INFORME DE LA COMISIÓN ESPECIAL DESTINADA A ESTUDIAR EL CUMPLIMIENTO Y RESULTADO DE LAS DISTINTAS MEDIDAS LEGALES Y/O ADMINISTRATIVAS QUE SE APLICAN A FAVOR DE LAS ZONAS EXTREMAS DEL PAÍS, ACERCA DEL PROYECTO DE LEY QUE ELIMINA BENEFICIO QUE INDICA PARA NAVES DE TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL PUERTO DE ARICA.

BOLETÍN N° 4424-03

Honorable Cámara:

La Comisión Especial destinada a estudiar el cumplimiento y resultado de las distintas medidas legales y/o administrativas que se aplican a favor de las zonas extremas del país informa, en primer trámite constitucional, sin urgencia y en primer trámite reglamentario, sobre el proyecto de ley, originado en una moción de los Diputados Paredes y Espinoza, que elimina beneficio que indica para naves de transporte marítimo en el puerto de Arica.

Durante el estudio de este proyecto, vuestra Comisión contó con la participación de los señores Fernando Abarca, Asesor del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y Pablo Ortiz, Jefe del Departamento de Asuntos Internacionales de la Subsecretaria de Transportes.

I. CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS.

Para los efectos de lo establecido en el artículo 287 del Reglamento de la Corporación, se hace constar expresamente:

1) Que el artículo único de esta iniciativa no contiene disposiciones de carácter orgánico constitucional ni de quórum calificado.

2) Que, de acuerdo con el artículo 220 del Reglamento de la Corporación, el texto del proyecto de ley aprobado por la Comisión no amerita ser conocido por la Comisión de Hacienda.

3) Que, en virtud del artículo 15 del Reglamento, se introdujeron en el proyecto de ley algunas correcciones formales, que no es del caso detallar.

4) Que el proyecto de ley ha sido aprobado, en general y en particular, por unanimidad, con el voto favorable de los Diputados Alinco, Alvarado, Goic y Paredes.

5) Que, como Diputado informante, se designó al señor Iván Paredes Fierro.

II. ANTECEDENTES DEL PROYECTO.

A) Incidencia en la legislación vigente.

1. Ley 19.420.

Esta ley, que establece incentivos para el desarrollo económico de las provincias de Arica y Parinacota y modifica cuerpos legales que indica, dispone en su artículo 34 que lo dispuesto en el artículo 3° del decreto ley N° 3.059, de 1979,

no será aplicable en el caso de cargas que provengan o tengan por destino los puertos de la provincia de Arica.

2. Decreto ley N° 3.059, de 1979.

Este decreto ley establece, en su artículo 3°[1], que el cabotaje queda reservado a las naves chilenas. Dispone que se entiende por tal el transporte marítimo, fluvial o lacustre de pasajeros y de carga entre puntos del territorio nacional, y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva.

Agrega que las naves mercantes extranjeras pueden participar en el cabotaje cuando se trate de volúmenes de carga superiores a 900 toneladas,

---

[1] El artículo 3° del decreto ley N° 3.059, de 1979, dispone lo siguiente:

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

Las naves mercantes extranjeras podrán participar en el cabotaje cuando se trate de volúmenes de carga superiores a 900 toneladas, previa licitación pública efectuada por el usuario, convocada con la debida anticipación. En este caso y para el solo efecto de la adjudicación de la licitación, las ofertas con naves mercantes extranjeras se incrementarán en un porcentaje similar al de la tasa general del arancel aduanero, de acuerdo con el procedimiento que señale el Reglamento.

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

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

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

Cuando se trate de volúmenes de carga iguales o inferiores a 900 toneladas y no exista disponibilidad de naves bajo pabellón chileno, la Autoridad Marítima autorizará el embarque de dichas cargas en naves mercantes extranjeras. Asimismo, dicha autorización deberá darse cuando se trate del transporte exclusivo de pasajeros. El Reglamento determinará cuándo se entenderá que no hay disponibilidad de naves dentro del plazo que fijará para este efecto.

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

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

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

previa licitación pública efectuada por el usuario, convocada con la debida anticipación.

