

NUEVO SEGUNDO INFORME DE LA COMISION DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que modifica el artículo 3º del decreto ley N° 3.059, de 1979, para autorizar el cabotaje de pasajeros a cruceros de bandera extranjera, en los casos que señala.

BOLETÍN N° 9.656-15

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros, en trámite de Nuevo Segundo Informe, el proyecto de ley de la referencia, en primer trámite constitucional, iniciado en Moción de los Honorables Senadores señores Alejandro Navarro, Alejandro Guillier y Ricardo Lagos.

Con el objetivo de describir, en lo pertinente, la tramitación legislativa de la presente iniciativa al interior de la Corporación, hacemos presente que la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones aprobó en particular el proyecto de ley en estudio en su sesión de fecha 3 de octubre de 2017, despachándose a la Sala del Senado el respectivo Segundo Informe con fecha 6 de octubre del citado año.

En esta última instancia, en la sesión ordinaria 57ª, de fecha 24 de octubre de 2017, se acordó que la Moción fuera informada, asimismo, por la Comisión de Trabajo y Previsión Social antes de su discusión en particular en la Sala.

Posteriormente, en la sesión ordinaria 8ª, de fecha 10 de abril del año en curso, la Sala de la Corporación acordó considerar la iniciativa sin el Informe de la Comisión de Trabajo y Previsión Social.

Sin perjuicio de lo anterior, la referida instancia, en la sesión 9ª ordinaria, celebrada el día 11 de abril del presente año, acordó remitir nuevamente el proyecto de ley a la Comisión de Transportes y

Telecomunicaciones, para un Nuevo Segundo Informe, sobre la base de su Segundo Informe, para que luego sea remitido a la Comisión de Trabajo y Previsión Social para su estudio. Para tal efecto, se fijó un nuevo plazo de indicaciones, el cual se extendió hasta el lunes 30 de abril del corriente.

Así, se destaca que el Segundo Informe de la Comisión sólo fue aprobado por esta última, pero no por la Sala del Senado.

De ese modo, la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 41 del Reglamento del Senado, se abocó al estudio de las indicaciones presentadas al texto de su Segundo Informe.

En tal sentido, dejamos constancia de que en este Nuevo Segundo Informe se recoge el debate sólo de las indicaciones signadas con los N^{os} 6, 7, 8 y 9, remitiéndonos al Segundo Informe, de fecha 6 de octubre de 2017, respecto de las indicaciones signadas con los números 1, 2, 3, 4 y 5, en cuanto a los acuerdos adoptados en relación a ellas y sus fundamentos.

Asimismo, se resalta que se encuentran incluidos en el cuadro resumen que se inserta a continuación, los acuerdos adoptados tanto respecto de las indicaciones recaídas en el Segundo Informe como las recogidas en el presente Nuevo Segundo Informe.

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

I.- Artículos que no fueron objeto de indicaciones ni de modificaciones: ---.

II.- Indicaciones aprobadas sin modificaciones:
N^{os} 1 y 2.

III.- Indicaciones aprobadas con modificaciones: N^o 3.

IV.- Indicaciones rechazadas: N^{os} 4, 5, 6, 7, 8 y 9.

V.- Indicaciones retiradas: ---.

VI.- Indicaciones declaradas inadmisibles: ---.

Durante el análisis de este proyecto de ley, vuestra Comisión contó con la participación de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt; del Jefe de Gabinete de la Ministra, señor Juan Carlos González; del Asesor de la Subsecretaría de Telecomunicaciones, señor Adrián Fuentes y de los Asesores Legislativos de la Subsecretaría de Turismo, señora Josefina Hübner y señor Francisco Del Río.

Además, asistieron los Asesores del Honorable Senador señor García Huidobro, señor Cristián Rivas; del Honorable Senador señor Letelier, señor José Fuentes; de la Fundación Jaime Guzmán, señora Macarena Bravo y señor Cristóbal Alzamora, y de la Segpres, señor Christopher Balogh.

