

INFORME DE LA COMISIÓN DE TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, iniciado en moción de los Senadores señores Navarro, Guillier y Lagos, que modifica el artículo 3° del decreto ley N° 3.059, de 1979, para autorizar el cabotaje de pasajeros a cruceros de bandera extranjera, en los casos que señala.

BOLETÍN N° 9.656-15

HONORABLE SENADO:

La Comisión de Trabajo y Previsión Social informa a la Sala respecto del proyecto de ley aludido, que se inició en moción de los Senadores señores Alejandro Navarro Brain, Alejandro Guillier Álvarez y Ricardo Lagos Weber, con urgencia calificada de "simple".

Cabe señalar que la Sala del Senado, en sesión de 10 de mayo de 2016, aprobó en general el proyecto. Posteriormente, en sesión de 11 de abril de 2018, acordó remitir el proyecto, a continuación del nuevo segundo informe de la Comisión de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, a la Comisión de Trabajo y Previsión Social.

A una o más de las sesiones en que se analizó esta iniciativa legal asistieron, además de los miembros de la Comisión, la Subsecretaria de Turismo, señora Mónica Zalaquett Said, acompañada por la Jefa de Gabinete, señora María Fernanda Badrie y la asesora, señora María Josefina Hübner; *en sesión de 13 de junio de 2018*, la Gerente de Empresa Portuaria Austral, señora Patricia López, acompañada por el Gerente General de la Empresa Portuaria Chacabuco (EMPORCHA) y por el Presidente de la Corporación de Puertos del Cono Sur, señor Enrique Runin; en representación de la Coordinadora Nacional de Trabajadores de la Industria del Salmón y ramas afines: el Secretario SIOMMA, señor Alejandro Tenorio; el Inspector ITF y Coordinador Regional Latinoamericano de Cruceros, señor Juan Villalón; el Presidente del Sindicato SIOMMA, señor Luis Acuña; el Presidente del Ministerio del Mar, señor Rodolfo Ponce; el Secretario sindical, tripulante general de cubierta de la Marina Mercante Nacional, señor Walter Sandoval y el señor Arturo Márquez del Colegio de Capitanes; el Gerente General de ARMASUR, señor Manuel Bagnara, acompañado por los señores Cristián Fuenzalida y el Tesorero, señor Héctor Henríquez. *en sesión de 20 de junio de 2018*, la Superintendente de Casinos, señora Vivien Villagrán Acuña, acompañada por la Jefa de la Unidad de Atención Ciudadana y Comunicación, señora Claudia Valladares; el Asesor Externo, señor Ian Badiola y el Jefe de la División Jurídica de la Superintendencia, señor Manuel Zárate. También asistió el Gerente General

de la Asociación Chilena de Casinos de Juego, señor Rodrigo Guíñez Saavedra.

Asimismo, concurrieron -a una o más sesiones- el coordinador legislativo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señor Francisco Del Río; las asesoras y el asesor del mismo Ministerio, señora Macarena López y María Santos y señor Sergio Morales y la Jefa de Prensa, señora Paula Tobalina; el procurador y las asesoras del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, señor Agustín Figari y señoras Fernanda Nitsche y Javiera Garrido. El asesor y la asesora del Instituto Libertad y Desarrollo, señor John Henríquez y señora María Trinidad Schleyer. Los asesores de la Fundación Jaime Guzmán, señores Cristóbal Alzamora y Juan Eduardo Diez. Los Asesores Parlamentarios: del Senador Durana, el señor César Quiroga, el señor Santiago Vera y la señora Pamela Cousins; de la Senadora Goic, los señores Gerardo Bascuñán y Jorge Pereira; del Senador Navarro, el señor Jamadier Uribe. Del Comité PPD, el señor Gabriel Muñoz y la señora Susana Figueroa. Del Comité Partido Demócrata Cristiano, el señor Aldo Rojas; Del Comité UDI, la señora Karelyn Lüttecke. Del Comité RN, la señora Andrea González. De la Radio Digital Santiago: la periodista, señora Alejandra Vásquez.

En sesión de fecha 13 de junio de 2018, estuvieron presentes los Senadores señores Iván Moreira Barros y Rabindranath Quinteros Lara.

En sesión de fecha 7 de agosto de 2018, concurrió el Senador señor Alejandro Navarro Brain.

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

- 1.- **Artículos que no fueron objeto de indicaciones ni de modificaciones:** no hay.
- 2.- **Indicaciones aprobadas sin modificaciones:** 7 f).
- 3.- **Indicación aprobada con modificaciones:** 7 e).
- 4.- **Indicaciones rechazadas:** 1 a); 3 a); 7 a), 7 b), 7 c); 7 d).
- 5.- **Indicaciones retiradas o reemplazadas:**
- 6.- **Indicaciones declaradas inadmisibles:**

DISCUSIÓN

La Comisión de Transportes y Telecomunicaciones aprobó, en su nuevo segundo informe, el proyecto de ley en estudio, el que se compone de un artículo permanente.

El literal a) del artículo único del proyecto de ley reemplaza el epígrafe del Título II de dicho cuerpo legal, con la finalidad de establecer que la normativa que contiene dice relación con el cabotaje y las reservas de carga.

El literal b) del artículo único modifica el inciso primero del artículo 3°, para establecer que el cabotaje de carga queda reservado a las naves chilenas, con las excepciones que señala el decreto ley N° 3.059. Asimismo, elimina, dentro de la definición de cabotaje de carga, al transporte de pasajeros.

El literal c) define el cabotaje de pasajeros como 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. Dispone, además, que las naves de pasajeros extranjeras podrán participar en el cabotaje, siempre y cuando su capacidad de transporte sea igual o superior a 400 pasajeros, y que sólo se podrá efectuar cabotaje de pasajeros en naves extranjeras cuya capacidad de transporte sea inferior a 400 pasajeros, cuando en la correspondiente ruta específica no exista disponibilidad de naves chilenas, lo que será determinado y autorizado en la forma establecida en un reglamento dictado por la autoridad competente.

SESIÓN EFECTUADA EL 13 DE JUNIO DE 2018

Al iniciar el estudio del proyecto de ley en informe, la Comisión escuchó las presentaciones de la Subsecretaria de Turismo, de los representantes de la Empresa Portuaria Austral, de la Coordinadora Nacional de Trabajadores de la Industria del Salmón y Ramas Afines, y de la Asociación de Armadores de Transporte Marítimo Sur Austral (ARMASUR).

SUBSECRETARIA DE TURISMO, SEÑORA MÓNICA ZALAUQUETT SAID

La Subsecretaria de Turismo, señora Mónica Zalaquett Said, expuso sus observaciones respecto del proyecto de ley en estudio.

Al inicio de sus palabras, comentó que la iniciativa busca modificar la Ley de Fomento a la Marina Mercante (decreto ley N°3.059, del año 1979), con el objeto de autorizar el cabotaje de pasajeros a cruceros extranjeros que tengan una capacidad superior a 400 pasajeros o, cuando la capacidad sea inferior, en aquellos casos en que en la ruta

especifica no exista disponibilidad de naves chilenas. De ese modo, afirmó que el texto aprobado por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones recoge el planteamiento realizado por la Corporación Puertos del CONOSUR, en lo que respecta a la limitación relativa a los 400 pasajeros o la ausencia de rutas de cruceros nacionales, con la finalidad de proteger la industria nacional.

Seguidamente, aseveró que la propuesta legal genera una gran oportunidad en materia de turismo para el país, habida cuenta del contexto internacional existente en la materia. Al efecto, sostuvo que, en 2017, el impacto económico a nivel mundial de la industria de los cruceros fue de 126 billones de dólares, lo que equivale a un incremento de 4,5% respecto de 2016, con 25.8 millones de pasajeros, y se estima que para el año 2018 serán transportados alrededor de 27.2 millones de pasajeros, aportando con 1 millón de puestos de trabajo y con 41 billones de dólares pagados en salarios.

| Añadió que, desde 1980, la industria mundial de cruceros ha crecido a una tasa promedio de 7% anual y, desde 2005 a 2015, la demanda se expandió en un 62%, tal como habría quedado de manifiesto en el año 2017, en que hubo un récord en la industria con 25.8 millones de pasajeros a nivel mundial, equivalente a un crecimiento de 4,5% respecto a 2016, donde se registraron 24,7 millones de pasajeros, mayoritariamente provenientes de Estados Unidos, siendo el principal mercado consumidor de cruceros en el mundo. Se trata, en consecuencia, de una industria en que la demanda por cruceros es mayor que la oferta, siendo el principal motor de expansión para los operadores a nivel mundial.

Respecto de los países de origen de los pasajeros, y según reportes de 2016, detalló que los turistas provienen mayoritariamente de EEUU (11,5 MM); Alemania (2 MM); Inglaterra (1,9 MM); Australia (1,3 MM) y China (2,1 MM), con un Gasto Promedio Diario Individual (GPDI), por cada pasajero, de 103.83 dólares, y del tripulante se estima en 67.10 dólares, de modo que una recalada de un crucero mediano con 3.000 pasajeros y 1.250 tripulantes genera en el puerto/destino un gasto total aproximado de 400 mil dólares. Del total de pasajeros en 2016, describió que Sudamérica recibe aproximadamente el 2,7% y Chile un 1,2% del total mundial, en comparación al Caribe, que recibe un 34% de los pasajeros.