3. Ley N° 19.478.

El artículo 2° de la ley N° 19.478, publicada en el Diario Oficial de 24 de octubre de 1996, declaró, interpretando el real sentido y alcance del artículo 34 de la ley N° 19.420, que el cabotaje a que se refiere esta disposición es exclusivamente el realizado por naves de marinas mercantes extranjeras.

B) Antecedentes respecto al cabotaje[2]

Reseña histórica.

A partir de los primeros actos legislativos de la Independencia aparece la preocupación del Gobierno por crear y desarrollar la Marina Mercante Nacional. Las disposiciones de 1811 donde se decretó la apertura de determinados puertos al comercio y, posteriormente, el Decreto de Libertad de Comercio de 1813, concedieron, sin excepción, la reserva del cabotaje a las naves mercantes de bandera chilena.

A contar de 1820 se permitió, en determinados casos, la participación de extranjeros en el tráfico de cabotaje, restituyendo esta reserva en 1835, con cierta flexibilidad, por circunstancias que afectaron la oferta de transporte, como fue el descubrimiento de oro en California a mediados del siglo XIX.

En 1922 se promulgó la ley de Cabotaje, la que reservó nuevamente el cabotaje a las naves chilenas, manteniéndose la reserva en disposiciones posteriores como la del año 1956 y la actual ley de Fomento a la Marina Mercante, decreto ley N° 3.059, de 1979.

Reserva del cabotaje.

La reserva del cabotaje marítimo constituye la regla general aplicada por los países que son socios comerciales de Chile y rige también en la mayoría de los países a nivel global. Dicho principio está consagrado en numerosos e importantes tratados suscritos por nuestro país (Alemania, Brasil, Canadá, China, México, Estados Unidos, entre otros).

No obstante lo señalado, la ley de Fomento a la Marina Mercante (decreto ley N° 3.059, de 1979) autoriza el cabotaje en buques de bandera extranjera en dos situaciones:

1. Cuando se trata de transporte de carga igual o inferior a 900 toneladas métricas y no exista disponibilidad de naves bajo pabellón chileno.

2. En caso de cargas superiores a 900 toneladas, cuyos embarques parciales no sean inferiores a este tonelaje, previa licitación pública convocada por el usuario con la debida anticipación y en la forma estipulada en el reglamento.

---

[2] Antecedentes recopilados de la presentación realizada por el señor Arturo Sierra Merino, Gerente General de la Asociación Nacional de Armadores A.G., en el marco del seminario “Los desafíos del cabotaje en Chile”, organizado por la Liga Marítima de Chile, efectuado el 8 de septiembre de 2005 en el auditorio de la Armada, Valparaíso.

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. En este contexto Chile es el que menos protege a esta industria y es uno de los pocos que permite la participación de naves extranjeras en el cabotaje. Recientemente se ha promulgado en Perú una nueva Ley de Cabotaje, en donde se incrementan los beneficios a las Empresas Navieras Nacionales que presten servicios de cabotaje, como también a los astilleros que se dedican a la construcción de naves destinadas al cabotaje nacional.

En el caso de Europa, existe un acuerdo regional basado en la reciprocidad. Sin embargo, el incremento del transporte de carga carretero proyectado para el año 2010 (38%), ha motivado que algunos países incorporen o incrementen los peajes terrestres, como también otras medidas, para desviar parte de las cargas al modo marítimo, el cual ofrece grandes oportunidades, considerando que los centros industriales de estos países se encuentran cercanos a la costa.

Una situación similar se produce en los Estados Unidos, país que mantiene una reserva estricta al cabotaje y está realizando esfuerzos para incrementar su flota de cabotaje, para reducir el tráfico terrestre de carga que congestiona el sistema vial.

Movimiento de carga de cabotaje.

Considerando la configuración geográfica del país con su gran extensión, con los centros de producción y consumo cercanos a la costa y, además, por razones operativas y económicas, el cabotaje debiera ser el modo de transporte preferente en distancias relevantes.

Este modo de transporte, por otra parte, no genera las externalidades negativas del transporte terrestre y constituye un sistema complementario.

