



**PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE MODIFICA LA LEY DE FOMENTO A LA MARINA MERCANTE Y LA LEY DE NAVEGACIÓN, PARA FOMENTAR LA COMPETENCIA EN EL MERCADO DEL CABOTAJE MARÍTIMO.
(BOLETÍN N°14.532-15)**

TEXTO LEGAL VIGENTE	TEXTO RECHAZADO, EN GENERAL, POR LA COMISIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS, PESCA Y ACUICULTURA¹
<p>DECRETO LEY N°3.059, DE 1979, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES LEY DE FOMENTO A LA MARINA MERCANTE</p> <p>Artículo 1°.- La Política naviera permanente de Chile es fomentar el desarrollo y favorecer la mantención de su Marina Mercante en armonía con el interés general. En tal sentido, el Estado de Chile propenderá a apoyar a las empresas navieras chilenas para obtener acceso a los mercados mundiales de transporte marítimo y para que transporten efectivamente desde o hacia Chile una parte relevante de las cargas marítimas.</p> <p>Para los efectos de la aplicación de esta ley, se entenderá por "naviero chileno" o "empresa naviera chilena", a la persona natural o jurídica que cumpla con los requisitos que se exigen para abanderar una nave en Chile, de acuerdo con el artículo 11 del decreto ley N° 2.222, de 1978; se dedique al comercio de transporte marítimo y sea dueña o arrendataria de nave o naves mercantes bajo matrícula y bandera chilenas. Asimismo, serán considerados "naviero chileno" o "empresa naviera chilena", las personas naturales o jurídicas que, cumpliendo con los demás requisitos exigidos en este artículo, reputen naves de acuerdo a lo dispuesto en los incisos cuarto y quinto del artículo 6°.</p>	<p>PROYECTO DE LEY</p> <p>“Artículo 1.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el decreto ley N°3.059, de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante:</p> <p>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:</p> <p>“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, y promoverá un acceso equitativo y en igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres.”.</p>

¹ Corresponde al texto aprobado por la Cámara de Diputadas y Diputados en el primer trámite constitucional y por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado, en el segundo trámite constitucional.



TEXTO LEGAL VIGENTE	TEXTO RECHAZADO, EN GENERAL, POR LA COMISIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS, PESCA Y ACUICULTURA
<p>La inspección y la supervigilancia de la Marina Mercante serán ejercidas por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante del Ministerio de Defensa Nacional en lo que respecta a sus aspectos técnicos y a las atribuciones que las leyes le confieren, y por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en lo que se refiere a los aspectos comerciales.</p>	
<p><u>Artículo 3°.- El cabotaje queda reservado a las naves chilenas, con las excepciones que señala esta ley. Se entenderá por tal el transporte marítimo, fluvial o lacustre de carga entre puntos del territorio nacional, y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva.</u></p> <p><u>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.</u></p> <p><u>Las naves mercantes extranjeras podrán participar en el cabotaje definido en</u></p>	<p>2. Reemplázase el artículo 3 por el siguiente:</p> <p>“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, salvo que existan servicios de cabotaje prestados por naves nacionales entre dichos puertos, lo que será determinado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o que la carga no pueda ser descargada en el puerto de destino por motivos de cierre. Tampoco se considerará como cabotaje el transporte de contenedores vacíos entre puntos del territorio nacional. El reglamento determinará la forma y condiciones para verificar la ocurrencia de los casos anteriores. El cabotaje queda reservado a las naves chilenas, con las excepciones que señala esta ley.</p> <p>Se entenderá por cabotaje de pasajeros el transporte marítimo, fluvial o lacustre de pasajeros cuyo origen y destino sean puntos del territorio nacional y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva. Las naves de pasajeros extranjeras podrán participar en el cabotaje marítimo entre puertos siempre que su capacidad de transporte sea igual o superior a 400 pasajeros, cuenten con capacidad de pernoctación a bordo y tengan como función el transporte de pasajeros con fines turísticos. La exigencia relativa a que el cabotaje de pasajeros por naves extranjeras debe desarrollarse solamente entre puertos no será aplicable a las recaladas de dichas naves en el Archipiélago Juan Fernández y en Isla de Pascua.</p> <p>Las naves mercantes extranjeras podrán realizar servicios regulares de cabotaje</p>



