

MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN 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.

2021. Santiago, 11 de agosto de

M E N S A J E N° 156-369/

Honorable Cámara de Diputados:

**A S.E. EL
PRESIDENTE
DE LA H.
CÁMARA DE
DIPUTADOS**

En uso de mis facultades constitucionales, tengo el honor de someter a vuestra consideración un proyecto de ley que tiene por objeto modificar la Ley de Fomento a la Marina Mercante, contenida en el decreto ley N°3.059, de 1979, y la Ley de Navegación, contenida en el decreto ley N°2.222, de 1978, para fomentar la competencia en el mercado del cabotaje marítimo.

a. ANTECEDENTES

b. El cabotaje marítimo se encuentra reservado a las naves nacionales

El cabotaje de carga, entendido como el transporte marítimo, fluvial o lacustre de carga entre puntos del territorio nacional, se encuentra reservado a las naves de bandera nacional, conforme a lo establecido en el artículo 3 del decreto ley N°3.059, de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante.

Excepcionalmente, las naves mercantes de bandera extranjera pueden realizar cabotaje de carga en los siguientes casos que contempla la Ley de Fomento a la Marina Mercante:

a) Licitación: en el caso de volúmenes de cargas superiores a 900 toneladas, las naves extranjeras pueden participar en licitación pública convocada por el usuario. Para efectos de comparación de tarifas, las ofertas económicas de servicios con naves extranjeras se castigan en un porcentaje similar a la tasa de arancel aduanero.

b) Permiso especial o *waiver*: en el caso de volúmenes de cargas iguales o inferiores a 900 toneladas, siempre y cuando no exista disponibilidad de naves nacionales, la autoridad marítima podrá autorizar el embarque de carga.

c) Reputación de naves: arriendo de una nave mercante de bandera extranjera por una empresa naviera nacional que recibe el reconocimiento temporal como chilena por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Este arriendo es por un plazo de hasta seis meses, renovable total o parcialmente, y el tonelaje del buque reputado no puede exceder el 50% del tonelaje propio que integran los buques que la compañía naviera tiene matriculado en Chile.

Para el caso del cabotaje de pasajeros, la ley N°21.138, publicada en el Diario Oficial con fecha 26 de febrero de 2019, incorporó una nueva definición, estableciendo la posibilidad que las naves extranjeras de más de 400 pasajeros pueden participar en el transporte de pasajeros entre puertos del país, cuando cuenten con capacidad de pernoctación a bordo y tengan como función el transporte de pasajeros con fines turísticos.

c. Pese a existir excepciones, competidores extranjeros tienen desventajas adicionales que desincentivan su participación en el mercado

Incluso en las excepciones puntuales que establece la Ley de Fomento a la Marina Mercante para permitir que naves con bandera extranjera participen del cabotaje en Chile, sus artículos tercero y sexto establecen barreras de entrada que dificultan la participación de los navieros extranjeros en el mercado antes señalado. Entre éstas se cuentan: a) en procesos de licitación, para efectos de comparación entre ofertas con buques chilenos y extranjeros se aplica a estos últimos un castigo de 6% (equivalente al arancel aduanero) sobre el precio ofertado y, en caso que se adjudique un extranjero, los navieros chilenos pueden acogerse a un proceso de reclamación ante una comisión de autoridades establecida en el artículo 4 de dicha ley, que en caso de acogerse, el extranjero debe pagar una multa a beneficio fiscal de 1% a 25% del valor del flete según lo determine dicha comisión; b) para obtener la autorización para embarcar cargas inferiores a 900 toneladas en buques extranjeros, es necesario que se acredite la inexistencia de buques de bandera chilena, lo que implica demostrar que la espera de un buque chileno o reputado genera atrasos desde 3 a 8 días desde la fecha fijada de embarque, dependiendo si se trata de cargas de pronto deterioro o no perecibles; c) la limitación para reputar naves de bandera extranjera, ya que no puede exceder por sobre un 50% el tonelaje propio que la misma compañía naviera ostenta a través de buques con bandera chilena; d) las altas cargas tributarias sobre los contratos de transporte de mercancías por mar y de arriendo (fletamento) celebrados con navieras extranjeras cuando las

excepciones mencionadas de la ley lo permiten.