El transporte marítimo de cabotaje de graneles sólidos y líquidos se encuentra bien establecido, como también los sistemas logísticos de las empresas que lo demandan (terminales privados, estanques, etc), en donde, por los volúmenes involucrados, existen claras ventajas y menores costos en relación al transporte terrestre. El incremento sostenido de los volúmenes transportados guarda relación con la mayor actividad industrial y crecimiento de la economía nacional.

Desprotección del cabotaje.

En el Diario Oficial del 23 de octubre de 1995, se publicó la ley N° 19.420, que “Establece incentivos para el desarrollo económico de las Provincias de Arica y Parinacota”. En su artículo 34 indica que “lo dispuesto en el artículo 3° del decreto ley N° 3.059, de 1979, no será aplicable en el caso de cargas que provengan o tengan por destino los puertos de la provincia de Arica”.

Esta apertura atentó contra el principio básico de la ley de Fomento a la Marina Mercante, que indica que la política naviera de Chile es fomentar el desarrollo y favorecer la mantención de su Marina Mercante.

De igual forma se atentó contra el principio de igualdad produciendo una discriminación frente a los demás medios de transporte que tienen reservada la carga que movilizan dentro del país.

Se atentó, además, contra el principio de reciprocidad consagrado en la ley de Fomento a la Marina Mercante. La apertura quebranta este principio, concediendo a las empresas operadoras extranjeras la posibilidad de realizar transporte de cabotaje en Chile, en circunstancias que las empresas chilenas no pueden llevar a cabo transportes similares en los países a los cuales pertenecen las operadoras extranjeras.

Además de lo anterior, esta apertura alteró el sistema de reserva de carga nacional, afectó el establecimiento de servicios regulares, significó aplicar una discriminación tributaria y creó un injustificado precedente.

De las propuestas de trabajo conjunto entre el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Telecomunicaciones de Chile y el Ministerio de Infraestructura y Vivienda de la República Argentina, fechadas en mayo de 2002, se expresa la voluntad de apoyar la apertura del cabotaje en el Mercosur y Chile permitiendo el ingreso de navieras extranjeras.

Esta iniciativa que nace de la CEPAL dio origen a un estudio encargado por el BID a consultores de Brasil, Argentina y Chile. Con fecha 22 de abril de 2003, se efectuó una presentación en el Ministerio de Transportes, a los integrantes de la Comisión Técnica de Facilitación y Simplificación del Transporte Marítimo, del contenido del estudio sobre Cabotaje Regional entregado recientemente por los consultores al BID.

En este caso se propone una apertura a nivel Mercosur, en donde las naves de un país pueden además efectuar cabotaje en los otros.

En septiembre de 2004, el Senador Jaime Orpis presentó un proyecto de ley que consagra el libre cabotaje para los puertos de la provincia de Iquique, con una redacción similar a la actualmente vigente para los puertos de la provincia de Arica.

Posición de expertos de la CEPAL.

Se han publicado varios trabajos elaborados por especialistas de CEPAL, en donde se analiza la situación del cabotaje en Chile y se proponen alternativas para aumentar la oferta de servicios a la carga general de cabotaje.

En el estudio titulado “Transporte marítimo regional y de cabotaje en América Latina y el Caribe: el caso de Chile”, Jan Hoffmann, Unidad de Transporte de CEPAL, Septiembre de 2001, se formulan las siguientes propuestas para promover los servicios marítimos de cabotaje:

-Reducir las desventajas fiscales del cabotaje marítimo frente al transporte camionero.

-Reducir los requerimientos administrativos exigidos al cabotaje.

-Discontinuar acuerdos bilaterales que en la actualidad protegen determinados flujos internacionales.

-En foros latinoamericanos, buscar acuerdos regionales de cabotaje en base a la reciprocidad.

-Permitir a los servicios regulares internacionales de aprovechar su capacidad ociosa para transportar carga general también dentro de Chile.

Los estudios hacen referencia a la existencia de servicios de línea regular extranjeras que atienden el comercio exterior chileno, los que recalan en algunos casos en más de un puerto nacional, y que se ven impedidos de realizar cabotaje. Lo anterior es aplicable en particular a puertos del Norte del país.