A continuación, se refirió al contexto nacional respecto de la industria de cruceros.

Explicó que Chile ha captado la llegada de importantes empresas de cruceros, destacando por el número de recaladas realizadas en las últimas temporadas las compañías *Holland America Line*, *Seabourn Cruise Line*, *Princess Cruise*, *Celebrity Cruise* y *Silversea Cruises*, de las que tres de ellas pertenecen a la agrupación *Carnival Corporation & Plc*, compañía líder del sector que actualmente, con una flota de 100 naves, son capaces de transportar 200.000 personas de manera simultánea, tal como habría quedado de manifiesto en la temporada 2016-2017, en que

arribaron más de 34 líneas de cruceros, un 62% más comparado con la temporada 2012-2013.

Acerca de la llegada de pasajeros al país, señaló que en la temporada 2002-2003 hubo 179.146 llegadas de pasajeros, mientras que diez años después, en la temporada 2012-2013, llegaron 231.206 pasajeros, equivalente a un aumento de 29%. A su turno, agregó que en la temporada 2016-2017 llegaron 293.999 cruceristas, reflejando un aumento de 7% respecto a la temporada anterior, con un incremento de 26% respecto al 2012-2013 y un crecimiento de 62% respecto a 2002-2003, mientras que en la temporada 2017-2018 llegaron 250.583 cruceristas, reflejando una baja de 15% respecto a la temporada 2016-2017, explicado, en parte, a garantías de funcionamiento portuario de ciertos puertos, tal como en el caso de Valparaíso, tarifas y condiciones de mercado.

Respecto de los principales puertos que operan en el país, afirmó que, históricamente, han sido Valparaíso, Punta Arenas, Puerto Montt y Puerto Chacabuco (este último es Puerto Oxxean Chacabuco, inaugurado a fines de 2009), concentrando, en promedio, más del 80% de las recaladas y pasajeros de cada temporada, aun cuando San Antonio cobró gran relevancia en este mercado, desplazando a Valparaíso, lo que se mantendrá al menos durante los próximos 2 años.

En el caso de Valparaíso, Terminal de Pasajeros (VTP), aseveró que actualmente existe mucha capacidad ociosa en este terminal, puesto que inicialmente fue diseñado para recibir sobre 100.000 pasajeros por temporada, considerando que en la temporada anterior recibió 8.200 pasajeros, sumando cruceristas y tripulantes.

En lo que dice relación con el número de recaladas, explicó que ha sido más constante en el tiempo, toda vez que en la temporada 2002-2003 hubo 215 recaladas, mientras que 10 años más tarde la cifra se ubicó en 213 recaladas, y en la temporada 2017-2018 las recaladas ascendieron a 227 en todo el país, con un aumento de 6,6% respecto a 2012.

Con todo, advirtió que la relación recaladas/llegadas de pasajeros no es directamente proporcional, toda vez que un mayor número de recaladas no necesariamente significará que el número de pasajeros se incremente en igual proporción. Asimismo, aseveró que en los últimos años se ha incrementado el número de llegadas de naves con mayor capacidad de pasajeros a bordo, reflejando las bondades de los puertos chilenos para recibir naves de mayor envergadura.

Seguidamente, expuso un perfil del crucerista y del gasto *per cápita*.

Sobre el particular, expuso que los pasajeros de crucero que visitan Chile son hombres y mujeres que en su gran mayoría sobrepasan los 55 años de edad, quienes regularmente viajan en grupos de 2 a 3 personas. Se trata, añadió, de pasajeros experimentados en este tipo de viajes, si se considera que alrededor del 85% de ellos ha realizado al

menos un viaje en cruceros anteriormente en algún destino del mundo, los que en promedio van de los 7 a 10 viajes, con un tiempo de estadía en el destino -descenso en tierra- en torno a las 3-4 horas. Añadió que el 44% de los pasajeros que desembarcan compran un *tour* (excursión) a bordo del crucero, mientras que el resto, denominados pasajeros independientes, organizan sus excursiones contratando en tierra los servicios de taxi y/o Van no oficiales, o bien recorriendo los alrededores del puerto por cuenta propia.

Respecto al gasto *per cápita*, afirmó que un 4% no realiza gasto a pesar de recorrer destinos asociados al puerto, y un 6% realiza un gasto per cápita superior a los US\$ 200, con un gasto total promedio per cápita llega casi a los US\$ 85, mientras que el gasto mediano llega a los US\$ 70, principalmente “artesanías/souvenirs”, “bebidas/comidas” y “excursiones compradas a bordo del crucero”.

Finalmente, aseveró que siete de cada diez pasajeros declaran como principal razón para realizar un viaje los destinos del itinerario en forma general, de modo que privilegian la ruta ofrecida en su totalidad, considerando todos los destinos y, como segunda opción, declaran visitar puntualmente Chile como destino dentro del itinerario. Sin embargo, la relación precio/calidad y la consideración de los servicios a bordo del crucero no son factores significativos en este aspecto.

EMPRESA PORTUARIA AUSTRAL

La Gerenta de la Empresa Portuaria Austral, señora Patricia López, expuso el parecer de la entidad respecto del proyecto de ley en análisis.

En primer lugar, afirmó que la Corporación de Puertos del CONOSUR, constituida como una corporación de derecho privado que agrupa a los puertos o empresas portuarias de Chile interesadas en la industria de cruceros turísticos y a la agencia naviera representante de cruceros INCHCAPE, manifiesta su aprobación al contenido de la iniciativa en estudio¹. En específico, afirmó que se trata de una propuesta que incentiva el desarrollo del sector turístico y promueve el progreso de la industria de cruceros en Chile, mediante el estudio de los factores que afectan o influyen en su desarrollo, la interacción con los principales actores del sector público y privado y la participación activa en las acciones o actividades que se realizan en pos de su crecimiento.

¹ : Las empresas que componen dicha entidad son la Empresa Portuaria Iquique, la Empresa Portuaria Antofagasta, la Empresa Portuaria Coquimbo, la Empresa Portuaria Valparaíso, la Empresa Portuaria San Antonio, la Empresa Portuaria Iquique, la Empresa Portuaria Antofagasta, la Empresa Portuaria Coquimbo, la Empresa Portuaria Valparaíso, la Empresa Portuaria San Antonio, la Empresa Portuaria Talcahuano, la Empresa Portuaria Puerto Montt, la Empresa Portuaria Chacabuco, la Empresa Portuaria Austral e Inchcape Shipping Services.

Respecto de la industria de cruceros, explicó que, luego de más de 30 años en el país, aporta al PIB Nacional cerca de \$ 40 mil millones anuales (US\$ 70 millones) en compras y gastos generales por suministros de servicios relacionados con el aprovisionamiento a cerca de 400 naves de pasajeros y la atención de aproximadamente 100.000 turistas por año. Dicho aporte, añadió, se desglosa en servicios portuarios (\$ 20 mil millones), gastos en Puertos de Recambio de Turistas en San Antonio y Valparaíso (\$ 8 mil millones); gastos en otros puertos, tales como Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Puerto Montt, Chacabuco y Punta Arenas, por \$12 mil millones.

Enseguida, se refirió al proyecto de ley en estudio.

Al efecto, indicó que se trata de una propuesta legal apoyada por la Corporación de Puertos del Cono Sur. Sin embargo, añadió que la entidad solicita que no exista restricción a la capacidad de transporte de pasajeros en las naves, considerando que el principal potencial se tendrá con naves de capacidad menor a 400 pasajeros, y el gran interés existente por parte de las líneas de cruceros en segmentos de lujo, descubrimiento y expedición. Añadió que ello genera una tendencia, tal como queda de manifiesto al constatar que estas líneas están recibiendo 25 nuevas naves entre años los 2018 y 2020, que se agregan a la flota actual de 162 naves de cruceros operando en el mundo en dichos segmentos, las que buscan nuevos destinos de nicho donde posicionarse, siendo nuestro país un lugar privilegiado para capturar ese crecimiento.

Asimismo, opinó que la iniciativa se debe restringir para incluir sólo a pasajeros y sus maletas -máximo 2 unidades más equipaje de mano, por persona- y debe excluir a turistas que se desplacen en medios propios, tales como automóviles, buses, bicicletas, motos u otros, y a personas con carga.

En cuanto a los beneficios que generaría la iniciativa, al establecer el cabotaje para naves de pasajeros en Chile sin restricción en su capacidad, sostuvo que se permitiría abrir el turismo de invierno, con la finalidad de extender la estacionalidad de la industria de cruceros a todo el año, toda vez que actualmente sólo se desarrolla entre octubre y abril. Asimismo, afirmó que se permitiría abrir rutas que hoy no se atienden, de modo de generar riqueza al satisfacer una demanda que hoy los armadores nacionales no cubren, al existir una demanda insatisfecha y no cubierta. En el mismo sentido, arguyó que se fortalecería la economía, al aumentar la frecuencia de recaladas en puertos australes desde Puerto Montt y la empleabilidad en la zona extrema sur de Chile, se potenciaría la imagen país, al fomentar el turismo y permitir un crecimiento más vigoroso y sustentable del observado hasta ahora en esta industria.

En cuanto al potencial de rutas a desarrollar, aseveró que Chile posee alternativas para cruceros cortos con rutas inexploradas y lugares de gran belleza, tales como la Polinesia Insular, las reservas de la biosfera del norte de Chile, la zona centro-sur, los Fiordos Australes y canales marinos internos y los Fiordos Australes y canales internos del mar.