DISCUSIÓN EN PARTICULAR

La Comisión se abocó al estudio de las cuatro indicaciones presentadas al texto del proyecto de ley, aprobado en su Segundo Informe, dejando constancia del debate de que fueron objeto, como asimismo de las disposiciones en que ellas inciden y de los acuerdos adoptados sobre las mismas.

La iniciativa aprobada en el Segundo Informe de la Comisión consta de un artículo único que, mediante tres literales, propone introducir modificaciones al Decreto Ley N° 3.059, que establece la Ley de Fomento a la Marina Mercante.

Sin perjuicio de lo anterior, se deja constancia que todas las indicaciones presentadas para la discusión del Nuevo Segundo Informe de la Comisión recayeron exclusivamente en el artículo 3° del citado cuerpo legal.

ARTÍCULO ÚNICO

Artículo 3°

El artículo 3° del Decreto Ley N° 3.059, dispone que el cabotaje queda reservado a las naves chilenas, entendiéndose 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.

A su vez, establece que 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.

Luego, fija que 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 aquella 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.

En seguida, dispone que 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.

A su turno, determina que 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.

Posteriormente, establece que cuando se trate de volúmenes de carga iguales o inferiores a 900 toneladas y no exista disponibilidad de naves bajo pabellón chileno, la Autoridad Marítima autorizará el embarque de dichas cargas en naves mercantes extranjeras. Asimismo, 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.

A continuación, agrega que 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.

A su vez, fija que 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.

Por último, dispone que, con todo, si por nacionalidad 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.

Letra c)

La letra c), aprobada en el Segundo Informe de la Comisión, es del siguiente tenor:

“**c)** Intercálase en el artículo 3° el siguiente nuevo inciso segundo, modificándose el orden correlativo de los incisos siguientes:

“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, siempre y cuando su capacidad de transporte sea igual o superior a 400 pasajeros. Sólo se podrá efectuar cabotaje de pasajeros en naves extranjeras cuya capacidad de transporte sea inferior a 400 pasajeros, cuando en la correspondiente ruta específica no exista disponibilidad de naves chilenas, lo que será determinado y autorizado en la forma establecida en un reglamento dictado por la autoridad competente.”.

A esta letra se presentaron 3 indicaciones, signadas con los N°s 6, 7 y 8.

Indicación N° 6

6.- Del Honorable Senador señor Moreira, para sustituirla por la siguiente:

“c) Intercálase en el artículo 3° los siguientes nuevos incisos segundo, tercero, cuarto y quinto, modificándose el orden correlativo de los incisos siguientes:

“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.

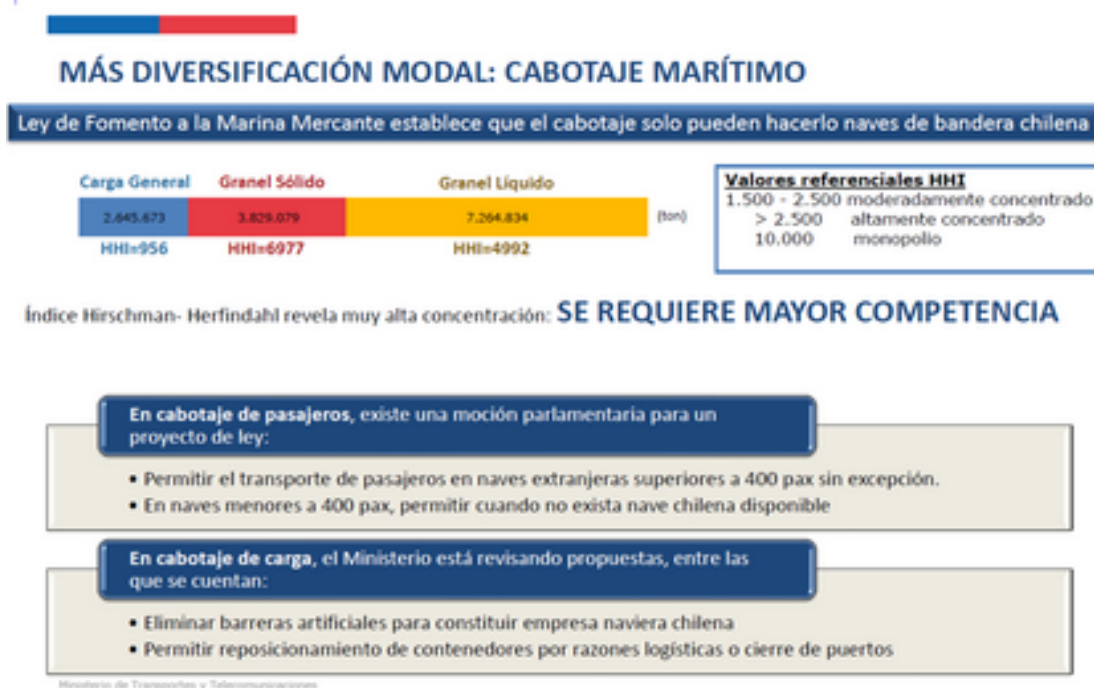
Para estos efectos, se entenderá por nave de pasajeros extranjera aquella que ofrezca a los pasajeros servicios de hotelería y restaurante, y cuya función exclusiva sea el transporte de pasajeros con fines turísticos.