Debido a la reserva de cabotaje y las barreras de entrada para sus excepciones, las naves extranjeras se ven impedidas de ofrecer servicios, inhibiendo la competencia y obligando a otros sectores productivos del país a soportar procesos logísticos ineficientes. Algunos ejemplos que muestran lo anterior son: a) según cotizaciones efectuadas a armadores chilenos y extranjeros, el costo al usuario para trasladar una determinada carga entre un puerto de la zona central y norte de Chile es aproximadamente un 40% más alto que entre un puerto de la zona central y el Puerto de Callao en Perú (Agostini, Briones y Mordoj, 2018); b) buques arrendados para servicio de comercio exterior que atienden el litoral del Norte Grande de Chile no pueden levantar carga en su ruta hacia la zona central a pesar de tener capacidad ociosa; c) ante un cierre de puerto por fuerza mayor o paro portuario, los buques extranjeros que traen mercadería del exterior, depositan la carga en el Puerto del Callao, en vez de un puerto chileno cercano al puerto de destino; d) el papel que se exporta en naves extranjeras desde la Región del Biobío a la ciudad de La Paz (Bolivia) tiene que pasar por el Puerto de Callao para su transbordo a Arica; e) los productores agrícolas de Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) que exportan soya a las empresas salmoneras nacionales del sur, deben utilizar el puerto peruano de Matarani en vez del Puerto de Arica, ya que en este último no hay servicios de naves de bandera chilena, y la reserva de bandera impide el embarque en naves extranjeras.

d. La participación histórica de extranjeros en el mercado de cabotaje ha sido mínima, limitándose con ello potenciales beneficios para usuarios

Los puntos descritos anteriormente han contribuido a que la participación extranjera en el mercado de cabotaje sea mínima. Por ejemplo, según el análisis de estadísticas portuarias del Boletín de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante de Chile (DIRECTEMAR), edición 2020, en el año 2019, sólo un 0,3% de la carga de cabotaje se movilizó mediante naves de bandera extranjera (no reputadas como chilenas). Si bien el 11,3% de la carga de cabotaje se movilizó a través de naves extranjeras reputadas como chilenas, esto se debió realizar exclusivamente a través de empresas navieras chilenas.

e. Existe una alta concentración del mercado de cabotaje de grandes volúmenes

Según el análisis de DIRECTEMAR ya referido y a un estudio de "Quiroz y Asociados" del año 2018, en el mercado de transporte de graneles líquidos, que representa aproximadamente el 48% del mercado nacional de cabotaje, el 100% del tráfico está concentrado en sólo dos oferentes. En este sentido, aplicado el índice de Hirschman-Herfindahl (HHI) sobre dicho transporte (uno de los indicadores más comúnmente utilizados para medir el grado de concentración de una industria), se obtienen 5.338 puntos, lo cual da cuenta de un mercado altamente concentrado (la Fiscalía Nacional Económica considera que índices sobre 2.500 puntos dan cuenta de mercados altamente concentrados, y en la práctica internacional, sobre los 1.800 puntos dan cuenta de mercados concentrados). En el mercado de graneles secos, que representa el 24% del total nacional de cabotaje, los dos mayores

oferentes concentran el 93% del tráfico y el HHI respectivo es de 4.370 puntos, sin corregir por la integración de socios que participan de ambas compañías marítimas.

Es evidente entonces que la reserva del cabotaje a naves chilenas y su relación con elevados niveles de concentración en la industria, impide el ingreso de más proveedores de servicio que podrían generar mayor competencia y beneficios, tanto para las personas y empresas que necesitan movilizar su carga, como para los consumidores finales de aquellos bienes que podrían beneficiarse de un medio de transporte más barato y eficiente.

En el caso de los mercados de cabotaje sur-austral, es decir, desde la ciudad de Puerto Montt hacia el sur, donde se encuentra el denominado mercado de "conectividad", de servicios a la acuicultura y de servicios de turismo, los índices de concentración muestran niveles razonables de competencia. Todos estos servicios se desarrollan a través de naves que operan en zonas de escaso o nulo acceso por vía terrestre en el sur de Chile, y según el estudio de Quiroz y Asociados antes mencionado, los tres mayores oferentes concentran un 30% en el mercado de "conectividad", y un 51% en la industria de servicios a la acuicultura. El mercado de turismo no presenta indicios de concentración, pero es un mercado que se asocia a pasajeros, por lo que queda fuera de este análisis.