En razón de dicho potencial, afirmó que si la iniciativa es aprobada sin restricciones de número de pasajeros se estima que la actividad de la industria de cruceros en Chile aumentará mucho más que el crecimiento actual del 27% proyectado para la temporada 2018. Asimismo, en el caso de Punta Arenas, se capturará todo el crecimiento y además se abrirá Puerto Natales, considerando que actualmente las líneas que realizan recorridos en la zona chilena se encuentran obligadas a extender sus recorridos hacia puertos de Argentina, y que el tráfico directo Antártica (territorio chileno) a Punta Arenas se verá beneficiado, al no obligarse a las líneas a ir a otro país.

COORDINADORA NACIONAL DE TRABAJADORES DE LA INDUSTRIA DEL SALMÓN Y RAMAS AFINES

El Inspector de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) y Coordinador Regional Latinoamericano de Cruceros, señor Juan Villalón, dio cuenta de las observaciones de la organización respecto del proyecto de ley en análisis.

Inició su presentación señalando que ésta dice relación con las implicancias de la iniciativa respecto del aspecto laboral, particularmente en el caso de los trabajadores y el personal embarcado o gente de mar.

Sobre el particular, afirmó que su presentación aplica los lineamientos emanados de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF), que constituye la entidad que se ocupa de fiscalizar las condiciones laborales de los buques que utilizan banderas de conveniencia, esto es, aquellos pabellones de una nacionalidad distinta a la de su propietario.

En ese contexto, expuso que el Sindicato de Oficiales de Marina Mercante Austral, miembro del Consejo Nacional de Trabajadores de la Marina Mercante a nivel nacional, y miembro de la Alianza Marítima de Chile e ITF Chile, rechaza el proyecto de ley en su idea original.

Explicó, al fundar dicha postura, que la Ley de Fomento de la Marina Mercante no establece diferencias entre carga y pasajeros y, a su vez, permite la participación de naves de bandera extranjera en casos particulares, conforme al artículo 3º de dicha ley, mediante una licitación para cargas sobre 900 toneladas, un permiso especial o *waiver* para cargas menores a 900 toneladas, o la reputación de naves, consistente en el arriendo de una nave y personal extranjero.

En lo que atañe a la regulación aplicable al transporte de pasajeros, aseveró que no existe una definición jurídica de cruceros ni de trasatlánticos en la legislación nacional. Asimismo, no existen buques de pasaje nacional o extranjeros que realicen rutas regulares desde Puerto Montt al norte, en ningún período del año, toda vez que no existe demanda para dicho servicio. Añadió que sólo 3 buques de pasajeros

extranjeros realizan un servicio regular a más de 3 puertos de Chile, y sólo 2 en aguas interiores, los que poseen una capacidad mayor a mil pasajeros (Norwegian Sun, Celebrity Infinity y Zaandam, entre otros), y respecto de aquellos de categoría superior a USD 25.000, se trata del Silver Muse, Silver Explorer, Serena Seabourn Quest y Emerald Princess, entre otros.

Enseguida, se refirió a las consecuencias que generaría la aprobación de la iniciativa, en diversos ámbitos.

Al efecto, alertó que se produciría la proliferación de embarcaciones bajo banderas de conveniencia, lo que supone un bajo costo de operación o la existencia de flotas subsidiadas a costa de la precarización del trabajo, de modo que la apertura del cabotaje a buques de pasajeros de bandera extranjera generaría la caída en las remuneraciones y derechos sociales de los trabajadores chilenos que realizan cabotaje, los que, post apertura, podrían ser de cualquier nacionalidad. Asimismo, afirmó que dicha medida generaría un grave peligro para las fuentes laborales como consecuencia de traer buques de capacidad superior a 400 pasajeros, al existir transbordadores de mayor capacidad bajo registro extranjero en aguas interiores con mínimos gastos operativos y un incumplimiento de la normativa laboral de sus trabajadores, y producirá un efecto negativo a la Marina Mercante Nacional, evitando un crecimiento en el tonelaje bajo naves de bandera nacional.

En el mismo sentido, expresó que las condiciones laborales en las embarcaciones que utilizan bandera de conveniencia, en comparación a aquellas de primer registro, dentro de las que se encuentra nuestro país, son radicalmente distintas. Sobre el particular, aseveró que en el caso de las banderas de conveniencia las remuneraciones son 37,15% menores, con períodos de embarco de 9 a 10 meses, con feriado legal y sindicalización bajo las condiciones impuestas por el empleador, y sin que exista pago de impuesto a la renta, pensiones, medidas de seguridad y previsión por trabajos pesados, seguro de salud ni cesantía, no habiendo mutualidades ni fiscalización al sector.

Agregó que, a nivel mundial, todos los países tienen limitado o restringido su cabotaje, tal como el caso de Australia, considerando que era el único país que tenía abierto su cabotaje desde 1912, lo que fue modificado en junio del 2012; China, que reserva la carga de *commodities* a naves de bandera China en mayo 2012; y Argentina, que reserva minería a naves argentinas en mayo de 2012. Agregó que dicho régimen general sólo es exceptuado por los países europeos que han suscrito el acuerdo Schengen respecto del tráfico de pasajeros.

En el ámbito laboral, añadió, la aprobación de la iniciativa generaría que el comercio internacional y nacional por mar en tiempos de guerra o catástrofe lo realizarían exclusivamente las naves de bandera nacional y las tripulaciones migrarían a otras actividades con una inevitable pérdida de competencias profesionales, tal como ha sido demostrado por las experiencias de apertura del cabotaje impulsadas por algunos países, las que, aseveró, han tenido nefastas consecuencias.

A modo de conclusión, enfatizó que, en primera instancia, los trabajadores y el personal embarcado o gente de mar rechaza cualquier tipo de apertura del cabotaje, considerando que todos los países tienen limitado o restringido dicha regulación. Asimismo, aseveró que la Ley de Navegación y Ley de Fomento de la Marina Mercante es lo suficientemente flexible en términos de apertura del cabotaje y por sobre todo protege los derechos laborales de los trabajadores nacionales frente a las banderas de conveniencia, lo que permite proteger a los trabajadores que se desempeñan en el sur austral en lo que respecta a la garantía de los beneficios y derechos adquiridos de los trabajadores.

ASOCIACIÓN DE ARMADORES DE TRANSPORTE MARÍTIMO SUR AUSTRAL ARMASUR

El Tesorero de Armasur, señor Héctor Henríquez, presentó el punto de vista de la organización respecto del proyecto de ley en estudio.

Inició su exposición señalando que, en principio, las ciudades-puerto tienen una tremenda oportunidad al ser colocadas como destinos de los cruceros, para generar los productos y servicios de calidad que requiere la industria. Asimismo, promocionan positivamente la imagen país mediante sus campañas publicitarias, en los distintos mercados mundiales, considerando que la navegación en nuestras costas le otorga un valor paisajístico inolvidable.

Sin embargo, afirmó que la Asociación de Armadores, que reúne a cerca de treinta empresas entre astilleros, navieras y puertos, sostiene que el proyecto de ley podría generar una serie de graves consecuencias no previstas. En efecto, informó que una nave de pasaje es aquella que transporta más de 12 pasajeros, incluyendo a transbordadores, ferries, barcazas, ropax, entre otros, y abarcando servicios de conectividad, turismo de expedición y de intereses especiales. Con todo, sostuvo que la apertura del sector del cabotaje perjudicaría el funcionamiento de empresas nacionales pequeñas, medianas y grandes, permitiría que naves extranjeras puedan cubrir rutas sólo en periodo estival y pone en riesgo innecesariamente el mercado laboral directo e indirecto asociado al cabotaje nacional (más de 100 naves de pasaje, sobre 2000 trabajadores directos y más de 150 servicios de conectividad subsidiados).

En la misma línea, afirmó que las empresas del sector han transitado desde servicios precarios en términos de conectividad en naves de pasaje hacia servicios de alto estándar, mediante la integración de rutas y los subsidios derivados de la operación naviera en temporada alta, lo que se vería gravemente afectado por la aprobación de la iniciativa, además del impacto en materia laboral que podría producir.

Seguidamente, coincidió en diferenciar las condiciones laborales aplicadas en banderas de conveniencia respecto de otros pabellones, en razón del frecuente incumplimiento de la normativa laboral y el incumplimiento de la legislación tributaria.

Tratándose, en específico, de la regulación aplicable a los cruceros, añadió que, aun cuando resulta pertinente promover el desarrollo económico del sector, es necesario regular adecuadamente las rutas que puedan desarrollar las naves de bandera extranjera, toda vez que, bajo la redacción actual de la iniciativa, existe una amplia libertad en dicha materia, pudiendo alcanzar cualquier punto del territorio nacional.

Añadió que, además, resulta pertinente analizar las implicancias de la aprobación del proyecto respecto a la regulación aduanera y tributaria, mientras que, en el ámbito turístico, resulta adecuado atender a las particularidades de la zona austral del país.

Respecto de las materias que requieren ser modificadas, abogó por regular la distinción entre crucero y nave de pasaje, en materias tales como la capacidad de pernoctación, servicios de hotelería, restaurante, etcétera. Asimismo, se debe establecer el derecho a desarrollar el cabotaje utilizando como referencia a los puertos y no a cualquier punto del territorio, de modo de generar una espiral virtuosa y favorecer la protección del medio ambiente.