Las naves de pasajeros extranjeras podrán participar en el cabotaje, siempre y cuando su capacidad de transporte sea igual o superior a 400 pasajeros, y no podrán realizar recambio de pasajeros a partir del paralelo 41° hacia el sur.

Sólo se podrá efectuar cabotaje de pasajeros en naves extranjeras, cuya capacidad de transporte sea inferior a 400 pasajeros, cuando en la correspondiente ruta específica no exista disponibilidad de naves chilenas, lo que será determinado y autorizado en la forma establecida en un reglamento dictado por la autoridad competente.”.”.

En discusión esta indicación, la **Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, previo al examen de la misma, hizo presente ciertos antecedentes por los cuales, a juicio del Ejecutivo, es conveniente la apertura del cabotaje en nuestro país en términos generales, independientemente que el proyecto en análisis se refiera exclusivamente al cabotaje de pasajeros.

En ese orden de cosas, exhibió la siguiente lámina relativa a la concentración de los mercados presente en la actividad económica en examen.



En virtud del esquema antes descrito, resaltó que el sector requiere mayor competencia y flexibilidad por parte de los operadores del mismo.

En efecto, subrayó que se advierten altos grados de concentración tanto en el cabotaje de granel sólido y líquido, lo que acarrea como consecuencia una baja en la eficacia del sistema.

En esa línea, señaló que una de las principales quejas de los transportistas de carga del sur es que existen ciertas empresas que, en determinadas áreas, operan básicamente como un monopolio, en tanto el operador respectivo sólo traslada el cargamento cuando cubre toda la capacidad de la nave, o lo hace sólo respecto de ciertas compañías con las que ha celebrado un convenio, lo que genera que tales operadores, en los hechos, administren el transporte de carga según su conveniencia comercial, perjudicando la circulación eficiente de los bienes a lo largo del territorio.

Posteriormente, expresó que indicadores internacionales revelan que existe una considerable capacidad de cabotaje disponible a nivel global de la que Chile podría tomar ventaja, alcanzando, en el caso de nuestro país, un 80% de subutilización, la que de emplearse podría descongestionar sustancialmente el transporte de carga en carreteras.

Por otra parte, agregó, en lo relativo al cabotaje de pasajeros, la apertura de dicha actividad podría introducir mucho mayor

dinamismo a la economía nacional, en todos aquellos rubros directa o indirectamente relacionados con el particular.

De ese modo, indicó que las barreras legales que rigen actualmente impiden un recambio de pasajeros por parte de naves extranjeras, rigidizando el sector e impidiendo que se efectúe un gran aporte al turismo.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Navarro, señaló que la iniciativa sólo se refiere al cabotaje de pasajeros y no de carga, sin perjuicio de compartir los planteamientos de la señora Hutt respecto de este segundo punto.

