrirlo a empresas extranjeras para cargas de comercio exterior desde y hacia Puerto Montt, tiene una serie de ventajas.

a) Permite potenciar economías regionales que comercian con el exterior como Puerto Montt, Coquimbo y terminales en la región de Atacama.

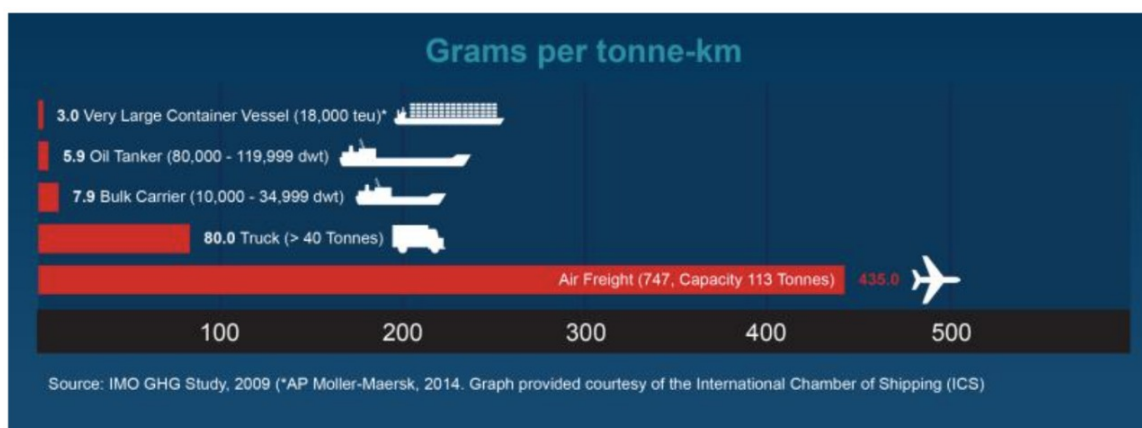
b) Evita que cargas origen/destino en Chile se transborden en terceros países manteniendo el empleo y actividad económica en el país.

c) Mejora la frecuencia, y la certeza de arribos y zarpes para los usuarios.

d) Cobro de cartas de crédito anticipadamente, fortaleciendo la liquidez de los exportadores.

e) Evita robos y ataques en la ruta.

f) Impacto ambiental. Un barco grande genera 3 gr de dióxido de carbono por tonelada de carga por kilómetro, en oposición a 80 gr de un camión de larga distancia, sin considerar la menor carga vial, como se grafica en la lámina siguiente.



En conclusión, solicitó se consideren dos modificaciones al proyecto de ley:

1.- Incorporar el concepto de naves alimentadoras operadas por extranjeros, además de los nacionales.

2.- Que se entienda que Puerto Montt está liberado como origen/destino de cargas internacionales.

A continuación, señaló que la indicación N °2 del Ejecutivo, se ajusta perfectamente a lo señalado en los puntos anteriores, al igual que las indicaciones N<sup>os</sup> 3, 4 y 5, que no incluyen el concepto de nave de entrada y ruta de salida.

Respecto de las indicaciones N<sup>os</sup> 10, 11, 12 y 13, estimó que deben ser precisadas, o se corre el riesgo de que esta ley no tenga los efectos buscados. Añadió que, los navieros extranjeros enfrentan restricciones operacionales y de capacidad para extender sus servicios oceánicos a los mercados de destino, pero se interesan en operar alimentadores (*feeders*).

En el caso de Puerto Montt, manifestó que existe el interés de operadores nacionales y extranjeros, de servir la ruta marítima entre las regiones del Bío Bío y Los Lagos, en base a recaladas semanales en día fijo.

Por esa razón, estimó que, no tiene sentido limitar la ruta de salida a un 30% de la capacidad de carga de la nave. La realidad es que serán barcos diferentes los alimentadores de los que sirven las rutas oceánicas, y de existir una restricción a la cantidad de carga que se puede movilizar, debería estar definida en torno a la naviera extranjera que opera un servicio principal y su alimentador sin diferencias si es nacional o extranjero, no a un barco en particular.

**El gerente general del Directorio de Terminales Marítimos de la Patagonia (TMP), señor Juan Alberto Arancibia,** se refirió exclusivamente a los *feeder*, o buques alimentadores.

En ese contexto, señaló que, el texto aprobado en general, como tampoco las indicaciones presentadas, recogen adecuadamente su tratamiento. Hizo presente que, debido a lo anterior, los buques grandes, que provienen de Asia o Europa con destino a San Antonio o Valparaíso, terminarán haciendo cabotaje en puertos menores o medianos, labor que puede ser realizada por navieras chilenas, o extranjeras que estén instaladas en el país.

**El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Kusanovic,** señaló que aquello puede perjudicar a la industria nacional o al sector del transporte por carretera.

#### **Presentación de la Cámara Marítima Portuaria de Chile (CAMPORT)**

**El Presidente de CAMPORT, señor Daniel Fernández,** informó que CAMPORT, representa a las principales navieras que operan el comercio exterior, concesionarios de puertos privados, atraques de puertos estatales y agencias de naves.

En seguida, expresó que, el proyecto de ley en discusión, propone modificaciones a la ley de fomento de la marina mercante y a la ley de navegación, para incentivar la competencia en el cabotaje marítimo. Destacó que, de todas las modificaciones planteadas, las más relevantes para los socios de la Cámara se refieren al artículo 3.

Explicó que, las modificaciones tienen como objetivo que los contenedores de comercio exterior, que no han ingresado al país, se puedan movilizar entre puertos nacionales por naves de bandera extranjera sin que sea considerado cabotaje. Sin embargo, el proyecto aprobado en la Cámara de Diputados tiene una redacción confusa que se presta para interpretaciones.

Señaló que el proyecto aprobado en la Cámara de Diputados contemplaba esa condición, con el objetivo de evitar situaciones como la descrita por el representante de Terminales Marítimos de la Patagonia, señor Carlos Allimant, donde una nave de itinerario internacional no podía mover un contenedor, por ejemplo, de Arica a Antofagasta, debido a condiciones climáticas, obligando a dejarlo en Callao, lo que generaba perjuicios para los consignatarios de la carga y los puertos chilenos.

Luego, manifestó su conformidad con las

indicaciones presentadas al artículo 3, del Ejecutivo y de origen parlamentario.

Posteriormente, mencionó que se presentaron siete indicaciones que buscaban excluir a la zona sur austral, correspondiente a las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes, de la aplicación de ciertos contenidos del proyecto de ley.

Respecto a ello, señaló que, según representantes de terminales patagónicas, esto excluía a los terminales portuarios de Puerto Montt, tanto públicos como privados. Argumentó que esa exclusión era relevante, porque la región de Los Lagos es la segunda zona de mayor producción salmonera en Chile, con Puerto Montt como núcleo de esa industria. Consideró que, permitir a naves extranjeras realizar cabotaje en su ruta de salida hacia puertos como Coronel, San Antonio o Valparaíso, puede ser relevante para mejorar la competitividad internacional de la industria del salmón.

Finalmente, enfatizó que, la atención debe estar en los consignatarios de la carga, exportadores e importadores, que son los clientes principales del negocio. Propuso que se busquen mecanismos para facilitarles la vida, mejorar su competitividad internacional y reducir los precios de los productos importados para los consumidores nacionales. Coincidió con los representantes de Terminales Marítimas de la Patagonia, en que Puerto Montt no debía ser excluido de estas disposiciones.

Sobre el particular, sugirió precisar la zona sur austral como el área ubicada desde el paralelo 41 grados, 45 minutos hacia el sur, para que los terminales públicos y privados de Puerto Montt se beneficien de la ley cuando las naves extranjeras realicen cabotaje en su ruta de salida.

**El Ministro de Economía, Fomento y Turismo, señor Nicolás Grau,** expresó que, respecto al tema de la reputación, que es importante recordar que el diseño del proyecto incluía una restricción para un mínimo de 120 metros de eslora para las naves que podían acogerse a la reputación.

Indicó que, según las conversaciones iniciales con los sindicatos de la zona y del sector, esa medida resguardaba adecuadamente lo que ocurría desde Puerto Montt hacia el sur. Afirmó que, ese diseño es preferible a restringir una zona específica y fue acordado con algunos sindicatos de la región.

Sobre la segunda exposición, señaló que se argumentó que la propuesta de ruta de salida no tendría ningún efecto, afirmación que se contradice con otras exposiciones que advertían efectos

negativos significativos. Manifestó que la postura del Ejecutivo era intermedia, considerando que la ruta de salida tendría un efecto acotado y positivo para la eficiencia, situándose entre las posturas presentadas en las distintas exposiciones.

Finalmente, en cuanto a las razones por las cuales operar con bandera chilena se ha vuelto poco atractivo, expresó que una de las restricciones fundamentales es la dificultad para que capitales extranjeros se constituyeran como empresas en Chile y operen bajo las mismas reglas que las empresas nacionales. Subrayó que, el proyecto de ley aborda esta cuestión, permitiendo que sea más fácil constituir empresas en Chile, e incentivar la operación de más navieras con bandera chilena y, por ende, generar más empleo nacional. Añadió que esta medida es una de las pocas compartidas con el diseño de la administración anterior, aunque esta última proponía una liberalización sin restricciones.