En el mismo sentido, abogó por establecer una ruta específica o similar dentro del mismo mercado geográfico y permitir la apertura entre puertos y puntos del paralelo 41 al norte y sólo entre puertos del paralelo 41 al sur para cruceros de 600 o más pasajeros, lo que permitiría resolver de mejor forma el desarrollo de cruceros extranjeros y complementar la actividad nacional.

Al finalizar su exposición, aseveró que dichas modificaciones garantizarían una complementariedad virtuosa entre los cruceros nacionales y extranjeros y la protección del empleo ante el riesgo de la bandera de conveniencia, resguardando el cuidado del frágil ecosistema de canales, fiordos y glaciares del sur austral.

CONSULTAS

El Senador señor Letelier consultó acerca de la capacidad de pasajeros en las naves vinculadas a ARMASUR.

El Senador señor Moreira expuso su voluntad de aprobar la iniciativa, sin perjuicio de modificar el texto aprobado por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, particularmente en lo que respecta a la distinción entre cruceros y naves de pasaje y la utilización de los puertos como los puntos de referencia en que puede desarrollarse el cabotaje. Añadió que se deben considerar las consecuencias tributarias del proyecto, y la necesidad de favorecer dicha actividad en la zona norte del país.

El Senador señor Quinteros opinó que, durante el análisis del proyecto, se debe considerar que la legislación vigente, contenida en el inciso sexto del artículo 3° del decreto ley N° 3.059, Ley de Fomento a la Marina Mercante, contempla que cuando se trate de volúmenes de carga iguales o inferiores a 900 toneladas y no exista disponibilidad de

naves bajo pabellón chileno, la Autoridad Marítima autorizará el embarque de dichas cargas en naves mercantes extranjeras. Asimismo, establece que dicha autorización deberá darse cuando se trate del transporte exclusivo de pasajeros, lo que debe ser considerado durante el análisis de la iniciativa.

SESIÓN EFECTUADA EL 20 DE JUNIO DE 2018

SUBSECRETARIA DE TURISMO, SEÑORA MÓNICA ZALAUQUETT SAID

En la sesión celebrada el 20 de junio de 2018, la Subsecretaria de Turismo, señora Mónica Zalaquett, formuló sus observaciones respecto de las exposiciones de los representantes de los gremios del sector que se efectuaron en sesión anterior.

Sobre el particular, expuso que, en dichas presentaciones, se sostuvo que en nuestro ordenamiento jurídico no existe una definición legal aplicable a los cruceros.

Sin embargo, señaló que dicha materia no representa ningún obstáculo a la aprobación de la iniciativa en estudio, puesto que de lo que trata el proyecto no es del tipo de embarcaciones que recalán en puertos nacionales, sino de los recorridos turísticos que realizan en el transporte de pasajeros.

En consecuencia, afirmó que lo importante es el concepto de cabotaje y sus implicancias beneficiosas para diversas poblaciones del país. Con todo, propuso definir crucero como una nave de pasajero que realiza un viaje de placer cuya duración puede variar entre días o semanas, en el que se hacen escalas en diversos puertos o puntos para efectuar visitas turísticas, sin efectuar transporte de carga entre dichos puertos.

En segundo término, se refirió a lo expuesto por los representantes de los gremios del sector respecto a que en Chile no habría mercado para este producto turístico por su elevado costo, considerando que en nuestro país sólo tres buques de pasajeros extranjeros realizan un servicio regular a más de tres puertos chilenos y sólo dos en aguas interiores, con un costo de US\$ 25.000 por pasaje.

A este respecto, manifestó que precisamente la apertura de este mercado busca incentivar la creación de nuevos negocios en el transporte marítimo de entretenimiento, con especial consideración de los beneficios asociados a la creación de empleos indirectos y de emprendimientos directos e indirectos que la apertura del cabotaje trae consigo. En consecuencia, sostuvo que, al incentivar a empresas de cruceros extranjeras para que vengan a Chile, se genera un mercado de alta demanda a nivel internacional, ampliando los canales de comercialización.

En el mismo sentido, afirmó que la apertura del cabotaje implica una oportunidad de inversiones y negocios para la marina mercante, ya que comprende la modernización y asociación virtuosa con

empresas extranjeras. Asimismo, agregó que la segmentación del cabotaje a embarcaciones mayores a 400 pasajeros es una medida de resguardo suficiente para que la industria nacional se siga desarrollando sin traumas económicos y funcionales, mediante un proceso gradual que permita un exitoso desarrollo de nuevos negocios y empleos. En ese sentido, abogó por aplicar la normativa aplicable al sector de tráfico aéreo en lo que atañe a la legislación tributaria, de modo de incentivar la instalación de la industria de cruceros en el país.

Por otra parte, expuso que la Subsecretaría de Turismo se encuentra plenamente dispuesta a revisar definiciones que puedan generar incertidumbre, con el fin de clarificar los términos del proyecto para su eficaz aplicación.

Finalmente, enfatizó que la finalidad de impulsar el proyecto se explica por la necesidad de desarrollar un producto turístico con grandes potencialidades para Chile, ya que el perfil de los cruceristas valora las características territoriales de nuestro país, tal como habría sido reconocido en múltiples premios de revistas internacionales especializadas que respaldan esta potencial demanda.

SUPERINTENDENTA DE CASINOS DE JUEGO, SEÑORA VIVIEN VILLAGRÁN ACUÑA

La Superintendente de Casinos de Juego, señora Vivien Villagrán Acuña, expuso las observaciones del organismo respecto del proyecto de ley en estudio.

Al iniciar su presentación, explicó que la Superintendencia de Casinos de Juego es un organismo autónomo, con personalidad jurídica y patrimonio propio, que se relaciona con el Presidente de la República por intermedio del Ministerio de Hacienda. Entre sus principales funciones se encuentra dirigir el proceso de otorgamiento de permisos de operación, regular la instalación, administración y explotación de los casinos de juego en el país y supervisar y fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias y técnicas pertinentes.

Enseguida, se refirió a las características de la industria de casinos.

Expuso que se trata de una industria regulada, desde 2005, a partir de la creación de la Superintendencia de Casinos de Juego (SCJ). Dicho organismo opera en conformidad a la ley N° 19.995, cuya aplicación permite otorgar permisos de operación por 15 años, renovables por periodos iguales. Asimismo, el referido cuerpo legal autoriza el funcionamiento de 24 casinos, salvo en la Región Metropolitana, en que no pueden instalarse. Agregó que la excepción a dicho régimen la constituye la comuna de Arica, en donde se permite la autorización de un número ilimitado de casinos.

Acerca del total de establecimientos en el país, detalló que se trata de 19 casinos de juego autorizados por la ley N° 19.995,

y 7 casinos de concesión municipal, los que se encuentran en proceso de homologación al régimen que establece la ley N° 19.995.

Respecto de los resultados operacionales obtenidos en el año 2017, comentó que se obtuvieron ingresos por \$312.058 millones, equivalentes a \$ 520 millones de dólares. Asimismo, registraron 5,4 millones de visitas, con un significativo aporte al desarrollo de la infraestructura turística y al entretenimiento.

En cuanto al aporte total en impuestos, añadió que los casinos generaron una recaudación tributaria que asciende a \$ 117.998 millones en 2017, lo que representa el 37,8% de los ingresos brutos de la industria. En específico, se trata de \$ 50.688 millones en impuesto específico al juego, destinados a los municipios y Gobiernos Regionales; \$ 49.824 millones en IVA al juego destinados a fondos generales de la Nación; y \$17.486 millones en impuesto por entradas destinados a fondos generales de la Nación.

Seguidamente, se refirió a la regulación aplicable a los casinos ubicados en naves mercantes mayores nacionales y extranjeras.

A este respecto, explicó que la regulación aplicable a las naves mercantes mayores nacionales se encuentra contenido en el artículo 63 de la ley N° 19.995, que permite que la Superintendencia de Casinos de Juego pueda autorizar la explotación de los juegos de azar de manera excepcional, en naves mercantes mayores nacionales, siempre que tengan una capacidad superior a 120 pasajeros con pernoctación, efectúen navegación marítima en aguas sometidas a la jurisdicción nacional y tengan por función principal el transporte nacional o internacional de pasajeros con fines turísticos.

Sobre la explotación de juegos de azar en tales naves, explicó que se someten a las mismas disposiciones sobre autorización, operación, fiscalización y tributación previstas en la ley para los casinos de juego, con algunas particularidades. En efecto, éstas dicen relación con que los juegos que se autoricen sólo podrán desarrollarse dentro del circuito turístico declarado ante la Superintendencia de Casinos de Juego y sólo desde que la nave se haya hecho a la mar y hasta su arribo a puerto, con un circuito que no podrá tener una duración inferior a tres días, debiendo comprender a lo menos un recorrido de 500 millas náuticas.

Asimismo, sólo podrá autorizarse una cantidad de juegos de azar por categoría, equivalente a la proporción que establezca el reglamento en relación con la capacidad de pasajeros de la nave. Del mismo modo, el titular del permiso de operación para la explotación de los juegos autorizados deberá ser una sociedad distinta del propietario, armador, operador, arrendatario o tenedor a cualquier título de la nave.

A continuación, explicó el marco normativo aplicable a las naves mercantes mayores extranjeras.

