



rrp/com
S.76ª/373ª

Oficio N° 20.827

VALPARAÍSO, 6 de octubre de 2025

A S.E. EL
PRESIDENTE
DE LA
REPÚBLICA

Tengo a honra comunicar a V.E. que el Congreso Nacional ha dado su aprobación al proyecto de ley que modifica la Ley de Fomento a la Marina Mercante y la Ley de Navegación, para fomentar la competencia en el mercado del cabotaje marítimo, correspondiente al boletín N° 14.532-15 del siguiente tenor:

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 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, y acompaña 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 sitios web, de manera clara y visible, el itinerario, características, capacidad de carga y datos de contacto de las naves.

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 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 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. 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:

“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 al momento de cumplir dicho plazo existe escasez de oficiales y tripulantes chilenos, la Autoridad Marítima autorizará temporalmente la contratación de dotación extranjera mientras dure tal escasez y en las plazas o cargos que correspondan. Un reglamento determinará las condiciones y requisitos para calificar la escasez de dotación. Se considerarán como de tonelaje propio las naves bajo pabellón chileno y aquellas en construcción en astilleros nacionales.

En forma temporal, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá autorizar a los armadores chilenos el reemplazo de una nave chilena por otra extranjera de semejantes



características, cuando la nave chilena quede fuera de servicio por pérdida eventual de sus condiciones de navegabilidad, hecho que será previamente calificado por la Autoridad Marítima. El período de reemplazo no será superior a seis meses, el que podrá prorrogarse por razones debidamente fundadas. La nave chilena objeto de reemplazo debe ser de propiedad de la empresa naviera chilena o encontrarse arrendada por ésta a casco desnudo, con promesa u opción de compra.

Asimismo, para los efectos de la reserva de carga, se reputarán como chilenas las naves arrendadas o fletadas por empresas navieras chilenas, siempre que el arrendamiento o fletamento sea por un plazo no superior a seis meses, el que será renovable total o parcialmente, con autorización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones hasta por otro período igual. Podrá reputar como chilena hasta el 50% del número de naves que conforma su flota registrada en el país, 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 Transporte 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. 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 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.- Dentro de los doce meses de publicada esta ley el reglamento del decreto ley número 3.059, de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante, debe adecuarse a sus disposiciones y ser sometido a consulta de la Autoridad Marítima.



Artículo segundo.- Los artículos 3, inciso quinto, y 6 de la Ley de Fomento a la Marina Mercante, incorporados por los números 2 y 5 del artículo 1 de esta ley entrarán en vigencia para efectos de realizar cabotaje entre puntos ubicados en las regiones de Los Lagos, de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo y de Magallanes y la Antártica Chilena luego de transcurridos tres años desde su publicación.

Artículo tercero.- El inciso quinto del artículo 3 de la Ley de Fomento a la Marina Mercante, incorporado por el número 2 del artículo 1 de esta ley, en lo referido a la excepción de ruta de salida, tendrá una entrada en vigencia gradual y alcanzará un 50% de la carga descargada el primer año, y un 100% al segundo desde la entrada en vigencia de la norma.".



Lo que tengo a honra comunicar a V.E.

JOSÉ MIGUEL CASTRO BASCUÑÁN
Presidente de la Cámara de Diputados

JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA
Secretario General (A) de la Cámara de Diputados