**El Diputado señor Mauro González** manifestó que, el gran desafío del Senado consiste en buscar un equilibrio en este proyecto, alcanzar un acuerdo lo más favorable al sur austral, en lo que dice relación con los puestos laborales, el empleo y la inversión.

## DISCUSIÓN EN PARTICULAR<sup>1</sup>

La Comisión se abocó al estudio de las **39 indicaciones** presentadas al texto del proyecto de ley aprobado en general por el Honorable Senado, dejando constancia del debate de que fueron objeto, como asimismo de las disposiciones en que ellas inciden y de los acuerdos adoptados sobre las mismas.

### ARTÍCULO 1

El texto aprobado en general por el Senado introduce diversas modificaciones, a través de 5 numerales, al [decreto ley N° 3.059, de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante](#).

<sup>1</sup> A continuación, figura el link de cada una de las sesiones, transmitidas por TV Senado, que la Comisión dedicó al estudio del proyecto:

04-06-2025. <https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2025-06-04/064444.html>

18-06-2025. <https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2025-06-18/064450.html>

02-07-2025. <https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2025-07-02/055048.html>

08-07-2025. <https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2025-07-08/071235.html>

09-07-2025. <https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2025-07-09/061858.html>

06-08-2025. <https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2025-08-06/063521.html>

13-08-2025. <https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2025-08-13/061406.html>

## **Número 1**

### **Artículo 1**

El texto aprobado en general por el Senado, modifica el inciso primero del [artículo 1 del decreto ley N° 3.059](#), de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante.

### **Indicación N° 1**

**1.- Del Honorable Senador señor Van Rysselberghe**, para suprimirlo.

**- Esta indicación fue retirada por su autor.**

La Comisión en base a al artículo 121, inciso final de reglamento del Senado, acordó por unanimidad la siguiente redacción:

Agrégase en el inciso primero del artículo 1, a continuación del punto aparte, que pasa a ser 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, en condiciones de acceso justas y no discriminatorias para todas las personas.”

**El Ministro de Economía de Fomento y Turismo, señor Nicolás Grau**, explicó que la redacción original del Ejecutivo tenía como principal preocupación un equilibrio en materia de género, sin embargo, existían ciertas discrepancias relativas a su redacción.

La norma propuesta, en opinión del Ejecutivo, cumple con la idea que debe existir un espacio no discriminatorio en el cual existan oportunidades para todas las personas.

**El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Kusanovic**, destacó que la redacción propuesta incentiva, la formación de oficiales y tripulantes para la marina mercante.

**- Artículo 121, inciso final del reglamento del Senado, unánime de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Bianchi, Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker.**

**Número 2**  
**Artículo 3**

**El texto aprobado en general por el Senado,** modifica el [artículo 3 del decreto ley N° 3.059](#), de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante.

Respecto a este numeral se presentaron 17 indicaciones, signadas con los N<sup>os</sup> 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 y 18.

**Indicación N° 2**

**2.- De S.E. el Presidente de la República,** para reemplazar el numeral 2, por el siguiente:

“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. Tampoco se considerará como cabotaje el transporte de contenedores vacíos entre puntos del territorio nacional. 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 navieras mercantes extranjeras podrán realizar servicios regulares de cabotaje entre puertos chilenos únicamente si no existen servicios regulares de cabotaje prestados por navieras nacionales entre dichos puertos. En estos casos la Autoridad Marítima otorgará dicha autorización por un periodo de un año, renovable por una sola vez, si es que aún no existen navieras chilenas prestando servicios regulares en esas rutas. Al término del periodo de renovación, las navieras extranjeras deberán

prestar el servicio con naves de bandera chilena y se acogerán a la normativa nacional. Esta excepción podrá ser utilizada exclusivamente con naves mercantes extranjeras de una eslora mayor o igual a 120 metros. 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 respectivos agentes 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.

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 siempre que sean de una eslora mayor o igual a 120 metros. 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 en las aguas sometidas a la jurisdicción nacional. Lo anterior, basado en antecedentes técnicos y cuando existan evidencias que dicha nave o más naves mercantes extranjeras constituyen un peligro para la seguridad de la navegación, para el medioambiente acuático o para evitar la ocurrencia de actos ilícitos. En todo caso, el armador u operador de la nave podrá solicitar la reconsideración de esta medida al Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante por la vía más expedita, autoridad que deberá dar una respuesta dentro de los tres días hábiles siguientes.”.”.

La Comisión acordó analizar separadamente los incisos de esta indicación.

### **Inciso primero**

**El Ministro de Economía, Fomento y Turismo, señor Nicolás Grau**, explicó que existe consenso para que el comercio exterior quede fuera de la definición de cabotaje, situación que no ocurre en la actualidad.

En este contexto, recordó que se ha señalado que las restricciones al cabotaje siempre se han inspirado en productos nacionales que se distribuyen al interior del país.

En opinión del Ejecutivo, se debe excluir del concepto de cabotaje todo aquello que no sea carga nacional o nacionalizada entre puertos. Precisó que algunos han señalado que la exclusión de la definición de cabotaje se refiera sólo a los contenedores

Informó que, en esta materia, se utiliza para cabotaje la definición de la regulación aduanera, en virtud de la cual el cabotaje se refiere a cargas nacionales o nacionalizadas, sin distinguir si se trata de contenedores.

La definición aprobada en general, excluye a los graneles que tiene un rol mayoritario en el transporte. Así, ejemplificó que la región del Bío Bío importa soya desde Bolivia, en el evento que se acoten las restricciones existentes, la carga debería ir de Bolivia a Arica en camión y desde Arica en barco hasta la región del Bío Bío, ruta que es óptima en términos de eficiencia.

La razón por la cual no se emplea esa ruta porque de Arica a Bío Bío, radica en que a pesar de que la carga es de comercio exterior, se considera carga de cabotaje, por consiguiente, ninguna empresa realiza el transporte esa ruta, sino que la carga se lleva desde Bolivia a Brasil

y desde ese país se saca en barcos por el atlántico y posteriormente, llega a la región del Bío Bío.

De aprobarse la definición propuesta, que sólo deja como comercio exterior a los contenedores, la situación anterior que afecta a la región del Bío Bío, restándole competitividad seguirá ocurriendo. Por el contrario, con la aprobación del concepto de la regulación aduanera, se solucionará y se podrá utilizar con más frecuencia el transporte marítimo y las rutas serán más eficientes.

**El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Kusanovic**, señaló que esa definición de cabotaje debe estar en la legislación aduanera porque la carga que sale desde una región hacia el exterior, es una carga en tránsito; si la carga llega a un puerto no está internada en el territorio nacional y puede ir a Chile o a otro país. Luego, cuando llega a una región y se ingresa pasa a ser carga nacional, con anterioridad es una carga que está en tránsito hacia un país extranjero.

A continuación, manifestó su preocupación por el mal uso que pueda hacerse de esa norma, y se utilice para trasladar cargas de comercio exterior entre puertos chilenos con otro objetivo.

**El Ministro de Economía, Fomento y Turismo, señor Nicolás Grau**, explicó que la ley de fomento a la marina mercante prima sobre la definición de aduanas. En la práctica, esas cargas se consideran cabotaje y operan las excepciones de cabotaje.

En caso de rechazarse el inciso primero de la indicación en estudio, el planteamiento del Presidente de la Comisión se aplicará sólo en el caso de los contenedores y no regirá la visión de aduanas para los graneles.

**El Honorable Senador señor Walker** anunció su voto a favor, haciendo presente la situación del puerto de Coquimbo, que es multipropósito, exporta graneles, contenedores y concentrado de la minería. Agregó que la región tiene un gran proyecto que es el túnel de agua negra, cuya ejecución está paralizada desde hace dos gobiernos.

Dicho proyecto puede potenciar el puerto de Coquimbo y otros puertos de la zona norte, principalmente por la exportación de la soya que proviene de la provincia de San Juan de Argentina.

**El Honorable Senador señor Saavedra** señaló que esta iniciativa legal es de gran importancia para la carga de las regiones. Es una ventaja comparativa que no se puede desconocer.

Mediante la aprobación de este proyecto la región del Bío Bío potenciará la cadena logística y la nueva definición de cabotaje permitirá ejecutar el corredor bioceánico, que comprende a la región de La Araucanía.

**El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Kusanovic**, reiteró su preocupación por el mal uso que pueda hacerse de esta norma, en el sentido de que un buque que deje carga en Chile la distribuya en cada puerto. En la llegada al país debería descargarse la totalidad de la carga y distribuirse con naves chilenas.

#### **Inciso primero**

#### **Indicaciones N<sup>os</sup> 3 y 4**

**3.- Del Honorable Senador señor Chahuán y 4.- De los Honorables Senadores señores Chahuán, Kuschel y Pugh**, para reemplazarlo por el siguiente:

“Artículo 3.- El cabotaje queda reservado a las naves chilenas, con las excepciones que señala esta ley. Se entenderá por tal el transporte marítimo, fluvial o lacustre de carga entre puntos del territorio nacional, y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva. Se exceptúan de la reserva a las naves chilenas el transporte entre puertos del territorio nacional de contenedores de comercio exterior de importación no internados al país, de exportación que hayan realizado el trámite aduanero de salida del país y de contenedores vacíos.”.