Primeramente, indicó que en noviembre de 2011 fue publicada la ley N° 20.549, que fomenta el Mercado de Cruceros Turísticos y que modificó la ley N° 19.995, y en febrero de 2012 se publicó el decreto supremo N°1.536, del Ministerio de Hacienda, de 2011, que aprueba el Reglamento para la tramitación de la solicitud de operación de juegos de azar en naves mercantes mayores extranjeras.

Acerca de la modificación de la ley N° 19.995, detalló que ésta apunta a permitir que las compañías extranjeras que operan cruceros incluyan con mayor frecuencia a Chile en sus rutas comerciales, autorizando la explotación legal de casinos de juego a bordo, y que las recaladas de los cruceros dejen importantes recursos para la comunidad local, por el gasto de los pasajeros que visitan las respectivas ciudades puerto del país.

En específico, sostuvo que el artículo 63 bis de dicho cuerpo normativo permite que las naves mercantes mayores extranjeras con capacidad de pernoctación a bordo, y que tengan entre sus funciones el transporte de pasajeros con fines turísticos, sólo puedan operar y explotar juegos de azar en aguas sometidas a la jurisdicción nacional.

Entre los requisitos de operación, establece el deber de contar con la autorización para navegar en aguas sometidas a la jurisdicción nacional otorgada por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR); que se trate de naves que se encuentren navegando y no detenidas en puertos chilenos; que el circuito turístico en el que operen y exploten tales juegos de azar no tenga una duración inferior a tres días; que su cobertura comprenda, a lo menos, un recorrido de 500 millas náuticas; y que estén incorporadas en el Registro que, para estos efectos, llevará la Superintendencia de Casinos de Juego en el que, además, deberá inscribirse quien opere los juegos de azar si es una sociedad distinta de quien sea propietario de la nave.

En el mismo sentido, el artículo 63 ter de la ley N° 19.995 establece que los operadores extranjeros autorizados de acuerdo al artículo 63 bis estarán exentos del pago del impuesto por entradas y del impuesto específico al juego que se aplica a los casinos de juego autorizados por la Ley de Casinos.

Asimismo, establece que los operadores extranjeros autorizados a explotar juegos de azar en aguas sometidas a la jurisdicción nacional deberán suspender la operación de los referidos juegos durante el atraque de la nave en puertos nacionales y mientras se encuentre a una distancia inferior a tres millas de los respectivos puertos.

La referida regulación, añadió, contempla que las normas sobre fiscalización y sanciones no se aplicarán a la explotación de los juegos de azar regulados en el artículo 63 bis, aplicándose, para estos efectos, las disposiciones de la ley N°19.913, que crea la Unidad de Análisis Financiero y modifica diversas disposiciones en materia de lavado y blanqueo de activos.

En cuanto a las formas de obtener la autorización, detalló que toda persona interesada deberá presentar su solicitud, junto con toda la documentación requerida, especialmente el Formulario referido en la Circular N°28, de 2 de febrero de 2012, de la Superintendencia de Casinos de Juego, junto con los siguientes antecedentes debidamente traducidos al idioma español, en los casos en que sea necesario: documentos que acrediten una antigüedad de a lo menos tres años de quien opere los juegos de azar; documentos que comprueben la existencia y estados financieros de quien opere los juegos de azar; y los tres últimos balances y estados financieros del operador de juegos de azar.

Cumpliendo con tales requisitos, y otorgada la autorización, afirmó que la nave será incluida en el Registro de Naves Mercantes Mayores Extranjeras, pudiendo obtener la autorización de operación y explotación de juegos de azar en naves mercantes mayores extranjeras, la que tendrá una duración de cinco años, renovables por períodos iguales.

CONSULTAS

El Senador señor Allamand consultó las razones que explican la exención de impuestos que contempla el artículo 63 ter de la ley N° 19.995, que establece que los operadores extranjeros autorizados estarán exentos del pago del impuesto por entradas y del impuesto específico al juego que se aplica a los casinos de juego autorizados por la Ley de Casinos.

La Superintendente de Casinos de Juego, señora Vivien Villagrán Acuña, expuso que dicha norma considera que los operadores cuando desarrollan la actividad propia de los casinos de juego se encuentran en alta mar, o más de tres millas marítimas de las costas chilenas, por lo que, aun encontrándose dentro de las 200 millas marítimas, no están dentro de la jurisdicción nacional para tales efectos.

GERENTE GENERAL DE LA ASOCIACIÓN CHILENA DE CASINOS DE JUEGO, SEÑOR RODRIGO GUÍÑEZ

El Gerente General de la Asociación Chilena de Casinos de Juego, señor Rodrigo Guíñez, expuso el parecer de la entidad respecto del proyecto de ley en estudio.

En primer lugar, afirmó que la legislación vigente establece que, del total de lo recaudado por los casinos de juego, el 10% se destina al Gobierno Regional; el 10% a la respectiva Municipalidad; y el 19% por concepto de IVA y 00,7 UTM de entrada al casino por persona, de modo que cerca de un 40% del total de los ingresos del casino llegan a fondos fiscales o regionales, lo que da cuenta del buen funcionamiento de los criterios regionales que establece la legislación vigente.

Respecto de las especiales consideraciones contenidas en la legislación vigente, afirmó que se encuentra la exigencia de 70 kilómetros de exclusión respecto de otro casino y la aplicación de 15 años

de licencia, para casinos que llevan en promedio 10 años de funcionamiento, de modo que las licencias deberían renovarse en 5 años. Dichos establecimientos, afirmó, presentan una rentabilidad anual de 10%, con ingresos que provienen, en un 80%, de tragamonedas, y 20% por mesas juegos de azar, con un retorno superior al 92%.

En cuanto a la ley N° 20.549, manifestó que uno de sus objetivos consistía en favorecer la recalada de cruceros en el país y establecer una regulación especial aplicable a sus casinos, particularmente en materia de exención tributaria. Dicho cuerpo legal incorporó una serie de disposiciones para permitir que las naves mercantes mayores extranjeras puedan operar y explotar juegos de azar, debiendo contar con autorización siempre que se trate de naves que se encuentren navegando y no detenidas, que su circuito turístico no sea menos a tres días y se desarrolle a una distancia mayor 500 millas náuticas y se incorpore en el respectivo registro.

Agregó que el referido cuerpo legal dispuso que dichas naves deben suspender la operación de juegos de azar en el atraque ma una distancia de 3 millas respecto puertos nacionales.

Enseguida, se refirió a las disposiciones contenidas en el proyecto de ley en estudio.

Sobre el particular, solicitó considerar la aplicación expresa de las normas de la ley N° 19.995 a cualquier autorización de cabotaje de barcos de bandera extranjera, para evitar una afectación del principio de igualdad ante la ley y respetar las consideraciones y requisitos que se deben cumplir al momento de otorgar las licencias.

COMENTARIO

El Senador señor Letelier sostuvo que, al tratarse de la regulación aplicable al cabotaje, la iniciativa debe tener especial consideración con el límite de tres millas que opera respecto de los operadores extranjeros autorizados a explotar juegos de azar en aguas sometidas a la jurisdicción nacional.

INFORMACIÓN ENTREGADA POR LA BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL

Se deja constancia que la Asesoría Técnica Parlamentaria de la Biblioteca del Congreso Nacional hizo llegar, a cada uno de los integrantes de la Comisión, cuatro documentos referidos a la materia que constituye el núcleo central de la iniciativa en análisis.

El **primer documento** comprende la experiencia comparada en relación al cabotaje de personas por parte de naves extranjeras, la que en forma resumida informa lo siguiente:

“En el caso de los países de América Latina, la mayoría reserva el cabotaje y tienen establecidas distintas medidas de fomento a sus Marinas Mercantes. Sin embargo, existen diferentes acepciones de cabotaje. Argentina hace una subdistinción dentro del cabotaje: cabotaje nacional sólo a buques de bandera argentina y cabotaje fronterizo puede ser con barcos de bandera extranjera en aguas nacionales si hay tratados, convenios o acuerdos internacionales y en Uruguay, con una definición de más amplia, pues la navegación y comercio de cabotaje es la que se realiza entre puertos de la República y por vía fluvial entre puertos de la República y los de los países limítrofes.

Otros, como Brasil, Colombia, Perú y Venezuela no hacen distinciones y hacen reserva de cabotaje para sus embarcaciones de bandera nacional, pero con excepciones. En Brasil, los buques de pabellón extranjero pueden operar en las navegaciones de cabotaje y cursos interiores nacionales, siempre que sean fletados por una empresa brasileña de navegación. En Colombia, excepcionalmente se permite a empresas extranjeras realizarlo cuando las empresas nacionales no están en capacidad de hacerlo. En Perú, en los casos de inexistencia de naves propias, se permite el fletamento de naves de bandera extranjera para ser operadas, únicamente, por navieros nacionales, hasta por un período de 6 meses no prorrogables. Por último, en Venezuela, se permite a la autoridad marítima otorgar, a solicitud de parte, en forma excepcional, un permiso especial a buques de matrícula extranjera, para efectuar cabotaje o navegación doméstica.

Fuera de Latinoamérica, se desarrolla, paralelamente al concepto de cabotaje, el de *Short Sea Shipping* (SSS) o “Transporte Marítimo de Corta Distancia”. En la Unión Europea (UE), el cabotaje es de libre prestación entre los Estados miembros, exceptuando, por tanto, a los buques con bandera de países no miembros.