TEXTO LEGAL VIGENTE	TEXTO RECHAZADO, EN GENERAL, POR LA COMISIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS, PESCA Y ACUICULTURA
<p><u>el inciso primero, cuando se trate de volúmenes de carga superiores a 900 toneladas, previa licitación pública efectuada por el usuario, convocada con la debida anticipación. En este caso y para el solo efecto de la adjudicación de la licitación, las ofertas con naves mercantes extranjeras se incrementarán en un porcentaje similar al de la tasa general del arancel aduanero, de acuerdo con el procedimiento que señale el Reglamento.</u></p> <p><u>La adjudicación de embarques de cargas mediante el proceso de licitación señalado en el inciso anterior, podrá ser reclamada por los navieros chilenos que participaron en la licitación dentro del plazo de tres días hábiles, contado desde la fecha de su adjudicación ante la Comisión mencionada en el artículo siguiente, la que deberá resolver en su sesión inmediatamente posterior a la fecha del reclamo, sea aquélla ordinaria o extraordinaria. Transcurridos 30 días contados desde la fecha del reclamo sin que medie un pronunciamiento de la Comisión, la adjudicación de la licitación se entenderá aprobada.</u></p> <p><u>Efectuada la adjudicación, y aun cuando exista reclamación pendiente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones autorizará a la nave extranjera para efectuar el transporte de cabotaje de las cargas señaladas.</u></p> <p><u>Si fuere acogida la reclamación y el usuario embarque, éste deberá pagar una multa de 1% a 25% del valor del flete, que será aplicada por la Comisión señalada en el artículo 4°. En este caso no se aplicarán las sanciones a que se refiere el artículo 18.</u></p>	<p>entre puertos chilenos únicamente si no existen servicios regulares de cabotaje prestados por naves nacionales entre dichos puertos. En estos casos la Autoridad Marítima autorizará a naves mercantes extranjeras de una eslora mayor o igual a 150 metros a participar en el cabotaje por un periodo de un año, renovable por una sola vez, si es que aún no existen naves chilenas prestando servicios regulares en esas rutas. Al término del periodo de renovación, las naves extranjeras deberán cambiar a bandera chilena, y se acogerán a la normativa nacional. Un reglamento determinará las circunstancias en las que se entenderá que no existen servicios regulares.</p> <p>Asimismo, las naves mercantes extranjeras que provengan desde el exterior y descarguen carga en un puerto nacional podrán realizar cabotaje entre puertos chilenos, sólo en su ruta de salida de acuerdo al itinerario previamente informado a la Autoridad Marítima por éstas o sus respectivas agencias de naves o consignatarios. 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>



TEXTO LEGAL VIGENTE	TEXTO RECHAZADO, EN GENERAL, POR LA COMISIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS, PESCA Y ACUICULTURA
<p><u>Cuando se trate de volúmenes de carga iguales o inferiores a 900 toneladas y no exista disponibilidad de naves bajo pabellón chileno, la Autoridad Marítima autorizará el embarque de dichas cargas en naves mercantes extranjeras. Asimismo, dicha autorización deberá darse cuando se trate del transporte exclusivo de pasajeros. El Reglamento determinará cuándo se entenderá que no hay disponibilidad de naves dentro del plazo que fijará para este efecto.</u></p> <p><u>Sin perjuicio de lo establecido en los incisos anteriores, la Autoridad Marítima Local correspondiente podrá excluir a una o más naves mercantes extranjeras del cabotaje cuando, a su juicio, existieren razones suficientes para así disponerlo. En todo caso, el armador u operador de la nave podrá solicitar la reconsideración de esta medida, aun por la vía telegráfica, al Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.</u></p> <p><u>El transporte de contenedores vacíos entre los puntos que indica el inciso primero de este artículo, sólo podrá realizarse por armadores u operadores extranjeros cuando exista idéntica facultad para las empresas navieras chilenas en los países de la nacionalidad y domicilio del respectivo armador u operador de la nave.</u></p> <p><u>Con todo, si por nacionalidad y/o domicilio un armador u operador extranjero está vinculado a un grupo de países con una política naviera común, será necesario, además, que las empresas navieras chilenas estén facultadas para transportar contenedores vacíos en y entre los países del grupo de que se trate.</u></p>	<p>Cuando se trate de volúmenes de carga iguales o inferiores a 3.000 toneladas y no exista disponibilidad de naves bajo pabellón chileno, la Autoridad Marítima autorizará el embarque de dichas cargas en naves mercantes extranjeras. Asimismo, dicha autorización deberá darse cuando se trate del transporte exclusivo de pasajeros. El reglamento determinará cuándo se entenderá que no hay disponibilidad de naves dentro del plazo que fijará para este efecto.”.</p>
<p>Artículo 4°.- Para los efectos de transportar los cargamentos que se conducen por la vía marítima desde o hacia Chile, se aplicará el principio de reciprocidad, de tal forma que la proporción del acceso que tendrán las naves mercantes extranjeras a las cargas marítimas, desde o hacia el país, se regulará según la</p>	<p>3. En el artículo 4:</p>