#### **Indicación N<sup>o</sup> 5**

**5.- Del Honorable Senador señor Van Rysselberghe**, para sustituirlo por el siguiente:

“Artículo 3.- El cabotaje queda reservado a las naves chilenas, con las excepciones que señala la ley. Se entenderá por cabotaje el transporte marítimo, fluvial o lacustre de carga entre puntos ubicados dentro del territorio nacional, así como entre estos y artefactos navales emplazados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva, conforme a la legislación vigente. No constituirá cabotaje el transporte de contenedores vacíos entre puntos del territorio nacional y el transporte de contenedores de comercio exterior de importación no internados al país. Tampoco constituye cabotaje el transporte entre puertos del territorio nacional de contenedores de exportación que hayan realizado el trámite aduanero de salida del país. Un reglamento establecerá la forma y condiciones en que se verificará dicha circunstancia.”.

- En votación las indicaciones números 3, 4 y 5, fueron rechazadas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker.

#### **Inciso segundo**

#### **Indicación N° 6**

**6.- Del Honorable Senador señor Van Rysselberghe**, para suprimir la frase “su capacidad de transporte sea igual o superior a 400 pasajeros,”.

La Comisión en conformidad a lo dispuesto en el artículo 121, inciso final del reglamento del Senado, acordó por unanimidad intercalar el siguiente párrafo, en el inciso segundo, del artículo 3, después del segundo punto seguido:

“Excepcionalmente y siempre que se cumplan las condiciones anteriormente exigidas, las naves extranjeras con capacidad de transporte inferior a 400 pasajeros podrán participar en el cabotaje de pasajeros entre puertos ubicados exclusivamente entre las regiones de Arica y Parinacota y la región de Los Ríos.”.

- **Artículo 121, inciso final del reglamento del Senado, unánime de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Bianchi, Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker.**

#### **Inciso tercero**

#### **Indicaciones N°s 7 y 8**

**7.- Del Honorable Senador señor Chahuán y 8.- De los Honorables Senadores señores Chahuán, Kuschel y Pugh**, para reemplazarlo por el siguiente:

“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 la naviera mercante extranjera con naves de una eslora mayor o igual a 150 metros a participar en el cabotaje por un periodo de un año. Al término de dicho período, la naviera extranjera deberá constituirse en Chile y acogerse a la normativa nacional si desea seguir prestando dicho servicio. Un reglamento determinará las circunstancias en las que se entenderá que no existen servicios regulares.”.

### Indicación N° 9

**9.- Del Honorable Senador señor Kusanovic,** para reemplazarlo por el siguiente:

“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 la naviera mercante extranjera, con naves de una eslora mayor o igual a 150 metros, a participar en el cabotaje por un periodo de seis meses, renovable por única vez y por el mismo periodo de tiempo. Al término del cual, la naviera extranjera deberá constituirse en Chile y acogerse a la normativa nacional si desea seguir prestando dicho servicio. Un reglamento determinará las circunstancias y condiciones en las que se entenderá que no existen servicios regulares.”.

**El Ministro de Economía, Fomento y Turismo, señor Nicolás Grau,** señaló que, en esta materia, existe un acuerdo que consiste en modificar la redacción de la indicación para acortar la prórroga.

La lógica de esta norma es que el waiver otorga más flexibilidad, sin embargo, el interés del Ejecutivo es que la ruta que se prueba por una naviera extranjera, empiece a operar bajo bandera chilena.

Informó que la discusión se centró en el tiempo necesario para efectuar esa prueba y las condiciones de la transición, acordándose que la transición sea inferior a la proposición del Ejecutivo, con lo cual la prórroga será por seis meses y sólo podrá tener seis meses adicionales si existe seguridad de la constitución como empresa para operar con bandera chilena.

**El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Kusanovic,** señaló que el waiver existe, en la actualidad, como un permiso para que una nave extranjera pueda realizar cabotaje en territorio chileno, porque la inversión en una nave tiene un costo muy alto.

El texto que se propone aprobar es el siguiente:

“Las navieras mercantes extranjeras podrán realizar servicios regulares de cabotaje entre puertos chilenos únicamente si no existen servicios regulares de cabotaje prestados por navieras nacionales entre dichos puertos. En estos casos la autoridad marítima otorgará dicha autorización por un período de un año, renovable por una sola vez por un período de seis meses, si es que aún no existen navieras chilenas prestando servicios regulares en esas rutas. Dicha renovación podrá ser prorrogada por

seis meses adicionales, si la naviera extranjera acredita ante la autoridad marítima que se encuentra en proceso de constitución como empresa en Chile, acompañando los antecedentes correspondientes.

Al término del período de renovación, las navieras extranjeras deberán prestar el servicio con naves de bandera chilena y se acogerán a la normativa nacional. Esta excepción podrá ser utilizada exclusivamente con naves mercantes extranjeras de una eslora mayor o igual a 120 metros. Un reglamento determinará las circunstancias en las que se entenderá que no existen servicios regulares, así como los antecedentes que acrediten que la naviera extranjera se encuentra en proceso de constitución como empresa chilena.”.

El texto propuesto incluye las indicaciones números 2, 7, 8 y 9.

**- En votación las indicaciones números, 2, 7, 8 y 9, fueron aprobadas con modificaciones, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Bianchi, Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker.**

#### **Inciso cuarto**

#### **Indicaciones N<sup>os</sup> 10 y 11**

**10.- Del Honorable Senador señor Chahuán y  
11.- De los Honorables Senadores señores Chahuán, Kuschel y Pugh,** para reemplazarlo por el siguiente:

“Asimismo, las naves mercantes extranjeras que provengan desde el exterior y descarguen contenedores en un puerto nacional podrán realizar cabotaje entre puertos chilenos, sólo en su ruta de salida de acuerdo con el itinerario previamente informado a la Autoridad Marítima por éstas o sus respectivas agencias de naves o consignatarios. No obstante, en ningún caso podrán movilizar más carga de cabotaje que el equivalente a un 30% de la capacidad total de carga de la nave. Lo anterior, deberá ser notificado al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en la forma, tiempo y condiciones que determine el reglamento.”.

#### **Indicación N° 12**

**12.- De los Honorables Senadores señores Kusanovic, Kuschel y Sandoval,** para reemplazarlo por el siguiente:

“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. Sin embargo, no podrán realizar cabotaje en su ruta de salida en las regiones de Los Lagos, Aysén o Magallanes. 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.”.

### **Indicación N° 13**

**13.- Del Honorable Senador señor Kusanovic,** para reemplazarlo por el siguiente:

“Asimismo, las naves mercantes extranjeras que provengan desde el exterior y descarguen contenedores en un puerto nacional, podrán realizar cabotaje de contenedores entre puertos chilenos, sólo en su ruta de salida, conforme al itinerario previamente informado a la Autoridad Marítima por éstas, sus agencias de naves o consignatarios y, siempre que en dicha ruta no existan servicios regulares prestados por empresas chilenas, que la carga de cabotaje no exceda el 20% de la capacidad total de carga de la nave y con la excepción expresa de que no podrán realizar cabotaje en su ruta de salida hacia, desde y entre las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes. Lo anterior deberá ser notificado al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en la forma, plazo y condiciones que establezca el reglamento”.

**- En votación las indicaciones números 10, 11, 12 y 13, fueron rechazadas con los votos de los Honorables Senadores señores Saavedra, Van Rysselberghe y Walker y con la abstención del Honorable Senador señor Kusanovic.**

### **Indicación N° 14**

**14.- Del Honorable Senador señor Van Rysselberghe,** para reemplazarlo por el siguiente:

“Asimismo, las naves mercantes que extranjeras que provengan desde el exterior y descarguen carga en un puerto nacional podrán realizar cabotaje entre puertos chilenos, solo en su ruta de salida de acuerdo al itinerario de viaje previamente informado a la Autoridad Marítima por éstas o sus respectivas agencias de naves o consignatarios. No obstante, en ningún caso podrán movilizar más carga de cabotaje que el equivalente a un 30% de la capacidad total de carga de la nave. Lo anterior deberá ser notificado al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.”.

**- Esta indicación fue retirada por su autor.**

### **Indicación N° 15**

**15.- Del Honorable Senador señor Cruz-Coke,** para intercalar, entre el punto y seguido y la expresión “No obstante,” el siguiente texto: “Recibido el itinerario por parte de la Autoridad Marítima, esta deberá proceder a su publicación, dentro de las 24 horas siguientes, en su sitio web y en la forma que establezca el reglamento dictado por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones para tal efecto. La Autoridad Marítima deberá, además, habilitar en su sitio web una plataforma digital que permita a los interesados gestionar la utilización del espacio disponible en dichas naves para operaciones de cabotaje, incluyendo la información necesaria sobre las características de la embarcación, la capacidad de carga disponible tras la descarga de comercio exterior y los datos de contacto de la embarcación.”.