Posteriormente, consultó al Ejecutivo los impactos en materia laboral que la aprobación de la iniciativa en estudio acarrearía, en tanto haber ciertos actores que estiman que se generaría un cierto detrimento en tal ámbito de aprobarse el proyecto en examen.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, señaló que el particular ha sido analizado en detalle por parte de la Subsecretaría de Turismo, por lo que solicitó al Honorable Senador señor Navarro, en su calidad de Presidente de la Comisión, conceder el uso de la palabra al Asesor Legislativo de dicha entidad, señor Francisco Del Río.

El Asesor Legislativo de la Subsecretaría de Turismo, señor Francisco del Río, manifestó que desde el organismo que representa existe una postura favorable respecto de la Moción en análisis, en tanto se entiende que la apertura del cabotaje de pasajeros generaría importantes efectos en tres niveles de cosas.

El primero, explicó, sería la expansión exponencial de la llegada de cruceros de entretenimiento a nuestro país, en tanto se permitiría que los mismos puedan recorrer libremente los puertos nacionales, sin las restricciones que actualmente existen en esta materia.

De ese modo, señaló que con el aumento de tal actividad turística, los mercados asociados a dicho rubro podrían generar un espaldarazo considerable al desarrollo del turismo en sus diversas áreas.

El segundo nivel, agregó, dice relación con el robustecimiento de los empleos directa e indirectamente asociados al incremento del tráfico de cruceros, en tanto, con la llegada de una de estas naves, se fortalece dinámicamente el sector gastronómico, los lugares históricos para la visita de turistas y los comercios locales, como por ejemplo, las ferias artesanales, entre otros.

Por último, agregó, el tercer orden se vincula con el enorme potencial económico que tales embarcaciones generan, lo que se verifica con la gran demanda de reabastecimiento que las mismas producen, lo que puede llevar a que determinadas zonas del país, tales como Coquimbo, Talcahuano, Valparaíso o Puerto Montt, por sólo nombrar a algunas ciudades asociadas, desarrollen ciertas actividades económicas que ahora serían insospechadas.

Sin perjuicio de lo anterior, manifestó que si bien la norma general es que los países protejan el cabotaje sólo respecto de naves nacionales, la iniciativa genera considerables posibilidades de expansión turística de vital importancia para la economía del país, por lo que de ser aprobada la medida en debate, surgirán nuevos problemas y desafíos que deberán ser revisados y monitoreados, por ejemplo, en materia de capacitación y reconversión laboral.

Precisamente en este ámbito, añadió, es que se debe dejar claro que el personal de las naves extranjeras que arriban al país se rigen por el ordenamiento en donde se haya celebrado el respectivo contrato de trabajo, ya sea la legislación del Estado de origen de la travesía o en el de alguno de los puertos en donde la embarcación haya recalado en su viaje.

Así, subrayó que no es correcto entender que una vez ingresada la nave a territorio chileno el personal de las naves pase a regirse por el ordenamiento laboral nacional.

En efecto, expresó que las normas sobre navegación marítima en materia de cruceros son el resultado de estándares internacionales ISO (International Organization for Standardization), las cuales son superiores, en ciertos casos, a las reglas nacionales sobre el particular.

El Honorable Senador señor Letelier, expresó que, si bien comparte las observaciones efectuadas por la señora Ministra respecto del cabotaje de carga, lo que ha generado, en su opinión, un problema de ineficacia en el traslado de mercancías a lo largo de nuestro país, ello no podría ser tratado en la presente iniciativa, en tanto apartarse de las ideas matrices de la misma.

Sin perjuicio de lo anterior, sugirió que se estudie la presentación de un proyecto sobre el punto, por parte del Ejecutivo y los Honorables señores Senadores miembros de la Comisión.

Posteriormente, señaló que ciertos sectores de la industria han manifestado sus preocupaciones por las labores asociadas a la Dirección de Territorio Marítimo (DIRECTEMAR) por parte de las

operaciones llevadas por los prácticos de las naves, ámbito que no dice relación con la iniciativa en estudio, y que tampoco es afectado por esta última.