TEXTO LEGAL VIGENTE	TEXTO RECHAZADO, EN GENERAL, POR LA COMISIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS, PESCA Y ACUICULTURA
<p>proporción del acceso que, en sus tráficos correspondientes, se permita a las naves chilenas por el país respectivo.</p> <p>Con tal objeto, se reserva para las naves chilenas el 50% de las cargas desde o hacia Chile sólo en aquellos tráficos bilaterales desde o hacia el otro país del intercambio que tenga reservada toda o parte de su carga desde o hacia Chile a su Marina Mercante.</p> <p>Sin embargo, cuando algún país imponga para sus naves reservas de carga en un porcentaje superior o inferior al 50% de la carga que origine, el porcentaje de reservas de carga que se aplicará a las naves chilenas con tal país, se entenderá elevado o reducido en la misma proporción. La reserva de carga a que se refiere este artículo se entenderá siempre establecida en favor de los buques chilenos.</p> <p>Para que opere la reserva de carga establecida en conformidad a lo dispuesto en este artículo, deberán cumplirse los siguientes requisitos:</p> <p>a) Que el servicio requerido sea prestado por la nave adecuada, atendida la naturaleza de la carga, dentro del plazo que determine el Reglamento, y b) Que las tarifas que se cobren no sean superiores a la mejor oferta que tenga el usuario.</p> <p>El procedimiento de cotización de tarifas y demás condiciones será realizado en forma privada por los usuarios los cuales deberán solicitar ofertas a todos los navieros nacionales que se hayan registrado en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones con un servicio que atiendan o expresen el propósito de hacerlo, el tráfico bilateral que se encuentra sometido a una situación de reserva de carga. Sin perjuicio de lo anterior, tratándose de cotizaciones por cargamentos completos en tráficos bilaterales sometidos a reserva de carga, las ofertas obtenidas por el usuario deberán ser registradas en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.</p> <p>Cuando, existiendo una situación de reserva de carga, el usuario chileno utilice</p>	



TEXTO LEGAL VIGENTE	TEXTO RECHAZADO, EN GENERAL, POR LA COMISIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS, PESCA Y ACUICULTURA
<p>una nave mercante extranjera por haber obtenido de ésta una mejor oferta, la Autoridad Marítima controlará el embarque efectivo de la carga correspondiente en la nave ofertada o en otra similar de la misma empresa naviera. En caso de contravención de esta disposición, la referida Autoridad Marítima aplicará las sanciones previstas en el artículo 17.</p> <p>La reserva de carga establecida en conformidad a lo dispuesto en este artículo, se extiende a las naves de empresas navieras extranjeras que hayan celebrado acuerdos o convenios de transporte con empresas navieras chilenas en un determinado tráfico, cuando en éstos se respeten las normas que lo regulan. Para los efectos anteriores, los miembros de dichos acuerdos o convenios deberán compensar cargas equivalentes de sus países en el tráfico correspondiente. En ningún caso estos acuerdos o convenios podrán impedir o entorpecer la participación de otras naves chilenas en el indicado tráfico. Los convenios o acuerdos deberán ser depositados en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, registrados en su texto original y completo, traducidos al español si estuvieren en otro idioma, en la forma y plazo que determine el Reglamento, con el objeto de ponerlos en conocimiento de los usuarios y de la autoridad fiscalizadora de la reserva de carga, si ello fuere procedente.</p> <p>Para los efectos de la reserva de carga, se considerarán separadamente los fletes de carga frigorizada, graneles, líquidos o sólidos, de carga general y los demás que determine el Reglamento.</p> <p>Cuando, como resultado de un acto unilateral de un país, los navieros chilenos fueren excluidos del tráfico entre ese país y un tercer país, total o parcialmente o respecto de ciertas cargas o sentidos del tráfico, la Comisión que se crea en este artículo podrá excluir, en reciprocidad, a las naves de ese país y a las fletadas u operadas por empresas navieras del mismo, del tráfico equivalente de Chile hacia o desde el tercer país. Asimismo, cuando como consecuencia de las disposiciones de reserva de carga establecidas por dos países extranjeros o por acuerdos bilaterales entre los mismos, los navieros chilenos fueren excluidos de realizar el tráfico entre ambos países extranjeros, total o parcialmente o respecto</p>	<p>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”.</p>