**- Esta indicación fue declarada inadmisibles.**

Sin perjuicio de lo anterior, la Comisión acordó por la unanimidad de sus miembros presentes, en conformidad al artículo 121, inciso final del reglamento del Senado, acordó la siguiente redacción:

“Para efectos de este artículo, las empresas navieras deberán publicar en sus respectivos sitios web, de manera clara y visible, el itinerario de las naves, sus características, capacidad de carga y datos de contacto de la misma.”

**- Artículo 121, inciso final del reglamento del Senado, unánime de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Bianchi, Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker.**

- - -

Incisos nuevos

### **Indicación N° 16**

**16.- De los Honorables Senadores señores Kuschel, Moreira y Van Rysselberghe,** para agregar, a continuación del inciso cuarto, el siguiente inciso quinto, nuevo:

“La excepción prevista en el inciso anterior será aplicable únicamente respecto del transporte entre puertos ubicados en las regiones de Arica y Parinacota y de Los Ríos.”.

- Esta indicación fue retirada por su autor.

- - -

#### **Indicación N° 17**

**17.- De los Honorables Senadores señores Chahuán, Kuschel y Pugh**, para agregar el siguiente inciso final, nuevo:

“Toda la carga de cabotaje que se embarque en puertos nacionales debe pasar por controles de seguridad que permitan verificar los manifiestos de carga y si los contenedores están vacíos, luego de su inspección deben ser sellados.”.

- Esta indicación fue declarada inadmisibles.

No obstante, lo anterior, la Comisión acordó por la unanimidad de sus miembros presentes, en conformidad al artículo 121, inciso final del reglamento del Senado, aprobar la siguiente redacción:

“Toda la carga de cabotaje que se embarque en puertos nacionales podrá pasar por controles de seguridad que permitan verificar los manifiestos de carga y si los contenedores están vacíos, luego de su inspección deben ser sellados.”

**El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz**, explicó que la sustitución de la expresión “debe” por “podrá” dice relación con la factibilidad de revisar la carga; el control que se efectúa es aleatorio y corresponde a la empresa naviera el resellado de los contenedores con posterioridad a su inspección.

**El Ministro de Economía, Fomento y Turismo, señor Nicolás Grau**, señaló que el Ejecutivo está de acuerdo con la aprobación de esta indicación con la modificación propuesta.

- **Artículo 121, inciso final del reglamento del Senado, unánime de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Bianchi, Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker.**

- - -

#### **Indicación N° 18**

**18.- Del Honorable Senador señor Van Rysselberghe**, para incorporar el siguiente inciso final, nuevo:

“En el caso de que sea decretado por parte de la autoridad el Estado de Excepción Constitucional de Emergencia o de Catástrofe que requieran el transporte de carga o pasajeros dentro del territorio nacional, podrá autorizarse la participación de naves de bandera extranjera por un plazo máximo de quince días, prorrogable por hasta dos períodos iguales. Las condiciones y supuestos bajo los cuales podrá otorgarse dicha autorización deberán ajustarse a lo establecido en el reglamento correspondiente.”.

**El Honorable Senador señor Van Rysselberghe** explicó que esta indicación busca establecer un régimen excepcional y acotado, para permitir la participación de naves extranjeras en casos de fundadas emergencias. Acotó que el fundamento se inspira en la experiencia comparada de Estados Unidos durante el huracán María del año 2017, ocasión en que las restricciones al cabotaje dificultaron la entrega oportuna de ayuda en Puerto Rico.

Agregó que en consideración a la alta exposición de Chile a catástrofes climáticas estimó conveniente con este instrumento.

**El Honorable Senador señor Walker** manifestó su conformidad con esta indicación, haciendo presente que el estado de emergencia constitucional autoriza las restricciones de la libertad de movilización, con lo cual esta indicación incorpora una facultad expresa administrativa que tiene por finalidad velar por el normal funcionamiento de las regiones en estado de emergencia de catástrofe.

**El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Kusanovic**, señaló que en caso de catástrofe o de guerra, la Armada de Chile puede tomar posesión de las naves chilenas y conseguir naves extranjeras.

**- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Bianchi, Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker.**

Finalmente, en relación al inciso final de la indicación del Ejecutivo, **el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz**, informó que esta norma fue solicitada por la Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante (Directemar) para reincorporar la facultad de restringir la circulación de ciertas naves extranjeras, precisando los motivos que pueden generar la exclusión, entendiéndose el riesgo para el medio ambiente acuático, para la seguridad de la navegación o la presunción de ocurrencia de actos ilícitos.

**El Honorable Senador señor Walker** consultó

acerca del instrumento jurídico bajo el cual la autoridad marítima ejerce la atribución de exclusión de naves extranjeras.

Se explicó que la Directemar es la policía marítima y tiene la facultad de negar el zarpe de una nave que carece la documentación vigente para la operación.

- - -

**Número 3**  
**Artículo 4**

**El texto aprobado en general por el Senado,** modifica el [artículo 4 del decreto ley N° 3.059](#), de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante.

**Indicación N° 19**

**19.- Del Honorable Senador señor Van Rysselberghe,** para suprimirlo.

**- Esta indicación fue retirada por su autor.**

En consideración a lo establecido en el artículo 121, inciso final del reglamento del Senado, la Comisión acordó por unanimidad aprobar el siguiente texto:

“En el ejercicio de las facultades contempladas en este artículo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá consultar previamente a la autoridad marítima. Asimismo, cuando se trate de materias de su competencia, deberá consultar también con el Ministerio de Relaciones Exteriores.”.

**El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz,** explicó que mediante esta indicación se pretende desburocratizar el proceso. De acuerdo a la ley vigente, existe una comisión que incluye a diversos actores y para agilizar el proceso, se estimó preferible que la autorización para la renovación de la reputación de las naves corresponda al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones con consulta a la autoridad marítima y cuando corresponda al Ministerio de Relaciones Exteriores.

**- Artículo 121, inciso final del reglamento del Senado, unánime de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Bianchi, Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker.**

**Número 4**  
**Artículo 5**

El texto aprobado en general por el Senado, modifica el [artículo 5 del decreto ley N° 3.059](#), de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante.

**Letra b)**

**Indicación N° 20**

**20.- Del Honorable Senador señor Van Rysselberghe, para eliminarla.**

**- Esta indicación fue retirada por su autor.**

**Número 5**

**Artículo 6 propuesto**

El texto aprobado en general por el Senado, modifica el [artículo 6 del decreto ley N° 3.059](#), de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante.

Respecto a este numeral se presentaron 11 indicaciones, signadas con los N°s 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 y 31.

**Indicaciones N°s 21, 22, 23 y 24**

**21.- Del Honorable Senador señor Chahuán;  
22.- De los Honorables Senadores señores Chahuán, Kuschel y Pugh;  
23.- Del Honorable Senador señor Van Rysselberghe, y 24.- Del Honorable Senador señor Kusanovic, para eliminarlo.**

**- En votación las indicaciones números 21, 22, 23 y 24, fueron rechazadas por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker.**

**Inciso primero**

**Indicaciones N°s 25 y 26**

**25.- Del Honorable Senador señor Chahuán y**

**26.- De los Honorables Senadores señores Chahuán, Kuschel y Pugh,** para sustituirlo por el siguiente:

“Artículo 6.- Para los efectos de las disposiciones de esta ley, se reputan como chilenas hasta en un 100% de sus tonelajes propios, las naves arrendadas por empresas navieras chilenas a casco desnudo con promesa u opción de compra, cuya antigüedad de construcción no sea mayor de cinco años, siempre que el plazo para celebrar el contrato prometido o hacer efectiva la opción de compra no sea superior a ocho años. Si la antigüedad de construcción de dichas naves no fuere superior a un año, el plazo para celebrar el contrato prometido o hacer efectiva la opción de compra podrá aumentarse hasta un total de diez años. Se considerarán como de tonelaje propio las naves bajo pabellón chileno y aquellas en construcción en astilleros nacionales.”.

La Comisión acordó aprobar el siguiente texto para reemplazar el inciso primero del artículo 6:

“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 de una eslora mayor o igual a 120 metros 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. Transcurridos cuatro años 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 el 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 votación las indicaciones números 25 y 26, fueron aprobadas con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker.**

#### **Indicación N° 27**

**27.- De S.E. el Presidente de la República, para**

intercalar en el inciso primero, entre las expresiones “naves” y “arrendadas”, la frase “de una eslora mayor o igual a 120 metros”.

**- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker.**

### **Inciso tercero**

#### **Indicaciones N<sup>os</sup> 28 y 29**

**28.- Del Honorable Senador señor Chahuán y  
29.- De los Honorables Senadores señores Chahuán, Kuschel y Pugh,** para sustituirlo por el siguiente:

“Asimismo, para los efectos de la reserva de carga, se reputarán como chilenas las naves arrendadas o fletadas por empresas navieras chilenas, siempre que el arrendamiento o fletamento sea por un plazo no superior a seis meses, el que será renovable total o parcialmente, con autorización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones hasta por otro período igual, y el tonelaje arrendado o fletado no exceda del 50% de sus tonelajes propios. 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 a 120 metros. 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 de la Autoridad Marítima. 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.”.