Finalmente, en los Estados Unidos, la legislación federal reserva el transporte marítimo de mercancías y pasajeros a embarcaciones construidas, mantenidas, inscritas, de propiedad y con tripulación, de los Estados Unidos. Pero, se ha adoptado el concepto de *Short Sea Shipping* o SSS para las transacciones (pasajeros y carga) que tienen lugar entre los puertos estadounidenses por ruta costera o ríos, o entre los puertos de Estados Unidos y los puertos canadienses en los Grandes Lagos.”.

El **segundo documento** se aboca a la regulación laboral de los trabajadores de mar en la legislación extranjera.

En el resumen de presentación del trabajo elaborado se especifica lo siguiente:

“El trabajo a bordo de las naves de la Marina Mercante Nacional se encuentra regulado por el Código del Trabajo, como un contrato especial, y reglamentariamente por el Decreto Supremo N° 26, de 1987, del Ministerio del Trabajo. En materia de higiene y seguridad se aplican las normas generales para todos los trabajadores, correspondiéndole

a la Dirección del Trabajo y a los Servicios de Salud la fiscalización de dichas normas, sin perjuicio de las facultades conferidas a la Dirección General del Territorio Marítimo y de la Marina Mercante.

Por su parte, las legislaciones de España, México, Portugal, Alemania y Bélgica cuentan con una regulación especial para las condiciones de los trabajadores de mar, que comprende a la marina mercante. Portugal, Alemania y Bélgica (a través del convenio colectivo de trabajo) disponen de una normativa específica para los marinos mercantes.

Todas las regulaciones analizadas, con excepción de México, cuentan con normas especiales y detalladas referidas a la jornada de trabajo, el descanso semanal, el trabajo extraordinario, los turnos y el feriado legal. En cambio, México solo tiene normas especiales para el descanso semanal y el feriado.

En materia de salud y seguridad, las legislaciones de México y Portugal establecen regulaciones especiales referidas a condiciones de trabajo a bordo del buque (alimentación, alojamiento, etc.); España y Bélgica cuentan con seguridad social especial para los marinos mercantes; y Alemania y Bélgica contemplan la obligación de mantener a bordo Comisiones o Comités para la seguridad e higiene de los trabajadores.”.

El **tercer documento** elaborado por la Biblioteca del Congreso Nacional, corresponde al cabotaje marítimo de pasajeros, el régimen que lo rige y las propuestas regulatorias.

El resumen del documento expresa lo que sigue:

“Comúnmente, el cabotaje marítimo es entendido como el transporte marítimo entre puntos del territorio nacional. Por regla general, se reserva el cabotaje marítimo a empresas nacionales, restringiéndolo respecto de las empresas, naves y tripulaciones extranjeras. Sin embargo, se disponen de excepciones que permiten a empresas foráneas ejercer dicho transporte bajo circunstancias especiales.

El sistema nacional de cabotaje, en general, y el régimen restrictivo de reserva de carga, en particular, no han sufrido mayores modificaciones desde la publicación de la Ley de Fomento a la Marina Mercante en 1979. No obstante ello, se han presentado algunas iniciativas legales que han pretendido modificarlo parcialmente, flexibilizando las restricciones vigentes para determinado tipo de transporte. Ninguna de ellas, sin embargo, ha pasado de su primer trámite constitucional.

Se discute en la Comisión de Trabajo y Seguridad Social del Senado un proyecto de ley que busca permitir el cabotaje de pasajeros, para naves de bandera extranjera con una capacidad de transporte igual o superior a 400 pasajeros, y respecto de las mismas naves, con una capacidad menor en aquellos casos en que en la correspondiente ruta específica no exista disponibilidad de naves chilenas. Ello significa

ampliar la autorización actualmente vigente, que actualmente limita el cabotaje a banderas extranjeras sólo según disponibilidad de naves chilenas.

Se observa que la iniciativa no considera eliminar la disposición que consagra el régimen autorizante vigente, lo que podría, eventualmente, producir conflictos en su interpretación.”.

Finalmente, **el cuarto documento** hecho llegar por la Biblioteca del Congreso Nacional **analiza el tema de la nacionalidad del buque y los derechos laborales.**

El extracto del trabajo elaborado por la Biblioteca del Congreso señala que para determinar cuál es la normativa laboral aplicable a trabajadores contratados por buques con bandera extranjera o de conveniencia, se debe estar a la aplicación o no, del principio de la territorialidad de la ley laboral de cada país.

Continúa diciendo que en Chile se aplica el principio de la territorialidad de la ley laboral, que se traduce en que los contratos de trabajo celebrados en nuestro país se rigen por la ley laboral chilena, pero si las obligaciones que emanen de éstos se ejecutan en el extranjero, éstas no podrán estar afectadas a la ley chilena, porque ésta no rige extraterritorialmente.

Por último, expresa que “de las legislaciones revisadas, podemos concluir que en Argentina se aplica el mismo principio de territorialidad de la ley. Así el ámbito de aplicación de la ley laboral es el territorio nacional y las zonas sometidas a su jurisdicción, por lo que ante la ejecución de un contrato de trabajo fuera de esas zonas, no se aplicarán las normas laborales argentinas, como sería el caso de personal argentino contratado por buques y artefactos navales de bandera extranjera que quedan sometidos a la legislación del pabellón enarbolado. Igual principio se aplica en España, donde el régimen de los trabajadores de mar contratados por buques con pabellón español son las leyes laborales nacionales. Sin embargo, tratándose de tripulación contratada para prestar servicios en buques cuyo pabellón sea unos de los Estados miembros de la Unión Europea, se aplica el Reglamento (CEE) N°3577/92 del Consejo, que establece diversas reglas según el tipo de cabotaje, la actividad o el tonelaje bruto del buque. Si la tripulación es contratada por buques con bandera extranjera correspondiente a un país no miembro, se aplicará, en ese caso, la ley del Estado del pabellón.”.

DISCUSIÓN Y VOTACIÓN DE LAS INDICACIONES FORMULADAS AL TEXTO DESPACHADO POR LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

ARTÍCULO ÚNICO

Indicación 1 a)

La indicación 1 a), del Senador señor Moreira, sustituye el artículo único aprobado por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones en su nuevo segundo informe.

Dicho texto reemplaza el inciso primero del artículo 3° del decreto ley N° 3.059, Ley de Fomento a la Marina Mercante, e introduce los incisos segundo y tercero, nuevos, pasando los actuales incisos segundo y tercero a ser cuarto y quinto, y así correlativamente.

La indicación en estudio propone que el cabotaje quede reservado a las naves chilenas, con las excepciones que señala la ley, y establece que se entenderá por cabotaje el transporte marítimo, fluvial o lacustre de pasajeros y de carga entre puntos del territorio nacional, y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva.

Asimismo, contempla que las naves de pasajeros extranjeras podrán participar en el cabotaje sólo entre puertos del territorio nacional, y en el evento que en la correspondiente ruta específica existan naves chilenas que realicen cabotaje de pasajeros, las naves de pasaje extranjeras se sujetarán a la normativa legal y reglamentaria chilena, en los casos que les sea aplicable.

Finalmente, dispone que, para estos efectos, se entenderá por nave de pasajeros extranjera aquella que ofrezca a los pasajeros servicios de hotelería, restaurante, camareros y de atención de público, y cuya función exclusiva sea el transporte de pasajeros con fines turísticos.

-Puesta en votación la indicación 1 a), fue rechazada por la unanimidad de los integrantes presentes de la Comisión, Senadoras señoras Goic y Muñoz y Senadores señores Durana y Letelier.

Letra b)

Indicación 3 a)

La indicación 3 a), del Senador señor Durana, propone eliminar la letra b) del artículo único aprobado por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones en su nuevo segundo informe.

Dicha disposición establece, en el inciso primero del artículo 3° del decreto ley N° 3.059, Ley de Fomento a la Marina Mercante, que el cabotaje quedará reservado a las naves chilenas, con las excepciones que establece dicho cuerpo legal, y elimina, en la definición de cabotaje, el transporte marítimo, fluvial o lacustre de pasajeros.

-Puesta en votación la indicación 3 a), fue rechazada por la unanimidad de los integrantes presentes de la Comisión, Senadoras señoras Goic y Muñoz y Senadores señores Durana y Letelier.

Letra c)

Indicación 7 a)

La indicación 7 a), del Senador señor Bianchi, sustituye el inciso segundo, nuevo, que la letra c) del artículo único aprobado por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones intercala en el artículo 3° del decreto ley N° 3.059, Ley de Fomento a la Marina Mercante.

Dicha propuesta contempla que se entenderá por cabotaje de pasajeros el transporte marítimo, fluvial o lacustre de pasajeros, cuyo origen y destino sean puertos del territorio nacional. Asimismo, permite que las naves de pasajeros extranjeras puedan participar en el cabotaje, siempre y cuando su capacidad de transporte sea igual o superior a 400 pasajeros. Finalmente, dispone que sólo se podrá efectuar cabotaje de pasajeros en naves extranjeras cuya capacidad de transporte sea inferior a 400 pasajeros cuando en la correspondiente ruta específica no exista disponibilidad de naves chilenas, lo que será determinado y autorizado en la forma establecida en un reglamento dictado por la autoridad competente.