En la misma línea, agregó, tampoco la Moción genera una pérdida de espacio laboral para los nacionales, precisamente por las razones antes indicadas por parte del señor Del Río.

Por último, manifestó que el cabotaje e intercambio de pasajeros es una actividad positiva para el país, robusteciendo a los diversos rubros turísticos nacionales, así como a la creación directa e indirecta de nuevas opciones laborales.

El Honorable Senador señor García Huidobro, señaló que el turismo es probablemente una de las ramas productivas con mayor proyección en el futuro inmediato en Chile, en tanto ser nuestro país un destino cada vez más visitado.

Por consiguiente, expresó que el permitir el cabotaje de pasajeros por parte de naves extranjeras es coherente con dicha situación.

No obstante lo mencionado, consultó al Ejecutivo si existe algún tipo de convenio internacional de reciprocidad celebrado sobre el punto.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, respondió que, independientemente de la existencia de algún instrumento internacional en este contexto, y del proteccionismo regulatorio de los demás países, Chile puede unilateralmente liberar el cabotaje de pasajeros, a fin de fortalecer su economía.

Sin perjuicio de lo anterior, resaltó que la mayor resistencia sobre el particular se sitúa por parte de los operadores situados desde Puerto Montt al Sur, los cuales han manifestado su preocupación por los alcances de la iniciativa en estudio respecto de sus actividades.

En tal sentido, afirmó que toda vez que el proyecto no genera repercusiones negativas para tales transportistas, en tanto ellos operan embarcaciones de menor envergadura a las naves contempladas por la Moción.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Navarro, expresó que, de acuerdo con la información que cuenta, las naves nacionales alcanzan una capacidad máxima de doscientos

pasajeros, por lo que la propuesta incorporada en la iniciativa en examen no genera impactos negativos respecto de aquéllos.

El Honorable Senador señor Letelier, en la misma línea de quien le antecedió en el uso de la palabra, aseveró que, al parecer, sólo existiría una embarcación chilena que podría, potencialmente, alcanzar una capacidad cercana a los cuatrocientos pasajeros, no obstante que la misma realiza una ruta entre Punta Arenas y Argentina, y no a lo largo del territorio nacional.

La Asesora Legislativa de la Subsecretaría de Turismo, señora Josefina Hübner, por su parte, retomando nuevamente la realidad comparada relativa al proteccionismo del cabotaje, explicó que dicho fenómeno se debe, mayormente, a una decisión basada en la extensión de la costa de cada Estado.

En efecto, indicó que al ser la capacidad de navegación de una embarcación limitada, resulta forzoso que la misma recale en diferentes puntos de su recorrido, por lo que tratándose de países con costas acotadas, es perfectamente posible que la nave llegue a los puertos de cada una de las naciones de su ruta, sin que sea menester que arribe a más de un puerto del mismo Estado. De esa forma, añadió, se entiende que tales países cuenten con una regulación que favorezca el cabotaje de pasajeros sólo por parte de naves nacionales.

Precisamente lo contrario, agregó, ocurre con Chile, en tanto, al ser un territorio de extenso litoral, necesariamente genera que las embarcaciones que lo recorran recalén en diversos puntos de su costa. De ahí, prosiguió, que una medida como la propuesta en estudio cobre lógica y sentido, por ser coherente con la realidad de nuestro país.

El Asesor Legislativo de la Subsecretaría de Turismo, señor Francisco Del Río, a su turno, en lo concerniente a lo señalado, en su oportunidad, por el Honorable Senador señor Letelier, manifestó que, tal como lo indicó este último, el proyecto de ley en análisis no afecta la operación de los prácticos de las embarcaciones, en tanto la regulación existente sobre el particular aplica para todo tipo de naves, no siendo los cruceros una excepción a la regla.