**El Ministro de Economía, Fomento y Turismo señor Nicolás Grau,** valoró los puntos de acuerdo alcanzados a través del equipo de asesores en relación con el proyecto de cabotaje. Destacó dos cambios significativos acordados: en primer lugar, el establecimiento de un límite de 120 metros de eslora como umbral inferior para la aplicación de la normativa; y, en segundo lugar, la reducción del plazo de cinco a tres años.

Señaló que, también existió acuerdo en otros aspectos. La propuesta inicial del Ejecutivo indicaba que se podía reputar hasta un 50% del número de naves. Sin embargo, algunos gremios expresaron su preocupación, argumentando que empresas navieras pequeñas, con naves de menor tamaño, podrían reputar naves más grandes, lo que podría incrementar el número de navieras participantes a cerca de

100, en contraste con las dos o cuatro que actualmente realizan esta actividad.

Compartió esa preocupación y, en consecuencia, se acordó fijar un piso mínimo de tonelaje para las navieras que desearan realizar esta reputación, con el objetivo de restringir el número de empresas elegibles. Se indicó que la única diferencia pendiente radica en determinar cuál sería ese piso mínimo de tonelaje. Expresó que, la propuesta del Ejecutivo, es de un mínimo de 5.000 toneladas.

**El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz**, complementó lo anterior, señalando que, las 5.000 toneladas que se sugieren, permitiría que, 8 empresas pudiesen reputar.

**El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Kusanovic**, explicó que, la medida sugerida generaría cesantía, porque las empresas que operan en la actualidad, venderán sus embarcaciones y traerían barcos reputados, con banderas y tripulaciones extranjeras.

**El Ministro de Economía, Fomento y Turismo, señor Nicolás Grau**, señaló que lo planteado coincide con las preocupaciones expresadas por los gremios, pero afirmó que la solución para ello es el establecimiento de un piso mínimo de tonelaje.

Explicó que, dicho piso mínimo, como indicó el ministro Muñoz, limitaría el acceso a la reputación a cualquier tipo de naviera, reduciendo el número de empresas que podrían realizar esa actividad de poco más de 100 a solo 8, precisamente para prevenir las consecuencias advertidas.

Consideró que, el punto planteado está bien resuelto, no obstante, reconoció que existe una discusión legítima sobre la forma de definir ese mínimo de tonelaje, con distintos números posibles.

Por último, reiteró que, la propuesta del Ejecutivo consiste en establecer un mínimo de 5.000 toneladas.

**El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Kusanovic**, precisó que, las empresas que ya invirtieron para poder reputar naves, se van a deshacer de aquéllas y se provocará cesantía.

**El Honorable Senador señor Van Rysselberghe** propuso un mínimo de 8.000 toneladas

**El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz,** recordó que, la reputación es por un máximo de seis meses, que puede ser renovado por otros seis meses. En la actualidad, son cuatro empresas las que pueden reputar, dos de ellas lo hacen, y el resto, nunca lo ha hecho.

Precisó que, con el guarismo de 5.000, se puede alcanzar 8 empresas adicionales. Si se aprueba la propuesta de 8.000, solamente 6 empresas adicionales podrán reputar. Por el contrario, si se extiende a 10.000 toneladas, no se materializará el efecto buscado.

Dado lo anterior, se mostró de acuerdo con la proposición del **Honorable Senador Van Rysselberghe.**

**El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Kusanovic,** sugirió utilizar la medida de arqueo bruto, específicamente, propuso un arqueo bruto de 10.000 toneladas o superior.

**El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz,** manifestó el interés del Ejecutivo en ampliar el número de empresas que estén en condiciones de participar dentro de un margen determinado.

En seguida, propuso que, en lugar de establecer un piso mínimo de 10.000 toneladas, se ajuste a 9.000 toneladas, que permitiría incluir a una empresa adicional, que, de otro modo, habría quedado excluida.

La Comisión aprobó estas indicaciones, sustituyendo el inciso tercero por el siguiente:

“Asimismo, para los efectos de la reserva de carga, se reputarán como chilenas las naves arrendadas o fletadas por empresas naviera chilenas, siempre que el arrendamiento o fletamento sea por un plazo no superior a seis meses, 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, la empresa naviera cuyas naves registradas sumen en su conjunto un arqueo bruto de 9.000 o superior. 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 120 metros que no hayan formado parte del registro de bandera chilena en los últimos tres 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 Transportes y Telecomunicaciones. Para los efectos de la resolución respectiva, las empresas deberán remitir los contratos de arrendamiento o fletamento a dicho ministerio, dentro del plazo de siete días hábiles contado desde la fecha de la suscripción del respectivo contrato.”

**- En votación las indicaciones números 28 y 29, fueron aprobadas con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker.**

#### **Indicaciones N°s 30 y 31**

**30.- De S.E. el Presidente de la República y 31.- Del Honorable Senador señor Van Rysselberghe, para reemplazar el guarismo “150” por “120”.**

**- En votación estas indicaciones, fueron aprobadas sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker.**

### **ARTÍCULO 2**

**El texto aprobado en general por el Senado introduce modificaciones al inciso segundo del [artículo 11 del decreto ley N° 2.222, de 1978, que sustituye la Ley de Navegación.](#)**

---

Número nuevo

#### **Indicación N° 32**

**32.- De los Honorables Senadores señores Kusanovic, Kuschel y Sandoval, para incorporar, a continuación del número 3, el siguiente número, nuevo:**

“4. Agrégase el siguiente inciso final:

“Sin perjuicio de lo anterior, cuando el propietario de una nave que se pretenda matricular en Chile tenga por objeto realizar actividades de cabotaje en rutas cuyo origen, destino o puerto intermedio se encuentre en las regiones de Los Lagos, Aysén o Magallanes, se requerirá que dicho propietario sea persona natural chilena o persona jurídica constituida en Chile, en la que la mayoría del capital social pertenezca a personas naturales o jurídicas chilenas. Esta exigencia se extenderá también

a las personas jurídicas que, a su vez, sean socias o comuneras en el dominio de la nave, conforme a las reglas de este artículo.”.”.

**El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Kusanovic**, manifestó su preocupación respecto al tema de la propiedad, especialmente por el vínculo que puede existir con la arista geopolítica del Estado. Consideró que, en esta materia se debió contar con la opinión del Comandante en Jefe de la Armada.

**El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz**, recordó que, el ex Comandante en Jefe de la Armada, Almirante (R), Andrés De la Maza, apoyó la presente iniciativa, toda vez que se han adoptado precauciones en materia geopolítica-estratégica.

Señaló que la indicación en debate, perjudica la potencial creación de empleo, que busca el proyecto y resulta imposible de materializarse en la práctica, por las siguientes razones:

1.- La indicación busca mantener las barreras a la constitución de empresas extranjeras que quieran operar en el sur austral, bajo ley tributaria y laboral chilena. Sobre ese punto, todos los expositores, salvo Armasur, han manifestado consenso, en el sentido de que se debe permitir las entradas de nuevos actores.

2.- Mantener esas barreras impide el ingreso de inversión extranjera a Chile, y la contratación de personal chileno para operar las naves bajo bandera chilena. De mantenerse, el proyecto no podría fomentar el empleo nacional como se espera.

3.- Resulta impracticable que los requisitos para constituir una empresa dependan de decisiones comerciales que pueden ser futuras. No tiene sentido que las empresas que quieren operar en el sur tengan mayores restricciones para constituirse que aquellas que quieren operar en la zona central o norte. No existe un precedente igual en nuestro país.

4.- Es imposible de fiscalizar. Si una empresa constituida, el día de mañana quiere empezar a operar en el sur, debería modificar toda su estructura societaria, de capital, y de directivos. Añadió que, tampoco se establecen mecanismos de fiscalización.

Por su parte, **el Ministro de Economía, Fomento y Turismo, señor Nicolás Grau**, enfatizó que, uno de los roles principales del Ministerio consiste en promover la inversión extranjera en el país. En ese sentido, expresó que, existe un amplio consenso sobre los beneficios de la inversión extranjera, entendida como cualquier inversión de una empresa con

más de un 10% de capital internacional.

Señaló que, en este caso, los requisitos son más exigentes, y no se identifica ninguna razón para no promover la inversión extranjera en el sector del cabotaje, considerando que se fomenta de manera general en otros ámbitos.

Luego, respaldó lo mencionado por el Ministro señor Muñoz, remarcando la preocupación por el empleo nacional.

Argumentó que, al exigir a las empresas extranjeras operar con bandera chilena, implica contratar al 100% de trabajadores chilenos, lo cual genera condiciones para incrementar el empleo nacional.

Cuestionó las razones para prohibir a una empresa extranjera que desea invertir en Chile, operar en el país y emplear exclusivamente a trabajadores chilenos.

Asimismo, resaltó un aspecto político. Reseñó que, se realizaron numerosos cambios al proyecto original del expresidente señor Sebastián Piñera, principalmente por razones de viabilidad política. El diseño del gobierno anterior buscaba eliminar cualquier restricción al cabotaje.

Subrayó que, ése es uno de los principales puntos de acuerdo entre los dos proyectos, y que dos gobiernos con enfoques muy distintos compartieran la postura de no frenar la inversión extranjera, especialmente cuando se exigía operar con bandera chilena, constituye un argumento relevante.