-Puesta en votación la indicación 7 a), fue rechazada por la unanimidad de los integrantes presentes de la Comisión, Senadoras señoras Goic y Muñoz y Senadores señores Durana y Letelier.

Indicación 7 b)

La indicación 7 b), del Senador señor Durana, reemplaza el inciso segundo nuevo que la letra c) del artículo único aprobado por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones incorpora en el artículo 3° del decreto ley N° 3.059, Ley de Fomento a la Marina Mercante.

La proposición exceptúa, de la reserva para desarrollar cabotaje en favor de las naves chilenas, a las naves de pasajeros dedicadas a cruceros, siempre y cuando su capacidad de transporte sea igual o superior a 400 pasajeros. Asimismo, contempla que sólo se podrá efectuar cabotaje de pasajeros en naves extranjeras de pasajeros dedicadas a cruceros, cuya capacidad de transporte sea inferior a 400 pasajeros, cuando en la correspondiente ruta específica no exista oferta de servicios similares de naves chilenas, lo que será determinado y autorizado en la forma establecida en un reglamento dictado por la autoridad competente.

-Puesta en votación la indicación 7 b), fue rechazada por la unanimidad de los integrantes presentes de la Comisión, Senadoras señoras Goic y Muñoz y Senadores señores Durana y Letelier.

Letra c)

Indicaciones 7 c) y 7 d)

Las indicaciones 7 c), del Senador señor Sandoval, y 7 d), de la Senadora señora Órdenes, suprimen, en el inciso segundo nuevo que la letra c) del artículo único aprobado por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones incorpora en el artículo 3° del decreto ley N° 3.059, Ley de Fomento a la Marina Mercante, la expresión “fluvial o lacustre”, con la finalidad de circunscribir el cabotaje de pasajeros únicamente al transporte de pasajeros.

-Puestas en votación las indicaciones 7c) y 7d), fueron rechazadas por la unanimidad de los integrantes presentes de la Comisión, Senadoras señoras Goic y Muñoz y Senadores señores Durana y Letelier.

Indicación 7 e), letras a), b) y c)

La indicación 7 e), de la Senadora señora Goic, propone establecer, en el inciso segundo del artículo 3° del decreto ley N° 3.059, Ley de Fomento a la Marina Mercante, que las naves mercantes mayores de pasajeros extranjeras podrán participar en el cabotaje marítimo, entre puertos con capacidad para recibir embarcaciones de estas características, siempre y cuando su capacidad de transporte sea igual o superior a 400 pasajeros, cuenten con capacidad de pernoctación a bordo, tengan como función el transporte de pasajeros con fines turísticos, y cuando en la correspondiente ruta específica no exista disponibilidad de naves chilenas, lo que será determinado y autorizado en la forma establecida en un reglamento dictado por la autoridad competente.

Letra a)

El asesor legislativo de la Senadora señora Goic, señor Aldo Rojas, previa autorización de la Comisión, explicó que la propuesta apunta a aplicar la normativa contenida en la ley N°20.549, que fomenta el mercado de cruceros turísticos y que autoriza a tales naves para realizar actividades de juego y casinos. Dicha regulación, añadió, concibe a los cruceros como naves mercantes mayores, de modo que resultaría adecuado homologar la regulación legal aplicable a tales embarcaciones.

El Senador señor Letelier opinó que ambas regulaciones persiguen objetivos distintos, por lo que no resulta pertinente replicar la normativa aplicable al ámbito de casinos.

La Senadora señora Goic manifestó que los requisitos aplicables a las naves se encuentran contenida en la letra c) de la indicación 7 e), de modo que debe tratarse de naves que cuenten con capacidad de pernoctación a bordo y tengan como función el transporte de pasajeros con fines turísticos.

-Puesta en votación la letra a) de la indicación 7 e), fue rechazada por la unanimidad de los integrantes presentes de la Comisión, Senadoras señoras Goic y Muñoz y Senadores señores Durana y Letelier.

Letra b)

La Senadora señora Goic explicó que la propuesta recoge las observaciones recibidas por la Comisión, en lo que respecta a la determinación de los lugares en que podrán recalcar las naves que realicen el cabotaje marítimo de pasajeros, al establecer que deberá tratarse de puertos y no de cualquier punto del territorio nacional.

La Subsecretaria de Turismo, señora Mónica Zalaquett, en relación a la especificación de las naves que podrán desarrollar el cabotaje, se mostró partidaria de dicha propuesta considerando que, en general, se tratará de cruceros, es decir, de embarcaciones que deben reunir ciertas características de capacidad, de modo que se trata de un tipo de transporte que sólo pueda tener lugar por vía marítima. Dicha propuesta, añadió, cumple con el propósito de fomentar la actividad turística y favorecer el desarrollo de la industria local.

A continuación, expuso que, al inicio de la tramitación del proyecto, el Ejecutivo propuso evitar cualquier limitación para el desarrollo del cabotaje en territorio nacional. Con todo, añadió, que, atendidas las observaciones de las entidades y los gremios que expusieron ante la Comisión, y la necesidad de promover la actividad turística que desarrollan los cruceros, se fijó un requisito, consistente en el número de pasajeros que pueden transportar dichas naves, lo que permite conciliar ambos objetivos.

La Senadora señora Goic coincidió en que la iniciativa permite la apertura de la actividad de cabotaje a naves extranjeras bajo determinados supuestos. Por otra parte, abogó por abordar, en otra iniciativa, la regulación aplicable al landing de las embarcaciones, sobre todo de aquellas con capacidad inferior a los 400 pasajeros.

El Senador señor Letelier, a propósito de la determinación de los puertos en que podrá realizarse el cabotaje, propuso exceptuar de dicha regulación a Isla de Pascua y al Archipiélago Juan Fernández, considerando que se trata de territorios insulares en que no existen instalaciones portuarias.

En el mismo sentido, el Senador señor Navarro sostuvo que la propuesta general el deber de promover el desarrollo de la infraestructura portuaria, particularmente de aquella destinada específicamente al desarrollo de la industria turística.

La Subsecretaria de Turismo, señora Mónica Zalaquett, luego de coincidir con la necesidad de exceptuar de la normativa aplicable a Isla de Pascua y al Archipiélago Juan Fernández, opinó que el concepto de puertos debe ser comprendido de modo amplio, por lo que

incluye aquellas instalaciones que no necesariamente tengan una finalidad exclusivamente turística.

La Senadora señor Goic explicó que la propuesta restringe adecuadamente el ejercicio del cabotaje para naves extranjeras, al circunscribirlo únicamente a aquel que puede desarrollarse por vía marítima entre puertos excluyendo los espacios fluviales y lacustres, bajo el supuesto que debe tratarse de puertos que, por su propia naturaleza, deben estar capacitados para recibir embarcaciones de tales características.

-Puesta en votación la letra b) de la indicación 7 e), fue aprobada, con modificaciones, por la unanimidad de los integrantes presentes de la Comisión, Senadoras señoras Goic y Muñoz y Senadores señores Durana y Letelier.

Letra c)

La Senadora señora Goic explicó que la propuesta mantiene la definición de cabotaje contenida en el texto aprobado por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, sin perjuicio de que, respecto del cabotaje de pasajeros, circunscribe su ámbito de aplicación al que se desarrolle por vía marítima. Asimismo, determina los requisitos que deberán cumplir las naves extranjeras cuando su capacidad de transporte sea igual o superior a 400 pasajeros, en cuyo caso deberán contar con capacidad de pernoctación a bordo y tener como función del transporte de pasajeros con fines turísticos, de modo de evitar que dicha actividad pueda ser desarrollada por naves de cabotaje de carga.

Respecto de las naves cuya capacidad de transporte sea inferior a 400 pasajeros, añadió que, en consideración a la situación existente en la zona austral, en que las empresas del rubro realizan desembarcos o landings, se debe regular el desarrollo de dicha actividad en un cuerpo normativo específico que considere las implicancias en una serie de aspectos, tales como la preservación medioambiental y el desarrollo de industrias locales.

-Puesta en votación la letra c) de la indicación 7 e), fue aprobada, con modificaciones, por la unanimidad de los integrantes presentes de la Comisión, Senadoras señoras Goic y Muñoz y Senadores señores Durana y Letelier.

Indicación 7 f)

La indicación 7 f), de la Senadora señora Goic, propone eliminar, en el inciso segundo, nuevo, que la letra c) del artículo único aprobado por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones intercala en el artículo 3° del decreto ley N° 3.059, Ley de Fomento a la Marina Mercante, la regulación en cuya virtud sólo se podrá efectuar cabotaje de pasajeros en naves extranjeras cuya capacidad de transporte sea inferior a 400 pasajeros, cuando en la correspondiente ruta específica no exista disponibilidad de naves chilenas, lo que será determinado y autorizado

en la forma establecida en un reglamento dictado por la autoridad competente.

La Senadora señora Goic especificó que el propósito del proyecto consiste en permitir el cabotaje para naves de transporte marítimo y turístico de bandera extranjera, con una capacidad superior a 400 pasajeros entre puertos del territorio nacional, de modo de incentivar la competencia entre los distintos actores del sector. En el caso de las naves de capacidad inferior a 400 pasajeros, coincidió en la necesidad de eliminar la referencia que contiene el texto aprobado por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, considerando que se trata de una materia propia de la regulación aplicable al “landing”.