Finalmente, se encuentra el mercado de carga general de grandes distancias, que se desempeña desde la ciudad de Puerto Montt hacia el norte del país o entre puertos ubicados al norte de dicha ciudad, representando tan sólo el 5% de la carga total de cabotaje. Este mercado es operado por muy pocos actores que movilizan una gran variedad de productos.

f. Existen requisitos especiales para constituir una empresa naviera chilena y para enarbolar pabellón nacional

En paralelo a las restricciones mencionadas por la reserva de bandera para efectuar cabotaje y a sus consecuencias de un mercado cerrado y concentrado, el artículo 11 del decreto ley N° 2.222, de 1978, que Sustituye la Ley de Navegación, establece aún más barreras de entrada para la participación de extranjeros, en cuanto señala que si el propietario de una nave fuere una sociedad, se considerará chilena siempre que tenga su domicilio principal y su sede real y efectiva en Chile; 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. Además, los requisitos anteriores se deben cumplir para las personas jurídicas socias de una sociedad propietaria de naves, lo que dificulta aún más la llegada de capitales extranjeros que desean entrar en este mercado.

Por otra parte, el artículo 14 de la mencionada ley establece que, para mantener enarbolado el pabellón nacional, es decir, mantener en operación una nave de bandera nacional, su capitán, y el 100% de la oficialidad y tripulación deben ser chilenos, difiriendo de la normativa laboral que rige para todo el resto de las industrias del país.

g. OBJETIVOS DEL PROYECTO

La apertura del cabotaje crearía condiciones para optimizar la cadena logística y el transporte multimodal, generando mejoras de competitividad en la industria y erradicando movimientos de carga ineficientes que se desarrollan en

las costas y puertos del país. En consecuencia, se buscan beneficios económicos para todos los consumidores finales de bienes del país. Por ejemplo, menores precios de flete para transporte de insumos como los combustibles podrían generar beneficios directos en las zonas extremas del país. Asimismo, el desarrollo de estas zonas aisladas se podría potenciar con tarifas más bajas de transporte marítimo entre puertos chilenos.

1. Menores tarifas por mayor número de oferentes (fomentar competencia)

Eliminar barreras de entrada incentiva la llegada de nuevos actores internacionales, provocando más oferta, y esto, a su vez, menores tarifas. Según un artículo de Agostini, Briones y Mordoj del año 2018, la apertura de cabotaje en Chile reduciría las tarifas de fletes nacionales entre un 40% y 55%, y los beneficios anuales para los usuarios podrían ir desde los USD 300 millones hasta los USD 432 millones, dependiendo de la elasticidad, precio de la demanda y las bases de comparación por distancia entre fletes efectuados por navieras nacionales y extranjeras.

b. Aprovechar ganancias logísticas derivadas de la capacidad ociosa de naves de comercio exterior

La reserva de cabotaje impide aprovechar las oportunidades de eficiencia derivadas del hecho que la mayor parte del comercio exterior chileno es transportado por naves extranjeras que recalán en más de un puerto nacional. Esto, pues aun cuando la ubicación relativa de Chile en la costa oeste de Sudamérica resulta en que buena parte de las naves de comercio exterior recalén en puertos chilenos con capacidad ociosa en sus bodegas y cubiertas, dichas naves se ven

imposibilitadas de transportar carga entre puertos chilenos (a excepción de embarques menores elegibles para el mecanismo de *waiver*, que, según lo ya mencionado, en el año 2019 correspondió a un 0,3% del total de la carga). Esto afecta tanto a carga que se origina dentro del país, como a carga de comercio internacional que se quisiera trasladar entre dos puertos chilenos.

Lo anterior es particularmente sensible en el caso de la tarea regular que realizan las empresas navieras de reposicionar contenedores vacíos entre puertos chilenos según sus propias necesidades logísticas: la reserva de carga impide la utilización de estas unidades para transportar carga durante este reposicionamiento, perdiéndose la posibilidad de transportar carga a tarifas que debieran ser comparativamente bajas.

En un escenario competitivo, las empresas navieras debieran ser capaces de generar una optimización logística de forma tal que puedan comenzar a ofrecer servicios regulares entre puertos chilenos, con tarifas menores asociadas a su bajo costo marginal, obteniendo así ganancias de eficiencia para los usuarios locales.

c. Mayor uso del mar como vía de transporte

Según el boletín estadístico de la DIRECTEMAR edición 2020, en el año 2019, el transporte de carga de cabotaje marítimo alcanzó 11,5 millones de toneladas. De ellas, 76% corresponde a graneles sólidos y líquidos, y sólo un 24% a carga general y conectividad. En comparación con otros países, Chile tiene una geografía particularmente apta para el cabotaje marítimo: las distancias longitudinales a recorrer son largas y los centros de generación de carga están

ubicados cerca de la costa. Sin embargo, según estadísticas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sólo el 4% de la carga de cabotaje se transporta por vía marítima (estadística que no ha variado en el tiempo).