TEXTO LEGAL VIGENTE	TEXTO RECHAZADO, EN GENERAL, POR LA COMISIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS, PESCA Y ACUICULTURA
<p>de ciertas cargas o sentidos de tráfico, la Comisión señalada en este artículo podrá excluir, en reciprocidad, a las naves del primer país y a las fletadas u operadas por empresas navieras del mismo del tráfico equivalente de Chile hacia o desde el segundo país y también excluir, en reciprocidad, a las naves del segundo país y a las fletadas u operadas por empresas navieras de este último, del tráfico equivalente de Chile hacia o desde el primer país. La referida Comisión procurará no establecer exclusión de naves de países que no apliquen reserva de carga o exclusión en su tráfico bilateral con Chile.</p> <p><u>Aplicará las normas pertinentes de este artículo y ejercerá las demás facultades que le confiere este decreto ley, una Comisión presidida por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, e integrada por el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, el Director General de Relaciones Económicas Internacionales, del Ministerio de Relaciones Exteriores, el Subsecretario de Marina, un representante del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, un representante del Ministerio de Hacienda y un representante de la Oficina de Planificación Nacional, estos tres últimos nombrados por decreto supremo. La referida Comisión deberá escuchar siempre a los armadores o usuarios que sean partes interesadas, los cuales podrán hacerse acompañar por la entidad gremial a la cual estén afiliados y solicitará los informes técnicos que sean necesarios, antes de resolver.</u></p> <p><u>La Comisión creada por este artículo ejercerá las facultades que se le otorgan, cuando esta acción se estime necesaria y útil para obtener el acceso de naves chilenas a cierto tráfico. Sus resoluciones deberán ser siempre fundadas, se les dará publicidad y serán ejecutadas a través del Departamento de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, debiendo notificarse por carta certificada a los interesados, todo ello según determine el Reglamento. La notificación se entenderá hecha tres días después de la expedición de la</u></p>	<p>b) Reemplázase el inciso décimo por el siguiente:</p> <p>“El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones aplicará las normas pertinentes de este artículo y ejercerá las demás facultades que le confiere este decreto ley.”.</p> <p>c) Reemplázase el inciso undécimo por el siguiente:</p> <p>“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.”.</p>