**El Honorable Senador señor Saavedra**, manifestó que, la presente iniciativa es pro crecimiento, porque abre las puertas a la inversión nacional y extranjera. Aclaró que, la inversión extranjera se encuentra regulada.

**El Honorable Senador señor Walker** destacó que Chile es un país abierto al mundo, lo que ha constituido la base de su capacidad de crecimiento desde la década de 1990, cuando se reinsertó en el ámbito internacional, mediante la suscripción de tratados de libre comercio.

Seguidamente, expresó sus dudas sobre la constitucionalidad de la norma propuesta, sugiriendo que podría contravenir la garantía constitucional de igualdad ante las cargas públicas, consagrado en el artículo 19, número 20 de nuestra Carta Fundamental.

Finalmente, manifestó su postura favorable a la libertad económica y a una mayor competencia en la industria, razón por la cual, anunció la intención de rechazar la indicación discutida.

**- En votación esta indicación, fue rechazada con los votos de los Honorables Senadores señores Saavedra, Van Rysselberghe y Walker y con el voto a favor del Honorable Senador señor Kusanovic.**

- - -

#### **Indicaciones N°s 33 y 34**

**33.- Del Honorable Senador señor Chahuán y 34.- De los Honorables Senadores señores Chahuán, Kuschel y Pugh,** para consultar la siguiente modificación, nueva, en el [decreto ley N° 2.222, de 1978, que sustituye la Ley de Navegación](#):

“.... Reemplázase el inciso primero del artículo 14 de la Ley de Navegación, por el siguiente:

“Artículo 14.- Para mantener enarbolado el pabellón nacional, se requiere que el capitán de la nave y el primer oficial sean chilenos, para el resto de la dotación el ochenta y cinco por ciento, a lo menos, de los trabajadores de cada nave será de nacionalidad chilena.”.

**El Ministro de Economía, Fomento y Turismo, señor Nicolás Grau,** propuso mantener la norma vigente, que implica que, el 100% de la tripulación sea chilena. Por lo anterior, estimó fundamental rechazar ambas indicaciones.

**El Honorable Senador señor Saavedra** sostuvo que, uno de los objetivos que persigue la presente iniciativa consiste en no afectar el empleo nacional, por lo tanto, bajo esa lógica, anunció su voto en contra de las indicaciones.

**- En votación las indicaciones números 33 y 34, fueron rechazadas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker.**

- - -

#### **Indicación N° 35**

**35.- Del Honorable Senador señor Van Rysselberghe,** para incorporar la siguiente modificación, nueva, en el [decreto ley N° 2.222, de 1978](#), que sustituye la Ley de Navegación:

“... Reemplázase el inciso primero del artículo 14 de la Ley de Navegación por el siguiente:

“Artículo 14.- Para mantener enarbolado en pabellón nacional, se requiere que el capitán de la nave y el primer oficial sean chilenos, para el resto de la dotación se exigirá que, a lo menos, el 85% de los trabajadores de la nave sea de nacionalidad chilena.”.

**- Esta indicación fue retirada por su autor.**

- - -

### **ARTÍCULO TRANSITORIO**

**El artículo transitorio aprobado en general por el Senado**, señala que el reglamento que debe dictarse en conformidad a esta ley deberá ser sometido a consulta de la Autoridad Marítima.

#### **Indicación N° 36**

**36.- De S.E. el Presidente de la República**, para reemplazar el artículo transitorio por el siguiente:

“Artículo transitorio.- El reglamento del decreto ley N° 3.059, de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante, debe adecuarse a las disposiciones de la presente ley dentro de un plazo máximo de doce meses desde su publicación y ser sometido a consulta de la Autoridad Marítima.”.

La Comisión acordó modificar la indicación en los siguientes términos:

“Artículo transitorio.- El reglamento del decreto ley N° 3.059, de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante, debe adecuarse a las disposiciones de la presente ley y ser sometido a consulta de la Autoridad Marítima, dentro de un plazo máximo de doce meses desde la publicación de la misma.”.

**El Ministro de Economía, Fomento y Turismo, señor Nicolás Grau**, recalcó que, la redacción original era ambigua y se podía desprender de ella que, la revisión de la autoridad marítima pudiese ocurrir después de los 12 meses. En la redacción propuesta, queda de manifiesto que, todo el proceso tiene que ocurrir dentro de los 12 meses.

**- En votación esta indicación, fue aprobada con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la**

**Comisión, Honorables Senadores señores Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker.**

---

Artículos transitorios nuevos

**Indicación N° 37**

**37.- Del Honorable Senador señor Espinoza,** para incorporar el siguiente artículo transitorio, nuevo:

“Artículo ....- Las disposiciones contenidas en el artículo 1 de esta ley, que modifican el artículo 3 de la Ley de Fomento a la Marina Mercante, contenida en el decreto ley N° 3.059, y el artículo 2 de esta ley, que modifica el artículo 11 del decreto ley N° 2.222, que sustituye la Ley de Navegación, entrarán en vigencia luego de transcurridos ocho años desde la publicación de ésta en el Diario Oficial, para las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes, y para los servicios que tengan origen o destino en puntos o puertos en las regiones mencionadas.”.

**El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz,** explicó que, la indicación retrasa la entrada en vigencia de todo el proyecto de ley. Lo anterior, implica anular el efecto del proyecto por todo el tiempo que dure el transitorio, lo cual es inaceptable. Consideró que, el plazo de 8 años, es completamente excesivo.

Precisó que, mediante este artículo transitorio, incluso aquellas modificaciones que favorecen a la marina mercante, como el fomento a la formación, y evitar que naveguen buques con tripulación extranjera, también entrarían en vigencia 8 años más tarde, lo que carece de sentido.

Finalmente, señaló que, cualquier traslado entre regiones del sur austral, limita excesivamente futuras rutas.

**- En votación esta indicación, fue rechazada con los votos de los Honorables Senadores señores Saavedra, Van Rysselberghe y Walker y con el voto a favor del Honorable Senador señor Kusanovic.**

---

**Indicación N° 38**

**38.- De los Honorables Senadores señores**

**Kuschel, Moreira y Van Rysselberghe**, para agregar el siguiente artículo transitorio, nuevo:

“Artículo ....- Lo contenido en los artículos 3, inciso cuarto, y 6 de esta ley, entrará en vigencia para las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes y la Antártica Chilena luego de transcurrido ocho años desde la publicación de ésta en el Diario Oficial.”.

Respecto a esta indicación, se sugirió el siguiente texto:

“Artículo....- Las disposiciones contenidas en los números 2) y 5) del artículo primero de esta ley, que modifican lo contenido en los artículos 3, inciso cuarto, y 6 de la Ley de Fomento a la Marina Mercante entrarán en vigencia para efectos de realizar cabotaje entre puntos ubicados en las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes y la Antártica Chilena luego de transcurridos tres años desde la publicación de ésta en el Diario Oficial.”.

**El Ministro de Economía, Fomento y Turismo, señor Nicolás Grau**, explicó que establecer un artículo transitorio para la ruta de salida y modificaciones a la reputación es razonable.

Agregó que, se reduce el plazo de 8 años, a 3 años, periodo que es adecuado para evaluar el funcionamiento. Especificó que, la entrada en vigencia diferida es para efectos de realizar cabotaje entre puntos ubicados en las regiones del sur austral.

**- En votación esta indicación, fue aprobada con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker.**

- - -

#### **Indicación N° 39**

**39.- Del Honorable Senador señor Van Rysselberghe**, para agregar el siguiente artículo transitorio, nuevo:

“Artículo ....- Lo dispuesto en el inciso 4 del artículo 3 de la ley sobre la excepción de reserva en la ruta de salida, tendrá una entrada en vigencia gradual alcanzando un 10% de la carga al primer año, 20% al segundo año y finalmente llegando al tope del 30% de carga movilizadora al tercer año desde la entrada en vigencia de la norma.”.

**El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz**, expresó que, dado que la ruta de salida se mantuvo con el límite actual, de 100% de la carga de comercio exterior descargada en puertos chilenos, se propone un ajuste a la indicación, estableciendo una gradualidad en dos tiempos.

Para el primer año, un límite de 50% del total de lo descargado, y 100% para el segundo año.

**- En votación esta indicación, fue aprobada con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker.**

- - -

### **MODIFICACIONES**

En mérito de las consideraciones anteriormente expuestas, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de proponer las siguientes modificaciones al proyecto de ley, aprobado en general por el Honorable Senado, que consta en el primer informe:

#### **Artículo 1 Número 1**

Lo ha sustituido por el siguiente:

1. Agregase 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, en condiciones de acceso justas y no discriminatorias para todas las personas.”

**(Indicación N° 1, artículo 121, inciso final del reglamento del Senado, unánime, Bianchi, Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker 5x0)**

#### **Número 2 Artículo 3**

“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. Tampoco se considerará como cabotaje el transporte de contenedores vacíos entre puntos del territorio nacional. 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. Excepcionalmente y siempre que se cumplan las condiciones anteriormente exigidas, las naves extranjeras con capacidad de transporte inferior a 400 pasajeros podrán participar en el cabotaje de pasajeros entre puertos ubicados exclusivamente entre las regiones de Arica y Parinacota y la región de Los Ríos. 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.