Al incentivarse una mayor competencia dentro del mercado con la apertura del cabotaje y, con ello, una reducción de tarifas de flete, se crean las condiciones necesarias para un aumento de participación de la vía marítima en el transporte de carga a nivel nacional. De este modo, se genera un potencial ahorro por la reducción de costos de provisión y mantención de infraestructura vial, además de beneficios por menores externalidades negativas como congestión, contaminación y accidentes.

d. CONTENIDO DEL PROYECTO

El proyecto introduce modificaciones al decreto ley N° 3.059, de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante, y al decreto ley N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación.

1. Modifica el decreto ley N° 3.059, de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante

Si bien la Ley de Fomento a la Marina Mercante busca favorecer su desarrollo, esta labor debe ser llevada a cabo en cumplimiento con lo establecido en su artículo primero, es decir, *"en armonía con el interés general"*. No obstante, la regulación actual del transporte marítimo entre puntos del territorio nacional, que contempla la reserva para naves de bandera chilena, constituye una barrera a la entrada de más oferentes del servicio y, de esta forma, impide generar ganancias de eficiencia por optimización logística de las rutas y utilización de capacidad ociosa de las naves a costo marginal muy

bajo. Como resultado, se observan tarifas de flete poco competitivas, restándole así dinamismo al mercado y desincentivando el uso del mar como vía de transporte masiva.

Por los motivos expuestos es que el presente proyecto de ley plantea la apertura del cabotaje para naves extranjeras, con el fin de permitirles optimizar el uso de la capacidad de sus naves, aumentar la oferta disponible a precios competitivos y aprovechar la ruta natural que significa la extensa costa chilena. Por tanto, el proyecto de ley modifica el artículo 3° del decreto ley N° 3.059, señalando que las naves mercantes extranjeras podrán ofrecer libremente servicios de cabotaje cuando muevan carga entre dos puertos del país.

Adicionalmente, respecto al mercado de cabotaje de pasajeros, se propone eliminar el umbral de 400 pasajeros, y así permitir que cruceros extranjeros con capacidad menor puedan competir en este mercado.

Cabe mencionar que la liberación de la reserva de bandera chilena no implica tratos diferenciados para las naves extranjeras en materia laboral ni tributaria, por lo que las naves extranjeras que realicen actividades de manera permanente en Chile deberán competir en igualdad de condiciones con las navieras nacionales.

En ámbitos laborales, en virtud del principio de territorialidad, la ley laboral chilena rige íntegramente respecto de los contratos de trabajo celebrados para producir efecto en Chile, independientemente de la nacionalidad de los trabajadores o del empleador. Por ello, la apertura de cabotaje no permitirá que naves extranjeras que operen permanentemente en Chile se rijan por normativas laborales internacionales,

debiendo someterse a la regulación laboral del Código del Trabajo de Chile.

Por su parte, en materia tributaria, estas naves seguirán siendo gravadas con el impuesto adicional de los artículos 59 o 60 del decreto ley N°824 de 1974, Ley sobre Impuesto a la Renta, dependiendo si el tipo de contrato celebrado es de fletamento (arriendo) o de transporte de mercancías por mar (flete) respectivamente. Adicionalmente, de operar de manera permanente, y en caso de que se constituya un establecimiento permanente, tributarán de la misma manera que las compañías chilenas.

La liberación de la reserva de bandera implica eliminar disposiciones que se tornan innecesarias, como consecuencia de la apertura de cabotaje. Dentro de ellas se destacan:

b. Las excepciones actuales que contempla la ley a través de licitación o *waiver* junto a sus respectivos requisitos

Los incisos terceros a sexto del artículo 3° de la Ley de Fomento a la Marina Mercante establecen el mecanismo de licitación en el cual pueden participar naves extranjeras, que resulta innecesario mantenerlo al eliminar la reserva de cabotaje para banderas nacionales.