TEXTO LEGAL VIGENTE	TEXTO RECHAZADO, EN GENERAL, POR LA COMISIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS, PESCA Y ACUICULTURA
<p><u>carta.</u></p> <p><u>La Comisión deberá reunirse a lo menos una vez al mes y en las oportunidades en que su Presidente lo determine por sí o a petición de cualquiera de sus integrantes, en caso de presentarse situaciones que requieran de urgente solución.</u></p>	<p>d). Elimínase el inciso duodécimo.</p>
<p>Artículo 5°.- Todas las empresas navieras chilenas tendrán derecho a participar en los tráficos, tanto de cabotaje como de servicio exterior.</p> <p><u>En conformidad a las prácticas y usos del transporte marítimo internacional, las referidas empresas podrán participar en conferencias navieras de fletes, convenios de pool y consorcios que regulen y racionalicen servicios y, en consecuencia, para estos efectos, no estarán sujetas a las normas del decreto ley N° 211, de 1973. Los respectivos acuerdos y tarifas deberán registrarse en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en la forma que determine el Reglamento.</u></p> <p>El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la Comisión señalada en el artículo anterior, velarán porque a ninguna empresa naviera chilena se le impida el acceso a las líneas regulares que se establezcan, entendiéndose por tales las que respondiendo a una necesidad de mercado, ofrezcan regularidad, eficiencia y seguridad en el transporte marítimo exterior o de cabotaje.</p>	<p>4. En el artículo 5:</p> <p>a) Elimínase el inciso segundo, pasando el actual inciso tercero a ser segundo.</p> <p>b) En el inciso tercero, que ha pasado a ser segundo:</p> <p>i. Elimínase la frase “y la Comisión señalada en el artículo anterior,”.</p> <p>ii. Reemplázase la palabra “velarán” por “velará”.</p> <p>iii. Agrégase una coma entre las palabras “que” y la palabra “respondiendo”.</p>
<p>Artículo 6°.- <u>Para los efectos de las disposiciones de esta ley, se reputan como chilenas hasta en un 100% de sus tonelajes propios, las naves arrendadas por empresas navieras chilenas a casco desnudo con promesa u</u></p>	<p>5. Reemplázase el artículo 6 por el siguiente:</p> <p>“Artículo 6.- Para los efectos de las disposiciones de esta ley, se reputan como chilenas hasta en un 100% de sus tonelajes propios las naves arrendadas por empresas navieras chilenas a casco desnudo con promesa u opción de compra,</p>

TEXTO LEGAL VIGENTE	TEXTO RECHAZADO, EN GENERAL, POR LA COMISIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS, PESCA Y ACUICULTURA
<p><u>opción de compra, cuya antigüedad de construcción no sea mayor de cinco años, siempre que el plazo para celebrar el contrato prometido o hacer efectiva la opción de compra no sea superior a ocho años. Si la antigüedad de construcción de dichas naves no fuere superior a un año, el plazo para celebrar el contrato prometido o hacer efectiva la opción de compra podrá aumentarse hasta un total de diez años. Se considerarán como de tonelaje propio, las naves bajo pabellón chileno y aquellas en construcción en astilleros nacionales.</u></p>	<p>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. Transcurrido un año 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.</p>
<p><u>La Comisión a que refiere el artículo 4°, podrá autorizar el reemplazo de una nave por otra de iguales características, en forma temporal, cuando la nave quede fuera de servicio por pérdida eventual de sus condiciones de navegabilidad, hecho que debe ser calificado por la Autoridad Marítima.</u></p>	<p>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.</p>
<p><u>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 de la Comisión del artículo 4° hasta por otro período igual, y el tonelaje arrendado o fletado no exceda del 50% de sus tonelajes propios. Estas empresas deberán remitir tales contratos de arrendamiento o fletamento al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, dentro del plazo de siete</u></p>	<p>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. Para efectos de lo anterior, solamente se contabilizarán las naves que se encuentren en operación, según la forma y condiciones que establezca el</p>



TEXTO LEGAL VIGENTE	TEXTO RECHAZADO, EN GENERAL, POR LA COMISIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS, PESCA Y ACUICULTURA
<p><u>días hábiles contados desde la fecha de la suscripción del respectivo contrato, para los efectos de la resolución respectiva.</u></p> <p><u>Con autorización de la Comisión señalada en el artículo 4°, también se reputarán como chilenas para los efectos de la reserva de carga, las naves cuya antigüedad de construcción no sea mayor de 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.</u></p> <p><u>En los casos a que se refiere el inciso anterior, los contratos de arrendamiento con promesa u opción de compra no deberán ser 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 fuere superior a un año, el plazo para celebrar el contrato prometido o hacer efectiva la opción de compra podrá aumentarse hasta un total de diez años.</u></p>	<p>reglamento. Las referidas empresas sólo podrán reputar naves de una eslora mayor o igual a 150 metros que no hayan formado parte del registro de bandera chilena en los últimos cinco 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 tales contratos de arrendamiento o fletamento al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, dentro del plazo de siete días hábiles contado desde la fecha de la suscripción del respectivo contrato.</p> <p>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.</p> <p>En los casos a que se refiere el inciso anterior, los contratos de arrendamiento con promesa u opción de compra no deberán convenirse a un plazo mayor de ocho años, y el precio total del arrendamiento con promesa u opción de compra por todo el plazo pactado no podrá exceder de tres veces el valor del capital que se mantenga efectivamente enterado. Asimismo, si la antigüedad de construcción de dichas naves no es superior a un año, el plazo para celebrar el contrato prometido o hacer efectiva la opción de compra podrá aumentarse hasta un total de diez años. Transcurrido un año 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.</p>