**(indicaciones N<sup>os</sup> 2 y 6, unánime con modificaciones, Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker 4x0)**

#### **Inciso tercero**

Lo ha sustituido por el siguiente:

“Las navieras mercantes extranjeras podrán realizar servicios regulares de cabotaje entre puertos chilenos únicamente si no existen servicios regulares de cabotaje prestados por navieras nacionales entre dichos puertos. En estos casos la Autoridad Marítima otorgará dicha autorización por un periodo de un año, renovable por una sola vez por un periodo de seis meses, si es que aún no existen navieras chilenas prestando servicios regulares en esas rutas. Dicha renovación podrá ser prorrogada por seis meses adicionales, si la naviera extranjera acredita ante la autoridad marítima que se encuentra en proceso de constitución como empresa en Chile, acompañando los antecedentes correspondientes.”

- - -

Ha incorporado el siguiente inciso cuarto nuevo:

“Al término del periodo de renovación, las navieras extranjeras deberán prestar el servicio con naves de bandera chilena y se acogerán a la normativa nacional. Esta excepción podrá ser utilizada exclusivamente con naves mercantes extranjeras de una eslora mayor o igual a 120 metros. Un reglamento determinará las circunstancias en las que se entenderá que no existen servicios regulares, así como los antecedentes que acrediten que la naviera extranjera se encuentra en proceso de constitución como empresa chilena.”

**(Indicaciones N<sup>os</sup> 2, 7, 8 y 9, unánime con modificaciones, Bianchi, Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker 5x0)**

- - -

Inciso cuarto ha pasado a ser inciso quinto con el siguiente texto:

“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 respectivos agentes 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. Para efectos de este artículo, las empresas navieras deberán publicar en sus respectivos sitios web, de manera clara y visible, el itinerario de las naves, sus características, capacidad de carga y datos de contacto de la misma.”

**(indicación N° 2 unánime con modificaciones, Bianchi, Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker 5x0)**

**(Indicación N° 15, artículo 121, inciso final del reglamento del Senado, unánime, Bianchi, Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker 5x0)**

**Incisos quinto y sexto, han pasado a ser incisos sexto y séptimo, sin enmiendas.**

#### **Inciso séptimo**

Ha pasado a ser inciso octavo con el siguiente texto:

“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 siempre que sean de una eslora mayor o igual a 120 metros. Asimismo, dicha autorización deberá darse cuando se trate del transporte exclusivo de pasajeros. El reglamento determinará cuando se entenderá que no hay disponibilidad de naves dentro del plazo que fijará para este efecto.”

**(Indicación N° 2, unánime sin modificaciones, Bianchi, Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker)**

- - -

Agréganse los siguientes incisos, noveno, décimo y décimo primero, nuevos:

“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 en las aguas sometidas a la jurisdicción nacional. Lo anterior, basado en antecedentes técnicos y cuando existan evidencias que dicha nave o más naves mercantes extranjeras constituyen un peligro para la seguridad de la navegación, para el medioambiente acuático o para evitar la ocurrencia de actos ilícitos. En todo caso, el armador u operador de la nave podrá solicitar la reconsideración de esta medida al Director General del Territorio Marítimo y Marina Mercante por la vía más expedita, autoridad que deberá dar una respuesta dentro de los tres días hábiles siguientes.

Toda la carga de cabotaje que se embarque en puertos nacionales podrá pasar por controles de seguridad que permitan verificar los manifiestos de carga y si los contenedores están vacíos, luego de su inspección deben ser sellados.

En el caso de que sea decretado por parte de la autoridad el estado de excepción constitucional de emergencia o de catástrofe que requieran el transporte de carga o pasajeros dentro del territorio nacional, podrá autorizarse la participación de naves de bandera extranjera por un plazo máximo de quince días, prorrogable hasta por dos períodos iguales. Las condiciones y supuestos bajo los cuales podrá otorgarse dicha autorización deberán ajustarse a lo establecido en el reglamento correspondiente.”.

**(indicaciones N°s 17 y 18, artículo 121, inciso final del reglamento del Senado, unánime, Bianchi, Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker 5x0)**

**(Indicaciones N<sup>os</sup> 2, 7,8 y 9, unánime con modificaciones, Bianchi, Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker 5x0)**

**Número 3  
Letra e), nueva:**

e) Agregase el siguiente inciso final, nuevo, al artículo 4.

“En el ejercicio de las facultades contempladas en este artículo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá consultar previamente a la autoridad marítima. Asimismo, cuando se trate de materias de su competencia, deberá consultar también con el Ministerio de Relaciones Exteriores.”

**(Indicación N<sup>o</sup> 19, artículo 121, inciso final del reglamento del Senado, unánime, Bianchi, Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker 5x0)**

**Número 5  
Artículo 6**

Reemplázase el inciso primero del artículo 6, por el siguiente:

“Artículo 6.- Para los efectos de las disposiciones de esta ley, se reputan como chilenas hasta en un 100% de sus tonelajes propios las naves de una eslora mayor o igual a 120 metros 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. Transcurridos cuatro años 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 el 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.”

**Inciso tercero**

Sustitúyese por el siguiente:

“Asimismo, para los efectos de la reserva de carga, se reputarán como chilenas las naves arrendadas o fletadas por empresas navieras chilenas, siempre que el arrendamiento o fletamento sea por un plazo no superior a seis meses, 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, la empresa naviera cuyas naves registradas sumen en su conjunto un arqueo bruto de 9.000 o superior. 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 120 metros que no hayan formado parte del registro de bandera chilena en los últimos tres 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 Transportes y Telecomunicaciones. Para los efectos de la resolución respectiva, las empresas deberán remitir los contratos de arrendamiento o fletamento a dicho ministerio, dentro del plazo de siete días hábiles contado desde la fecha de la suscripción del respectivo contrato.”

#### **Inciso quinto**

Reemplázase, la expresión “un año” por “cuatro años”.

**(Indicaciones N<sup>os</sup> 25, 26, 28 y 29, unánime con modificaciones, Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker 4x0)**

**(Indicaciones N<sup>os</sup> 27, 30 y 31, unánime sin modificaciones, Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker 4x0)**

#### **ARTÍCULOS TRANSITORIOS**

Ha pasado a ser artículo primero, transitorio, sustituido por el siguiente:

“Artículo primero transitorio.- El reglamento del decreto ley número 3.059, de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante, debe adecuarse a las disposiciones de la presente ley y ser sometido a consulta de la Autoridad Marítima dentro de un plazo máximo de doce meses desde la publicación de la misma.”

**(Indicación N<sup>o</sup> 36, unánime con modificaciones, Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker 4x0)**

Agréganse los siguientes artículos transitorios:

“Artículo segundo transitorio.- Las disposiciones contenidas en los números 2) y 5) del artículo primero de esta ley, que modifican lo contenido en los artículos 3, inciso cuarto y 6 de la Ley de Fomento a la Marina Mercante, entrarán en vigencia para efectos de realizar cabotaje entre puntos ubicados en las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes y la Antártica Chilena luego de transcurridos tres años desde la publicación en el Diario Oficial.”

**(Indicación N° 38, unánime con modificaciones, Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker 4x0)**

“Artículo tercero transitorio.- Las disposiciones contenidas en el número 2 del artículo 1 de esta ley, que modifica lo contenido en el artículo 3, inciso cuarto de la Ley de Fomento a la Marina Mercante, referido a la excepción de ruta de salida, tendrá una entrada en vigencia gradual alcanzando un 50% de la carga descargada el primer año, y 100% al segundo desde la entrada en vigencia de la norma.”

**(Indicación N° 39, unánime con modificaciones, Kusanovic, Saavedra, Van Rysselberghe y Walker 4x0)**

- - -

## TEXTO DEL PROYECTO

Como consecuencia de las modificaciones anteriores, el proyecto de ley que os propone aprobar vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, queda como sigue:

### 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, en condiciones de acceso justas y no discriminatorias para todas las personas.”