El Senador señor Durana manifestó que, atendiendo al criterio relativo a la existencia de oferta nacional en las respectivas rutas, se debe considerar la situación de la zona norte del país, en que existe la necesidad de incorporar nuevos destinos turísticos, de modo tal que, arguyó, no resultaría adecuado limitar la actividad de cabotaje para aquellas naves de capacidad inferior a los 400 pasajeros.

Sobre el particular, consultó el parecer de la Subsecretaría de Turismo, respecto de la necesidad de promover el cabotaje en la zona norte del país, considerando la relevancia de dicha actividad para el desarrollo turístico y el crecimiento de dichas regiones.

Finalmente, solicitó información acerca de los puertos en que, con mayor frecuencia, recalán cruceros turísticos.

La Subsecretaria de Turismo, señora Mónica Zalaquett, comentó que, en general, se trata de los puertos ubicados en la zona centro sur y en la zona austral del país.

Respecto al ámbito de aplicación territorial del proyecto en relación a los puertos ubicados en la zona norte del país, afirmó que resulta particularmente complejo definir un criterio que permita diferenciar los requisitos que deben operar para todos los operadores del sector. En consecuencia, propuso contemplar una normativa que, en lo que atañe a los requisitos de operación para todas las naves de transporte marítimo de pasajeros, opere en igualdad de condiciones en todo el territorio nacional.

Enseguida, señaló que la iniciativa permite iniciar el análisis acerca de la necesidad de desarrollar el cabotaje en el país. Respecto de las medidas que pudieran adoptarse para fomentar el desarrollo de dicha actividad en la zona norte, dio cuenta de la voluntad del Ejecutivo, consistente en analizar las medidas que apunten en esa dirección.

El Senador señor Navarro coincidió en que, en general, el propósito de la iniciativa dice relación con la situación de los puertos y ciudades de la zona austral del país, de modo que las restricciones que establece apuntan a proteger el desarrollo de la marina mercante y la industria de dichos sectores, con la debida protección de las zonas antárticas

y el medio ambiente. Sin embargo, afirmó que en ciudades ubicadas en el norte del país no existe un desarrollo similar en la industria del sector, de modo que no resultaría adecuado limitar la actividad de cabotaje en dichas zonas.

El coordinador legislativo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señor Francisco del Río, expuso que, en los términos contenidos en el texto aprobado por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, el cabotaje bajo bandera extranjera sólo puede ser realizado por naves con una capacidad superior a 400 pasajeros, mientras que, en el caso de las naves con capacidad inferior, se exige adicionalmente un requisito, consistente en que no exista una oferta nacional.

El Senador señor Letelier coincidió con el contenido de la propuesta en estudio, toda vez que permite avanzar en el propósito que persigue el proyecto conforme a un criterio gradual y considera además que, en la práctica, el cabotaje en naves de capacidad inferior a los 400 pasajeros será de difícil realización.

-Puesta en votación la indicación 7 f), fue aprobada por la unanimidad de los integrantes presentes de la Comisión, Senadoras señoras Goic y Muñoz y Senadores señores Durana y Letelier.

MODIFICACIONES

En conformidad a los acuerdos adoptados, la Comisión de Trabajo y Previsión Social tiene el honor de proponer las siguientes modificaciones al proyecto de ley aprobado por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones:

ARTÍCULO ÚNICO

Encabezamiento

Reemplazarlo por el siguiente:

“Artículo único.- Modifícase el decreto ley N°3.059, de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante, de la siguiente forma:”.

(Adecuación formal)

Letra b)

Sustituirla por la siguiente:

“b) En el inciso primero del artículo 3°:

1. Reemplázase la primera oración por la siguiente: “El cabotaje queda reservado a las naves chilenas, con las excepciones que señala esta ley.”.

2. Elimínase la expresión “de pasajeros y”.”.
(Adecuación formal)

Letra c)

Reemplazarla por la siguiente:

“c) Intercálase en el artículo 3° el siguiente inciso segundo nuevo, pasando los actuales incisos segundo y siguientes a ser los incisos tercero a décimo:

“Se entenderá por cabotaje de pasajeros, el transporte marítimo, fluvial o lacustre de pasajeros, cuyo origen y destino sean puntos del territorio nacional y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva. Las naves de pasajeros extranjeras podrán participar en el cabotaje marítimo entre puertos, siempre y cuando su capacidad de transporte sea igual o superior a 400 pasajeros, cuenten con capacidad de pernoctación a bordo y tengan como función el transporte de pasajeros con fines turísticos. La exigencia relativa a que el cabotaje de pasajeros por naves extranjeras deba desarrollarse solamente entre puertos, no será aplicable a las recaladas de dichas naves en el Archipiélago Juan Fernández y en Isla de Pascua.”.
(Unanimidad 4X0. Senadoras Goic y Muñoz y Senadores Durana y Letelier. Indicaciones 7 e), con modificaciones y 7 f)).

0000000

Ha incorporado la siguiente letra d):

“d) Agrégase, en el inciso segundo del artículo 3°, que pasa a ser inciso tercero, a continuación de la frase “en el cabotaje”, la locución “definido en el inciso primero.”.

(Adecuación formal)

TEXTO DEL PROYECTO

En virtud de las modificaciones anteriores, el proyecto de ley queda como sigue:

PROYECTO DE LEY:

“Artículo único.- Modifícase el decreto ley N°3.059, de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante, de la siguiente forma:

a) Reemplázase el epígrafe del Título II por el siguiente:

“Del Cabotaje y de las Reservas de Carga”.

b) En el inciso primero del artículo 3°:

1. Reemplázase la primera oración por la siguiente: “El cabotaje queda reservado a las naves chilenas, con las excepciones que señala esta ley.”.

2. Elimínase la expresión “de pasajeros y”.

c) Intercálase en el artículo 3° el siguiente inciso segundo nuevo, pasando los actuales incisos segundo y siguientes a ser los incisos tercero a décimo:

“Se entenderá por cabotaje de pasajeros, el transporte marítimo, fluvial o lacustre de pasajeros, cuyo origen y destino sean puntos del territorio nacional y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva. Las naves de pasajeros extranjeras podrán participar en el cabotaje marítimo entre puertos, siempre y cuando su capacidad de transporte sea igual o superior a 400 pasajeros, cuenten con capacidad de pernoctación a bordo y tengan como función el transporte de pasajeros con fines turísticos. La exigencia relativa a que el cabotaje de pasajeros por naves extranjeras deba desarrollarse solamente entre puertos, no será aplicable a las recaladas de dichas naves en el Archipiélago Juan Fernández y en Isla de Pascua.”.

d) Agrégase, en el inciso segundo del artículo 3°, que pasa a ser inciso tercero, a continuación de la frase “en el cabotaje”, la locución “definido en el inciso primero,”.

Acordado en sesión celebrada el día 13 de junio de 2018, con asistencia de las Senadoras señoras Carolina Goic Boroovic (Presidenta) y Adriana Muñoz D’Albora y de los Senadores señores José Miguel Durana Semir, José García Ruminot (en reemplazo del Senador Andrés Allamand Zavala) y Juan Pablo Letelier Morel; en sesión celebrada el día 20 de junio de 2018, con asistencia de la Senadora señora Carolina Goic Boroovic (Presidenta), y de los Senadores señores Andrés Allamand Zavala, José Miguel Durana Semir y Juan Pablo Letelier Morel y en sesión celebrada el 7 de agosto de 2018, con asistencia de las Senadoras señoras Carolina Goic Boroovic (Presidenta) y Adriana Muñoz D’Albora y de los Senadores señores José Miguel Durana Semir y Juan Pablo Letelier Morel.

Sala de la Comisión, a 10 de agosto de 2018.

PILAR SILVA GARCÍA DE CORTÁZAR
Secretaria Abogada de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

**INFORME DE LA COMISIÓN DE TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL, ACERCA
DEL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL ARTÍCULO 3° DEL DECRETO LEY
N° 3.059, DE 1979, PARA AUTORIZAR EL CABOTAJE DE PASAJEROS A
CRUCEROS DE BANDERA EXTRANJERA, EN LOS CASOS QUE SEÑALA
(BOLETÍN N° 9.656-15)**

- I. PRINCIPAL OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** Permitir que las naves de pasajeros extranjeras participen en el cabotaje marítimo entre puertos, cuya 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.
- II. ACUERDOS:** Indicaciones:
- Indicaciones números 1 a), 3 a), 7 a), 7 b), 7 c) y 7 d). Rechazadas 4X0.
- Indicación número 7 e). Aprobada con modificaciones 4X0.
- Indicación número 7 f). Aprobada 4X0.
- III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** consta de un artículo único.
- IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no hay.
- V. URGENCIA:** simple.
- VI. ORIGEN INICIATIVA:** Senado. Moción de los Senadores señores Alejandro Navarro Brain, Alejandro Guillier Álvarez y Ricardo Lagos Weber.
- VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** primero.
- VIII. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** 15 de octubre de 2014.
- IX. TRÁMITE REGLAMENTARIO:** segundo informe.
- X. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:** El Decreto Ley N° 3.059, de 1979, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Ley de Fomento a la Marina Mercante, en el Título II, Epígrafe y artículo 3°.

Valparaíso, 10 de agosto de 2018.

Pilar Silva García de Cortázar
Secretaria Abogada de la Comisión

Mauricio Fuentes Díaz
Abogado Ayudante