El inciso séptimo del artículo 3° establece el método de *waiver*, otorgando facultades a la autoridad marítima local para excluir a naves mercantes extranjeras del cabotaje cuando, a su juicio, existan razones suficientes para así disponerlo. Con el objeto de evitar que la apertura del cabotaje planteada en este proyecto de ley pueda verse limitada discrecionalmente, es que se elimina esta facultad.

c. La regulación existente en la ley referida al transporte de contenedores vacíos en cabotaje

El proyecto de ley elimina, además, la regulación existente en los incisos octavo y noveno del artículo 3° de la Ley de Fomento a la Marina Mercante, para hacerlo coherente a las interpretaciones legales existentes, en circunstancias que, por una parte, el numeral 5) del decreto ley N°824 de 1974, Ley sobre Impuesto a Renta, dispone *"No se considerará cabotaje al transporte de contenedores vacíos entre puntos del territorio nacional"*, y por otra, el artículo 47 de la ley N° 18.899 sobre normas complementarias de administración financiera, de incidencia presupuestaria y de personal, declara, interpretando el artículo 3° de la Ley de Fomento de la Marina Mercante Nacional, *"que el transporte de contenedores vacíos no constituye cabotaje para los efectos de reserva de carga contemplada en dicho artículo"*.

4. Modifica el decreto ley N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación

a. Se eliminan barreras para las sociedades que participan en una sociedad naviera chilena

Para poder matricular una nave en Chile, la ley actual obliga a la persona jurídica propietaria de la nave a cumplir con una serie de requisitos, a saber, tener su domicilio y sede real y efectiva en Chile, que su presidente, gerente y mayoría de directores o administradores, según el caso, sean chilenos, y que la mayoría de su capital social pertenezca a personas naturales o jurídicas chilenas.

Asimismo, estos requisitos se aplican respecto de cualquier persona jurídica que pretenda participar en el capital de la naviera dueña de la nave. Lo anterior

constituye una gran barrera de entrada a nuevos capitales para que se puedan constituir nuevas navieras en Chile.

En este sentido, el proyecto elimina estos requisitos para las empresas que inviertan a su vez en navieras chilenas, facilitando la llegada de capitales al país y fomentando la competencia.

Adicionalmente, se eliminan los requisitos para que una naviera chilena pueda matricular naves en Chile, en lo referente a la nacionalidad de sus gerentes o administradores y directores.

Sin embargo, para resguardar el uso correcto del pabellón y matrícula chilena, se mantiene el requisito establecido para poder matricular una nave en Chile, por el que se exige que su propietario sea chileno, entendiéndose por tal, en el caso de sociedades o comunidades, que tengan su domicilio efectivo en el país.

b. Armoniza el porcentaje de oficiales y tripulantes de una nave para poder enarbolar el pabellón chileno a las normas del Código del Trabajo

Actualmente la Ley de Navegación exige que, para mantener enarbolado el pabellón chileno de una nave, es obligatorio que el capitán, y el total de su oficialidad y tripulación, sean de nacionalidad chilena. Se propone reformar este requisito establecido en el artículo 14 de la Ley de Navegación, adecuándolo al porcentaje máximo de extranjeros que puede tener cualquier empleador de una industria en Chile. Esta liberación propuesta no es absoluta, ya que el porcentaje se armoniza al 15% actualmente establecido en el Código del Trabajo, equiparando esta industria a la norma general aplicable en Chile, evitando así labores de trato preferencial y/o protegidas.

Sin perjuicio de lo anterior, tratándose del capitán, se mantendrá el requisito de la nacionalidad chilena por la siguiente particularidad que amerita un análisis especial: existe una razón de representatividad de bandera fuera del territorio nacional, donde el capitán es quien asume las responsabilidades de cada nave chilena que navega en aguas internacionales. Por esta misma razón, la experiencia comparada muestra que es muy poco habitual que un país permita a un capitán extranjero enarbolar su bandera.

Del mismo modo, se mantendrá el requisito de la nacionalidad chilena para el primer oficial, a fin de mantener el mando de la embarcación en un oficial nacional, en caso de una eventual incapacidad del capitán y consecuente sucesión de mando.

Es importante destacar que esta normativa aplica para enarbolar el pabellón nacional. Sin embargo, no tiene relación con la apertura de cabotaje, por lo que a las potenciales naves extranjeras que operen en aguas territoriales, les regirá la normativa del Código del Trabajo.

c. Resguardo de la Reserva Naval de la República

Con el objetivo de resguardar los intereses nacionales en caso de guerra, conflictos internacionales que amenacen la seguridad del país, conmoción interna, calamidad pública, u otras emergencias, se establece que, además de las naves o artefactos que tengan pabellón nacional, también formarán parte de la Reserva Naval de la República a que se refiere el artículo 98 de la Ley de Navegación, las naves o artefactos navales que operen permanentemente en Chile, es decir, estas naves también serán parte del servicio nacional activo, cuando el Presidente de

la República debidamente califique uno de los casos anteriores.