El Honorable Senador señor Letelier, por su parte, y en relación con el contenido de la indicación en examen, aseveró que la misma desnaturaliza el proyecto al permitir el cabotaje sólo en ciertas áreas del territorio, excluyendo a las zonas con, quizás, el mayor potencial turístico de nuestro país.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Navarro, expresó que la indicación del Honorable Senador

señor Moreira manifiesta una especial preocupación por prohibir el recambio de pasajeros al sur del paralelo 41°, el cual se sitúa justo antes del límite norte de la ciudad de Puerto Montt, medida que no le parece razonable, precisamente por las razones expuestas por quien le antecedió en el uso de la palabra.

En votación la indicación N° 6, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Navarro (Presidente), García Huidobro y Letelier, la rechazó.

Indicación N° 7

7.- Del Honorable Senador señor Quinteros, para reemplazar el inciso segundo propuesto por los siguientes incisos, nuevos:

"Las naves extranjeras solo podrán participar en el cabotaje de pasajeros si su capacidad de transporte es igual o superior a 500 pasajeros. Para estos efectos, las naves extranjeras se sujetarán al mismo régimen ambiental, laboral, tributario y aduanero aplicable a las naves nacionales que realicen servicio de cabotaje.

Al menos la mitad de los oficiales y tripulantes, respectivamente, de las naves extranjeras que se dediquen al cabotaje de pasajeros, deberán ser chilenos."

En discusión esta indicación, se hizo presente que la propuesta en estudio conserva gran parte de los elementos contemplados en la indicación N° 5, del mismo autor, la que fue rechazada 4x0 en la discusión en particular de la iniciativa en el Segundo Informe de la Comisión¹.

El Asesor de la Subsecretaría de Turismo, señor Francisco del Río, en coherencia con lo sostenido en el debate de la indicación anterior, reiteró que el personal de las naves rige sus relaciones laborales de acuerdo a la normativa pertinente del país en donde se suscribió el respectivo contrato de trabajo, por lo que no es correcto aseverar que una vez que las naves ingresan a nuestro territorio sus trabajadores inmediatamente comenzarán a sujetarse al ordenamiento laboral nacional.

A su vez, de igual modo cuestionó la regla propuesta referente a que la mitad de los oficiales y tripulantes deban ser chilenos, en tanto, en su opinión, ello no resulta viable en aquellos casos, que son los que usualmente se presentan, en que todo el personal de la embarcación fue contratado en el país de origen de la ruta, o en algunos de

¹ Cuyo debate se encuentra recogido en las páginas 10 y 11 del mencionado documento.

los puntos de recalada de la nave, por lo que no pareciera razonable establecer hipótesis excepcionales en los cuales se proceda a reemplazar a la mitad de los trabajadores del buque por nacionales.

En efecto, indicó que existió una preocupación de similar naturaleza en el momento en que se discutió el contrato especial de tripulantes de vuelo y de cabina de líneas nacionales, en el cual se dotó a estos últimos de un estatuto y régimen laboral que se adaptaba a sus condiciones. Así, agregó, en tal debate se dejó asentado con certeza que los trabajadores de compañías aéreas internacionales no se encontraban sujetos a tal normativa, precisamente porque sus contratos laborales se regían por la ley del país en donde los mismos fueron celebrados.

Sin perjuicio de lo anteriormente señalado, valoró la inquietud que revela la indicación en estudio, por lo que advirtió la posibilidad de establecer, eventualmente, una regla legal en donde se explicita que la Gobernación Marítima, que es el órgano que cuenta con la autoridad sobre la embarcación cuando la misma recalca en aguas chilenas, además de velar por los estándares básicos en materia de seguridad naviera, fiscalice la efectiva existencia de contratos de trabajo y de estándares sanitarios que protejan al personal a bordo.

Por último, si bien expresó que la regla propuesta del cincuenta por ciento de navegantes y tripulantes nacionales en naves extranjeras, se orienta en la dirección correcta de buscar nuevas fuentes laborales para nuestros compatriotas, la mayor creación de empleos por la apertura del cabotaje no viene dada por una medida de esa naturaleza, sino por la generación de trabajos asociados, de manera directa o indirecta, a las actividades que llevarán a cabo los cruceros (hotelería, gastronomía, servicios de abastecimiento, entre otros).