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. Tampoco se considerará como cabotaje el transporte de contenedores vacíos entre puntos del territorio nacional. 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. Excepcionalmente y siempre que se cumplan las condiciones anteriormente exigidas, las naves extranjeras con capacidad de transporte inferior a 400 pasajeros podrán participar en el cabotaje de pasajeros entre puertos ubicados exclusivamente entre las regiones de Arica y Parinacota y la región de Los Ríos. 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 navieras mercantes extranjeras podrán realizar servicios regulares de cabotaje entre puertos chilenos únicamente si no existen servicios regulares de cabotaje prestados por navieras nacionales entre dichos puertos. En estos casos la Autoridad Marítima otorgará dicha autorización por un periodo de un año, renovable por una sola vez por un periodo de seis meses, si es que aún no existen navieras chilenas prestando servicios regulares en esas rutas. Dicha renovación podrá ser prorrogada por seis meses adicionales, si la naviera extranjera acredita ante la autoridad marítima que se encuentra en proceso de constitución como empresa en Chile, acompañando los antecedentes correspondientes.**

**Al término del periodo de renovación, las navieras extranjeras deberán prestar el servicio con naves de bandera chilena y se acogerán a la normativa nacional. Esta excepción podrá ser**

**utilizada exclusivamente con naves mercantes extranjeras de una eslora mayor o igual a 120 metros. Un reglamento determinará las circunstancias en las que se entenderá que no existen servicios regulares, así como los antecedentes que acrediten que la naviera extranjera se encuentra en proceso de constitución como empresa chilena.**

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 respectivos agentes 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. **Para efectos de este artículo, las empresas navieras deberán publicar en sus respectivos sitios web, de manera clara y visible, el itinerario de las naves, sus características, capacidad de carga y datos de contacto de la misma.**

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 siempre que sean de una eslora mayor o igual a 120 metros. Asimismo, dicha autorización deberá darse cuando se trate del transporte exclusivo de pasajeros. El reglamento determinará cuando 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 en las aguas sometidas a la jurisdicción nacional. Lo anterior, basado en antecedentes técnicos y cuando existan evidencias que dicha nave o más naves

mercantes extranjeras constituyen un peligro para la seguridad de la navegación, para el medioambiente acuático o para evitar la ocurrencia de actos ilícitos. En todo caso, el armador u operador de la nave podrá solicitar la reconsideración de esta medida al Director General del Territorio Marítimo y Marina Mercante por la vía más expedita, autoridad que deberá dar una respuesta dentro de los tres días hábiles siguientes.

Toda la carga de cabotaje que se embarque en puertos nacionales podrá pasar por controles de seguridad que permitan verificar los manifiestos de carga y si los contenedores están vacíos, luego de su inspección deben ser sellados.

En el caso de que sea decretado por parte de la autoridad el estado de excepción constitucional de emergencia o de catástrofe que requieran el transporte de carga o pasajeros dentro del territorio nacional, podrá autorizarse la participación de naves de bandera extranjera por un plazo máximo de quince días, prorrogable hasta por dos períodos iguales. Las condiciones y supuestos bajo los cuales podrá otorgarse dicha autorización deberán ajustarse a lo establecido en el reglamento correspondiente.

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.

**e) Agrégase el siguiente inciso final nuevo:**

**“En el ejercicio de las facultades contempladas en este artículo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá consultar previamente a la Autoridad Marítima. Asimismo, cuando se trate de materias de su competencia, deberá consultar también con el Ministerio de Relaciones Exteriores.”**

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 de una eslora mayor o igual a 120 metros 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. Transcurridos cuatro años 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 el 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 naviera chilenas, siempre que el arrendamiento o fletamento sea por un plazo no superior a seis meses, 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, la empresa naviera cuyas naves registradas sumen en su conjunto un arqueo bruto de 9.000 o superior. 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 120 metros que no hayan formado parte del registro de bandera chilena en los últimos tres 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 Transportes y Telecomunicaciones. Para los efectos de la resolución respectiva, las empresas deberán remitir los contratos de arrendamiento o fletamento a dicho ministerio, 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 **cuatro años** 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.

### **Artículos transitorios**

**Artículo primero transitorio.-** El reglamento del decreto ley número 3.059, de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante, debe adecuarse a las disposiciones de la presente ley y ser sometido a consulta de la Autoridad Marítima dentro de un plazo máximo de doce meses desde la publicación de la misma.

**Artículo segundo transitorio.-** Las disposiciones contenidas en los números 2) y 5) del artículo primero de esta ley, que modifican lo contenido en los artículos 3, inciso cuarto y 6 de la Ley de Fomento a la Marina Mercante, entrarán en vigencia para efectos de realizar cabotaje entre puntos ubicados en las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes y la Antártica Chilena luego de transcurridos tres años desde la publicación en el Diario Oficial.

**Artículo tercero transitorio.-** Las disposiciones contenidas en el número 2 del artículo 1 de esta ley, que modifica lo contenido en el artículo 3, inciso cuarto de la Ley de Fomento a la Marina Mercante, referido a la excepción de ruta de salida, tendrá una entrada en vigencia gradual alcanzando un 50% de la carga descargada el primer año, y 100% al segundo desde la entrada en vigencia de la norma.”.”.

---

### **ACORDADO**

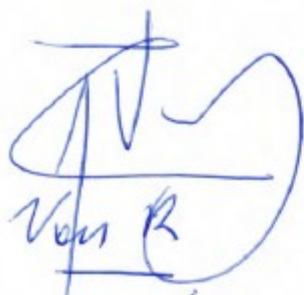
Acordado en sesiones celebradas los días **4 y 18 de junio de 2025**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Alejandro Kusanovic (Presidente), señores Gastón Saavedra (Juan Luis Castro), Enrique Van Rysselberghe y Matías Walker; **2 de julio de 2025**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Alejandro Kusanovic (Presidente), señores Karim Bianchi, Gastón Saavedra (Juan Luis Castro), Enrique Van Rysselberghe y Matías Walker; **8 y 9 de julio de 2025**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Alejandro Kusanovic (Presidente), señores Karim Bianchi, Gastón Saavedra (Juan Luis Castro), Enrique Van Rysselberghe y Matías Walker; **6 de agosto de 2025**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Alejandro Kusanovic (Presidente), señores Karim Bianchi, Gastón Saavedra (Juan Luis Castro), Enrique Van Rysselberghe y Matías Walker, y **13 de agosto de 2025**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Alejandro Kusanovic

(Presidente), señores Gastón Saavedra (Juan Luis Castro), Enrique Van Rysselberghe y Matías Walker.

Sala de la Comisión, a 18 de agosto de 2025.



*Araceli Garrido Fernández*  
**ARACELI GARRIDO FERNÁNDEZ**  
Abogado Secretaria de la Comisión



## RESUMEN EJECUTIVO

**SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, 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 N° 14.532-15).**

---

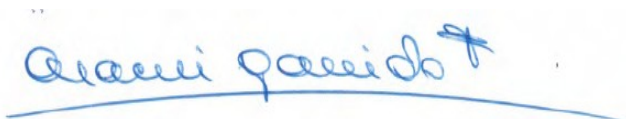
- I. OBJETIVO (S) DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:**  
 mantener la reserva de cabotaje a naves con bandera chilena, optimizando y flexibilizando el uso de excepciones que la misma ley contempla.
- II. ACUERDOS:**  
 Indicación N° 1. Aprobada (5x0) artículo 121 inciso final reglamento  
 Indicación N° 2. Aprobada con modificaciones (4x0)  
 Indicaciones N°s 3, 4. Rechazadas (4x0)  
 Indicación N° 5. Rechazada (4x0)  
 Indicación N° 6. Aprobada (4x0) artículo 121 inciso final reglamento  
 Indicaciones N°s 7 y 8. Aprobada con modificaciones (5x0)  
 Indicación N° 9. Aprobada con modificaciones (5x0)  
 Indicación N°s 10 y 11. Rechazadas (3x1 abstención)  
 Indicación N° 12. Rechazada (3x1 abstención)  
 Indicación N° 13. Rechazada (3x1 abstención)  
 Indicación N° 14. Retirada  
 Indicación N° 15. Aprobada (5x0) artículo 121 inciso final reglamento  
 Indicación N° 16. Retirada  
 Indicación N° 17. Aprobada (5x0) artículo 121 inciso final reglamento  
 Indicación N° 18. Aprobada (5x0)  
 Indicación N° 19. Aprobada (5x0) artículo 121 inciso final reglamento  
 Indicación N° 20. Retirada  
 Indicación N°s 21, 22, 23 y 24. Rechazadas (4x0)  
 Indicación N°s 25 y 26. Aprobadas con modificaciones (4x0)  
 Indicación N° 27. Aprobada (4x0)  
 Indicación N°s 28 y 29. Aprobadas con modificaciones (4x0)  
 Indicación N°s 30 y 31. Aprobadas (4x0)  
 Indicación N° 32. Rechazada (3x1 a favor)  
 Indicación N°s 33 y 34. Rechazadas (4x0)  
 Indicación N° 35. Retirada  
 Indicación N° 36. Aprobada con modificaciones (4x0)  
 Indicación N° 37. Rechazada (3x1 a favor)

**Indicación N° 38. Aprobada con modificaciones (4x0)**

**Indicación N° 39. Aprobada con modificaciones (4x0)**

- III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** consta de tres artículos permanentes y tres artículos transitorios.
- IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no hay.
- V. URGENCIA:** discusión inmediata.
- 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:** 86 votos favor, 26 en contra, 6 abstenciones.
- IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** 23 de noviembre de 2023.
- X. TRÁMITE REGLAMENTARIO:** segundo informe.
- XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:**
- [Decreto ley N°3.059](#), Ley de fomento a la marina mercante.
  - [Decreto ley N° 2.222](#), de 1978, que sustituye la Ley de Navegación.

Valparaíso, a 18 de agosto de 2025.



**ARACELI GARRIDO FERNÁNDEZ**  
Abogado Secretaria de la Comisión

**ÍNDICE**

CONSTANCIAS	1
ARTÍCULO 124 REGLAMENTO DEL SENADO	1
ASISTENCIA	2
<b>DISCUSIÓN EN PARTICULAR</b>	49
<b>TEXTO DEL PROYECTO</b>	82
PROYECTO DE LEY:.....	82
ACORDADO	89
RESUMEN EJECUTIVO	91