Finalmente, con todo, dado que el proyecto solamente elimina la prohibición de realizar cabotaje por aguas interiores a nave extranjeras, pero no autoriza por sí mismo la navegación de ellas por dichas aguas, se deja constancia que en ningún caso lo dispuesto en esta ley modifica las otras normas de la 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.

En consecuencia, tengo el honor de someter a vuestra consideración, el siguiente

PROYECTO DE LEY :

“Artículo 1°.- Introdúcense las siguientes modificaciones al decreto ley N° 3.059, de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante:

1) Reemplázase el artículo 3° por el siguiente:

“Artículo 3°.- Se entenderá por cabotaje el transporte marítimo, fluvial o lacustre de carga o pasajeros entre puntos del territorio nacional, y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva. Las naves de bandera chilena y extranjera podrán participar en el cabotaje marítimo de cargas y pasajeros.”.

2) Reemplázase, en el inciso primero del artículo 18, la expresión “en los artículos 3° y 4°” por “en el artículo 4°”.

Artículo 2°.- Introdúcense las siguientes modificaciones al decreto ley N° 2.222, de 1978, que Sustituye la Ley de Navegación:

1) Modifícase el inciso segundo del artículo 11, de la siguiente manera:

a) 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”.

b) Elimínase en la letra b), la frase “que sus administradores, en su caso, sean chilenos;”, y

c) Elimínase la letra c).

2) Modifícase el artículo 14, en el siguiente sentido:

a) Sustitúyase en el inciso primero la frase “el capitán de la nave, su oficialidad y tripulación sean chilenos” por la frase “el capitán de la nave y el primer oficial sean chilenos”.

b) Intercálase en el inciso segundo, entre las expresiones “la contratación de personal extranjero” y “cuando ello sea indispensable”, la palabra “adicional”.

c) Elimínase en el inciso tercero la expresión “que se encuentren contratadas por empresas nacionales”.

3) Intercálase en el inciso primero del artículo 98, entre las expresiones “artefactos navales” y “forman parte”, la frase “que tengan enarbolado el pabellón nacional u operen permanentemente en territorio nacional”.

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.”.

Dios guarde a V.E.

SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE
Presidente de la República

BALDO PROKURICA PROKURICA
Ministro de Defensa Nacional

RODRIGO CERDA NORAMBUENA
Ministro de Hacienda

LUCAS PALACIOS COVARRUBIAS
Ministro de Economía,
Fomento y Turismo

GLORIA HUTT HESSE
Ministra de Transportes
y Telecomunicaciones



Ministerio de Economía
Dirección de Presupuestos
Reg. 06 GG
L.F. N°101/12.08.2021

Informe Financiero

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

Mensaje N° 156-369

I. Antecedentes

El presente proyecto busca modificar la Ley de Fomento a la Marina Mercante, contenida en el decreto ley N°3.059, de 1979, y la Ley de Navegación, contenida en el decreto ley N°2.222, de 1978, para fomentar la competencia en el mercado del cabotaje marítimo. Entre las motivaciones para modificar dichos cuerpos legales, se encuentra:

- 1) Que el cabotaje marítimo se encuentra cerrado para naves de bandera extranjera.
- 2) Que pese a existir excepciones, competidores extranjeros tienen desventajas adicionales que desincentivan su participación en el mercado, siendo estas barreras de entrada que dificultan la participación de los navieros extranjeros en el mercado.
- 3) Que la participación histórica de extranjeros en el mercado de cabotaje ha sido mínima, limitándose con ello potenciales beneficios para usuarios.
- 4) Que existe una alta concentración del mercado de cabotaje de grandes volúmenes.
- 5) Que existen requisitos especiales para constituir una empresa naviera chiena y para enarbolar pabellón nacional.

II. Contenidos

Para lograr sus objetivos, el presente proyecto modifica lo siguiente:

- 1) Decreto ley N° 3.059, de 1979, Ley de Fomento a la Marina Mercante: el proyecto de ley modifica su artículo 3º, señalando que las naves mercantes extranjeras podrán ofrecer libremente servicios de cabotaje cuando muevan carga entre dos puertos del país. Adicionalmente, respecto al mercado de cabotaje de