El Honorable Senador señor Letelier, por su parte, observó que alguna de las proposiciones incorporadas por la indicación en examen, si bien presentan un trasfondo positivo, van en contra de convenios internacionales suscritos y ratificados sobre el punto, por lo que no resulta correcta su procedencia.

Por otra parte, señaló que el aumento propuesto para las naves extranjeras, hasta una capacidad igual o superior a quinientos pasajeros, no le parece que genere alguna utilidad práctica, ya que, como se explicó previamente, no existen embarcaciones nacionales de similares características, por lo que se manifestó partidario de mantener el criterio contemplado por la Comisión en el Segundo Informe (capacidad de naves extranjeras igual o superior a cuatrocientos pasajeros).

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, en la misma línea sostenida por

quien le antecedió en el uso de la palabra, expresó como conveniente partir en el límite previamente indicado para que luego, una vez asentada la operatividad de la medida, y evaluados los efectos de la misma, gradualmente se revise el punto.

En votación la indicación N° 7, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Navarro (Presidente), García Huidobro y Letelier, la rechazó.

Indicación N° 8

8.- De la Honorable Senadora señora Goic, para suprimir, en el inciso segundo propuesto, la siguiente oración: “. Sólo se podrá efectuar cabotaje de pasajeros en naves extranjeras cuya capacidad de transporte sea inferior a 400 pasajeros,”.

En discusión esta indicación, se hizo presente que el efecto jurídico de la eliminación propuesta, es establecer que el cabotaje de pasajeros por parte de naves extranjeras, sólo sea posible cuando estas últimas tengan una capacidad igual o superior a 400 pasajeros y, copulativamente, no exista ninguna nave nacional disponible en la correspondiente ruta específica, de acuerdo a los términos contemplados en el respectivo reglamento.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Navarro, manifestó que, en su opinión, la proposición restringe en demasía la apertura del cabotaje, por lo que sugirió rechazarla a fin de ser coherente con las posiciones vertidas en el debate efectuado en la discusión de las anteriores indicaciones.

En votación la indicación N° 8, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Navarro (Presidente), García Huidobro y Letelier, la rechazó.

Letra d), nueva

Indicación N° 9

9.- Del Honorable Senador señor Pugh, para agregar una letra d), nueva, del siguiente tenor:

d) Intercálase en el artículo 3° el siguiente inciso tercero, nuevo, modificándose el orden correlativo de los incisos siguientes:

“Todos los puertos chilenos que tengan conexión con un aeropuerto internacional ubicado dentro del territorio nacional, en los que se efectúe cabotaje de pasajeros en naves extranjeras cuya capacidad de transporte sea igual o superior a 400 pasajeros, deberán contar con terminales adecuados tanto para el intercambio de pasajeros como para el manejo de las naves, que cumplan con los estándares mínimos de infraestructura y utilidad que exija la autoridad competente.”.

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador señor García Huidobro**, manifestó que si bien valora la orientación de la misma, las materias de infraestructura sobre el particular corresponden a una decisión del Ministerio de Obras Públicas, por lo que la incorporación de una regla en tal sentido debe incorporarse en el contexto de una serie de políticas públicas sobre el punto.

Sin perjuicio de lo anterior, resaltó que, obviamente, para desarrollar el turismo en la mayor medida posible se va a necesitar de la infraestructura portuaria, hotelera, gastronómica, de transporte y de conectividad adecuada, en orden a procesar el incremento en el número de visitantes que arribarán a las costas y ciudades de nuestro país.

El Honorable Senador señor Letelier, observó que la ausencia de una autoridad portuaria en Chile genera, en su opinión, una serie de deficiencias en materia de gestión de transporte y de traslado de bienes y servicios a lo largo de nuestro territorio, precisamente porque no existe un organismo que establezca políticas públicas unitarias en el sector.