En efecto, existen varios operadores que recalan en puertos del Norte antes de hacerlo en los de la zona Central y, que, en sus rutas de salida contemplan algunas recaladas en dichos puertos.

En la ruta de entrada a Chile (Southbound), los operadores extranjeros tienen 8 recaladas mensuales en Arica, 32 en Iquique y 16 en Antofagasta. En la ruta de salida (Northbound), 12 recaladas mensuales en Antofagasta y ninguna en Iquique y Arica.

Pese a existir esta oferta de servicios y a las facilidades para obtener un “waiver” (dispensa para utilizar un buque extranjero en actividades de cabotaje, cuando no hay disponibilidad de buques nacionales), a lo que se suma la apertura que opera desde el año 1995 para el puerto de Arica, no se utilizan estas naves, por cuanto el costo de este transporte es superior al carretero, por las distorsiones que se comentaron anteriormente. Los waiver son usados esporádicamente, pese a ser fáciles de obtener y no tener un costo asociado como ocurre en otros países.

A lo anterior, se debe agregar que la tendencia actual en los servicios de línea regular, que se evidencia también en el caso chileno, es a utilizar naves de mayor capacidad, disminuir las recaladas a puertos secundarios concentrándose en los puertos pivotes, para distribuir posteriormente estas cargas con sistemas “feeder” (sistema de distribución de carga mediante el cual ésta llega a un puerto en un buque grande y es distribuida a otros en buques de menor tamaño). Lo anterior se puede graficar en las recaladas que hace un año efectuaba uno de estos servicios en puertos del Norte chileno y los que efectúan actualmente.

Potencialidad del cabotaje de carga general.

El objetivo de las empresas navieras nacionales es seguir creciendo al menos a tasas como las logradas en la década pasada.

Pese a no existir estudios actualizados, se dispone de cifras que indican que el transporte de carga por carretera, que se desplaza anualmente a distancias superiores a los 500 kilómetros en el sentido longitudinal del país, es considerable, estimándose en aproximadamente 20 millones de toneladas anuales.

Estas cifras indican que la participación del cabotaje de carga general alcanza sólo al 5% del total, existiendo un amplio margen de crecimiento si se presentan condiciones de una competencia sana.

Obviamente, jamás se podrá esperar que la mayoría de esta carga se traslade del camión al buque, pero si se lograra que un porcentaje de un 10% lo

hiciera, en particular las cargas que se desplazan a distancias considerables, se triplicaría el transporte de cabotaje de carga general, con múltiples beneficios para el país, en economía de combustibles, reducción de la congestión y accidentes, mantenimiento de rutas no concesionadas, entre otros.

Razones de mantener la reserva del cabotaje.

-El cabotaje, satisface una necesidad imprescindible para el desarrollo del país, desde el punto de vista geográfico, económico y de seguridad.

-Las naves y dotaciones de la Marina Mercante Nacional forman parte de la Reserva Naval de la República. Las naves que estarán siempre e inmediatamente disponibles son las que se destinan al cabotaje. Cabe señalar además, que las naves de bandera nacional dedicadas al comercio exterior, son pocas, por lo que la reserva descansa principalmente en las dedicadas al cabotaje.

-Fragilidad del sistema terrestre que se ve interrumpido por temporales y otros desastres naturales que frecuentemente cortan puentes y parte de la carretera Panamericana. En estos casos, las autoridades recurren al cabotaje para solucionar los problemas de aislamiento y transporte del país.

-Empleo directo e indirecto a más de 20.000 personas empleadas a bordo, administración, mantenimiento, construcción naval, servicios, escuelas de formación y centros de entrenamiento de dotaciones nacionales, etc.

-*Know-How* que se adquiere a bordo de vital importancia para la administración de los negocios marítimos, agenciamiento de naves, practicaje y pilotaje, negocios portuarios, etc.

-Respeto al principio de reciprocidad consagrado en la ley chilena.

-Disposición de cierta capacidad propia de transporte para las necesidades del país, en caso de crisis externa que afecte o disminuya la oferta de transporte marítimo internacional.