TEXTO LEGAL VIGENTE	TEXTO RECHAZADO, EN GENERAL, POR LA COMISIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS, PESCA Y ACUICULTURA
<p><u>Igualmente, la Comisión podrá autorizar que se reputen como chilenas, hasta por un plazo de tres años, las naves que sean arrendadas a casco desnudo, sin promesa de compra, con el objeto de que se establezca, en forma experimental, un nuevo tráfico naviero hacia lugares respecto de los cuales no exista un servicio regular chileno. Estas naves podrán enarbolar pabellón chileno y sus dotaciones deberán ser chilenas de acuerdo con las normas legales vigentes.</u></p> <p><u>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.</u></p> <p><u>La infracción a lo dispuesto en este artículo será sancionada en conformidad a las normas del artículo 17 de esta ley.</u></p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>La infracción a lo dispuesto en este artículo será sancionada en conformidad a las normas del artículo 17.”.</p>
<p>DECRETO LEY N°2.222, DE 1978, DEL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL, QUE SUSTITUYE LA LEY DE NAVEGACIÓN</p> <p>Art. 11. Para matricular una nave en Chile se requiere que su propietario sea chileno y que se cumplan los demás requisitos que este título establece.</p> <p>Si la nave fuere de propiedad de más de una persona o lo fuere de una persona jurídica, deberán aplicarse las reglas siguientes:</p> <p>a) Si el propietario de una nave fuere una sociedad, se considerará chilena</p>	<p>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:</p>



TEXTO LEGAL VIGENTE	TEXTO RECHAZADO, EN GENERAL, POR LA COMISIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS, PESCA Y ACUICULTURA
<p>siempre que tenga en Chile su domicilio principal y su sede real y efectiva; <u>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.</u></p> <p>b) Si la nave pertenciere a una comunidad, se considerará chilena siempre que la mayoría de los comuneros sean chilenos, estén domiciliados y residan en Chile; <u>que sus administradores, en su caso, sean chilenos;</u> y que la mayoría de los derechos en la comunidad pertenezcan a personas naturales o jurídicas chilenas.</p> <p><u>c) Para efectos previstos en las dos letras anteriores se considerará que las personas jurídicas socias de una sociedad propietaria de naves o comuneras en el dominio de las mismas, son chilenas cuando reúnan los requisitos establecidos en las letras precedentes, respectivamente.</u></p> <p>Podrán también matricularse en Chile las naves especiales, con excepción de las pesqueras, pertenecientes a personas naturales o jurídicas extranjeras domiciliadas en el país, siempre que tengan en Chile el asiento principal de sus negocios, o ejerzan en el país alguna profesión o industria en forma permanente. Estos hechos deberán comprobarse a satisfacción de la autoridad marítima. La Dirección podrá, por razones de seguridad nacional, imponer a estas naves normas especiales restrictivas de sus operaciones.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, aplicando el principio de reciprocidad internacional, la autoridad marítima podrá liberar de las exigencias de este artículo, en condiciones de equivalencia, a las empresas pesqueras constituidas en Chile con participación mayoritaria de capital extranjero, cuando en el país de origen de dichos capitales existan requisitos de matrícula de naves extranjeras y disposiciones para el desarrollo de actividades pesqueras acordes a dicho principio, a que se puedan acoger personas naturales o jurídicas de Chile. Para los efectos de determinar la reciprocidad y equivalencia, se requerirá certificación previa del Ministerio de Relaciones Exteriores.</p>	<ol style="list-style-type: none">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).



TEXTO LEGAL VIGENTE	TEXTO RECHAZADO, EN GENERAL, POR LA COMISIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS, PESCA Y ACUICULTURA
	<p>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.</p>
	<p>Artículo transitorio.- El reglamento que debe dictarse en conformidad a esta ley deberá ser sometido a consulta de la Autoridad Marítima.”.</p>