-Respeto a la directiva que, en este sentido, Chile ha pactado en numerosos tratados internacionales.

III. IDEAS FUNDAMENTALES O MATRICES DEL PROYECTO.

La iniciativa legal tiene por finalidad establecer que, en el puerto de Arica, al igual que en el resto de los puertos del país, el cabotaje quede reservado a las naves chilenas.

A. Objetivos del proyecto.

Explicaron los autores de la moción que es un hecho que se presume conocido de todos los beneficios introducidos por la ley N° 19.420. Su artículo 34, relativo al transporte marítimo, establece una excepción a la reserva de cabotaje, lo que ha ido en detrimento del transporte terrestre.

De esta manera, las naves extranjeras que tengan por destino el puerto de Arica pueden transportar cargas, incluso, inferiores a 900 toneladas. Lo anterior claramente vulnera el principio de igualdad que debe existir en el trato económico de las diferentes actividades, lo que hace necesario una urgente revisión de los

beneficios concedidos en la ley antes aludida y que sirven de base al presente proyecto de ley.

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

La reserva de cabotaje a las naves nacionales constituye un concepto doctrinario muy arraigado en la gran mayoría de las legislaciones de los países marítimos. Idéntico principio consagra el inciso primero del artículo 3°, del decreto ley N° 3.059, de 1979, ley de fomento de la marina mercante.

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

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

B. Comentario sobre el articulado del proyecto.

El proyecto de ley consta de un artículo único que deroga el artículo 34 de la ley N° 19.420, que establece incentivos para el desarrollo económico de las provincias de Arica y Parinacota y modifica cuerpos legales que indica.

IV. DISCUSIÓN Y VOTACIÓN DEL PROYECTO.

a) En general.

Durante la discusión general del proyecto, se conoció la opinión del señor Pablo Ortiz, Jefe del Departamento de Asuntos Internacionales de la Subsecretaria de Transportes quien, en lo sustancial, expresó lo siguiente.

La ley Arica estableció un régimen de excepción con respecto al régimen general, que dispone una reserva para el régimen marítimo de carga para el cabotaje, es decir, el transporte marítimo que se realiza entre distintos puertos del territorio de la República.

Este régimen general está reconocido en la ley de Fomento de la Marina Mercante. La ley Arica estableció una norma especial respecto de aquellas cargas que tenían como origen o destino el puerto de Arica.

Esta norma apuntaba a generar un flete más barato, permitiendo que no solo accedieran al transporte de carga naves chilenas, sino, también, naves extranjeras. Sin embargo, esta es una situación excepcional, que rompe el esquema del cabotaje.

---

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

En el mundo, por regla general, en el transporte marítimo, el cabotaje está reservado para las marinas mercantes nacionales. En general, en las negociaciones que se llevan a cabo en el marco de la Organización Mundial de Comercio, dentro del listado de compromisos, el tema de la apertura del cabotaje es fundamental.

En la última propuesta de Chile a la Organización Mundial de Comercio, se omitió este compromiso, toda vez que liberalizar el cabotaje implicaría una modificación de la ley, lo que no permite un compromiso en el corto plazo.

Por otra parte, las naves que antiguamente realizaban transporte de comercio exterior a través del puerto de Arica, ahora lo hacen a través del puerto de El Callao, en Perú.

Actualmente, la nave “Colca”, perteneciente a una empresa croata, con bandera de conveniencia de Antigua y Barbuda, realiza transporte de carga entre los puertos de El Callao, Arica e Iquique, una vez a la semana. Adicionalmente, la nave chilena “Huasco” efectúa cabotaje en la zona.

El régimen general en Chile es el del cabotaje reservado para naves nacionales y, en el concierto mundial, la mayoría de los países reservan el cabotaje para naves nacionales.

En el entendido que esta iniciativa otorgaría consistencia y coherencia a la legislación, en particular, en lo que dice relación con la ley de Fomento a la Marina Mercante, toda vez que su artículo 1° establece que es deber del Estado fomentar la marina mercante nacional, la opinión del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones es favorable al proyecto de ley en estudio.

Por su parte, el Diputado autor de la iniciativa, explicó que el decreto ley N° 3.059, de 1979, regula el cabotaje en todos los puertos de Chile y determina la forma en que buques extranjeros pueden sacar carga de esos puertos, en desmedro de los buques chilenos.

Se establece que la carga que pueden sacar los buques extranjeros debe ser superior a 900 toneladas, que el dueño de la carga la licite con 30 días de anticipación y que no existan buques chilenos que estén en condiciones de transportarla.

Esta norma rige para todos los puertos chilenos, con excepción de Arica. Ello, en razón de que, en el artículo 34 de la ley Arica, se estableció como un beneficio para la zona. En efecto, se consideró que esta ley iba a permitir la instalación de múltiples industrias, para las cuales esta excepción constituiría un incentivo para el transporte de sus productos.

Sin embargo, ello no aconteció ya que no se instalaron las industrias que se esperaba. En la actualidad, el puerto de Arica está a disposición de un barco extranjero que incluso puede transportar *containers* vacíos, sin ninguna limitación.

Uno de los planteamientos del pliego de peticiones de los transportistas que recientemente estuvieron en paro en Arica era derogar el artículo 34 de la ley Arica, de manera de analogar el puerto de Arica a todo el resto de los puertos de Chile.

En su concepto, esta norma actualmente está perjudicando la actividad del transporte y, por consiguiente, generando cesantía en la zona. Aseveró que esta propuesta ha sido concordada también con los Senadores de la Región.

Finalmente, explicó que el proyecto de ley presentado consta de un artículo único que tiene como único propósito derogar el artículo 34 de la ley N° 19.420. De esta manera, el puerto de Arica quedará sometido a las mismas condiciones en las que están todos los puertos de Chile.

Durante el debate que se produjo en el seno de la Comisión respecto de esta iniciativa, hubo consenso en el hecho de que la moción contiene una norma que permite igualar el puerto de Arica al sistema general de reserva de cabotaje para el resto de los puertos de Chile.

Sin embargo, se manifestaron algunas aprensiones respecto de la señal que podría significar para las empresas extranjeras que iniciaron sus operaciones con cierta normativa y, luego, se modifican las disposiciones legales, en su perjuicio.

Asimismo, se consideró que no existe certeza respecto de que el hecho de impedir el cabotaje por parte de naves extranjeras se traduzca, necesariamente, en un beneficio para los transportistas terrestres nacionales.

Por estos motivos, se requirieron mayores antecedentes al señor Ortiz, Jefe del Departamento de Asuntos Internacionales de la Subsecretaria de Transportes, en particular, respecto de los efectos prácticos que generaría la derogación de esta norma, quien los proporcionó por escrito mediante la minuta que a continuación se reseña.

“Minuta sobre procedimiento aplicable a las autorizaciones de cabotaje en naves extranjeras

Autorización de naves extranjeras para hacer cabotaje

Pese a que la regla general es que el transporte de cabotaje (transporte entre dos puntos del territorio de la República) está reservado a naves nacionales, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 6° del decreto ley N° 3.059 (ley de Fomento a la Marina Mercante), es posible que se reputen como chilenas las naves extranjeras fletadas y operadas por las empresas navieras chilenas, hasta en un 50% de sus tonelajes propios, siempre que así lo soliciten y se acredite que no existe disponibilidad de naves.

Asimismo, y de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 11, inciso segundo, del decreto supremo N° 237, que reglamenta el decreto ley N° 3.059, se entenderá que no existe nave disponible, en caso que la espera de la nave chilena o reputada como tal, produjere atrasos en el embarque de las cargas superiores a ocho días y, tratándose de productos perecibles o de pronto deterioro o corrupción, no superior a tres días corridos.

Ahora bien, en la práctica el procedimiento consiste en que se solicita la reputación al Ministerio de Transportes por parte de una naviera nacional para la realización de un tráfico de cabotaje, durante un período de tiempo determinado, solicitud que amerita una consulta de disponibilidad hacia las demás navieras nacionales que, en el evento de ser respondida en forma negativa y, ajustándose

a los términos del límite del 50% del tonelaje propio, dará lugar a la respectiva reputación que, posteriormente, será comunicada por el Ministerio de Transportes a la autoridad marítima vía fax. Cabe consignar que este trámite dura aproximadamente tres días.

En todo caso, es necesario tener presente que este procedimiento se aplica a los embarques de carga iguales o inferiores a 900 toneladas métricas de peso; con respecto a embarques que excedan dicho volumen, las naves mercantes extranjeras podrán participar en el cabotaje, previa licitación pública efectuada por el usuario, convocada con la debida anticipación.

Régimen de excepción de la ley Arica

Conforme a lo dispuesto en el artículo 34 de la ley 19.420, las naves extranjeras no tienen obligación de solicitar la autorización exigida, en conformidad al decreto ley N° 3.059.

Consecuencia de la eventual derogación del artículo 34

La derogación del citado artículo, traería como consecuencia que, para que se pueda utilizar una nave extranjera, será necesario que, previamente, se solicite la reputación de la nave como de bandera nacional, naturalmente, previa acreditación de no existir nave de bandera nacional y, ajustándose al límite del 50% del tonelaje propio de la naviera chilena solicitante.

En otros términos, la derogación del mencionado artículo no impedirá la contratación de una nave extranjera, aún cuando, es necesario reiterar que se deberá cumplir con el procedimiento antes descrito."

Cerrado el debate y puesto en votación general el proyecto de ley, la Comisión procedió a aprobarlo, por unanimidad, con el voto favorable de los Diputados Alinco, Alvarado, Goic y Paredes.

b) En particular.

Artículo único

Deroga el artículo 34 de la ley N° 19.420, que permite el cabotaje de naves extranjeras en el puerto de Arica.

-Sometido a votación el artículo único, fue **aprobado** por unanimidad, con el voto favorable de los Diputados Alinco, Alvarado, Goic y Paredes.

V. TEXTO DEL PROYECTO DE LEY APROBADO POR LA COMISIÓN.

En mérito de las consideraciones anteriores y por las que, en su oportunidad, pudiere añadir el Diputado informante, vuestra Comisión recomienda la aprobación del siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo único.- Derógase el artículo 34 de la ley N° 19.420.

Se designó Diputado informante al señor IVÁN PAREDES FIERRO.

SALA DE LA COMISIÓN, a 12 de septiembre de 2006.

Acordado en sesiones de fecha 23 de agosto, 6 y 12 de septiembre de 2006, con la asistencia de los Diputados Claudio Alvarado Andrade (Presidente), René Alinco Bustos, Rodrigo Álvarez Zenteno, Pablo Galilea Carrillo, Carolina Goic Boerevic, Iván Paredes Fierro, Manuel Rojas Molina, Fulvio Rossi Ciocca y Ximena Valcarce Becerra.

Asistieron, además, los Diputados Marta Isasi Barbieri y Carlos Recondo Lavandero.

MIGUEL CASTILLO JEREZ,
Secretario de la Comisión.

ÍNDICE

I. CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS.....1

II. ANTECEDENTES DEL PROYECTO.....1

A) INCIDENCIA EN LA LEGISLACIÓN VIGENTE.....1

1. Ley 19.420.....1

2. Decreto ley N° 3.059, de 1979.....2

3. Ley N° 19.478.....3

B) ANTECEDENTES RESPECTO AL CABOTAJE.....3

Reseña histórica.....3

Reserva del cabotaje.....3

Movimiento de carga de cabotaje.....4

Desprotección del cabotaje.....4

Posición de expertos de la CEPAL.....5

Potencialidad del cabotaje de carga general.....6

Razones de mantener la reserva del cabotaje.....7

III. IDEAS FUNDAMENTALES O MATRICES DEL PROYECTO.....7

A. OBJETIVOS DEL PROYECTO.....7

B. COMENTARIO SOBRE EL ARTICULADO DEL PROYECTO.....8

IV. DISCUSIÓN Y VOTACIÓN DEL PROYECTO.....8

A) EN GENERAL.....8

B) EN PARTICULAR.....11

V. TEXTO DEL PROYECTO DE LEY APROBADO POR LA COMISIÓN.....11

Índice.....13