En esa línea, señaló que, a su parecer, lo óptimo sería que la creación de una entidad de esa naturaleza recayera bajo la dependencia del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, al igual que el despliegue de las obras de infraestructura que sean necesarias para el desarrollo portuario, a fin de que existan directrices claras sobre el particular.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Navarro, concordó con lo aseverado por quien le antecedió en el uso de la palabra, resaltando que Perú ha invertido cinco mil millones de dólares en el fortalecimiento del puerto del Callao, a fin de potenciar geopolítica y estratégicamente la posición peruana en el pacífico, sin que en Chile se hayan evaluado, a su juicio, las distintas consecuencias que ello genera para nuestro país.

El Honorable Senador señor Letelier, sugirió que para abordar el punto se evalúe agendar una sesión especial, en el formato de un seminario, en donde diversos actores del sector expresen sus

planteamientos sobre el particular, a fin de que luego tales posiciones sirvan como antecedentes para la presentación de una iniciativa al respecto.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Navarro, se manifestó a favor de la sugerencia efectuada por el Honorable Senador señor Letelier.

El Honorable Senador señor García Huidobro, por otra parte, volviendo al debate acerca del contenido de la indicación en estudio, recomendó rechazarla, a fin de mantener íntegramente el texto despachado por la Comisión en su Segundo Informe.

En votación esta indicación, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Navarro (Presidente), García Huidobro y Letelier, la rechazó.

TEXTO DEL PROYECTO DE LEY

En consecuencia, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, os recomienda que aprobéis el proyecto de ley en referencia, bajo la misma redacción contemplada en el Segundo Informe recaído en la iniciativa en estudio, cuyo tenor es el siguiente:

PROYECTO DE LEY:

“Artículo único.- Modifícase de la siguiente forma el Decreto Ley N° 3.059, LEY DE FOMENTO A LA MARINA MERCANTE:

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

“Del Cabotaje y de las Reservas de Carga”.

b) Modifíquese el inciso primero del artículo 3° en el siguiente sentido:

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

2. Elimínase la fórmula “de pasajeros y”.

c) Intercálase en el artículo 3° el siguiente nuevo inciso segundo, modificándose el orden correlativo de los incisos siguientes:

“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, siempre y cuando su capacidad de transporte sea igual o superior a 400 pasajeros. Sólo se podrá efectuar cabotaje de pasajeros en naves extranjeras cuya capacidad de transporte sea inferior a 400 pasajeros, cuando en la correspondiente ruta específica no exista disponibilidad de naves chilenas, lo que será determinado y autorizado en la forma establecida en un reglamento dictado por la autoridad competente.”.

- - - - -

Acordado en la sesión celebrada el día **9 de mayo de 2018**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Alejandro Navarro Brain (Presidente), Alejandro García Huidobro Sanfuentes y Juan Pablo Letelier Morel.

Sala de la Comisión, a 14 de mayo de 2018.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogada Secretaria de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

NUEVO SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN PRIMER TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE MODIFICA EL ARTÍCULO 3º DEL DECRETO LEY Nº 3.059, DE 1979, PARA AUTORIZAR EL CABOTAJE DE PASAJEROS A CRUCEROS DE BANDERA EXTRANJERA, EN LOS CASOS QUE SEÑALA.

BOLETÍN Nº 9.656-15

- I. **OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** permitir el cabotaje de pasajeros, para naves de bandera extranjera con una capacidad de transporte igual o superior a 400 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. Asimismo, se pretende habilitar el cabotaje de pasajeros en embarcaciones extranjeras con una capacidad menor a 400 pasajeros, en aquellos casos en que en la correspondiente ruta específica no exista disponibilidad de naves chilenas, en conformidad al reglamento que al efecto se dicte.
- II. **ACUERDOS:**
Indicación Nº 6, rechazada 3x0.
Indicación Nº 7, rechazada 3x0.
Indicación Nº 8, rechazada 3x0.
Indicación Nº 9, rechazada 3x0.
- III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** el proyecto de ley está estructurado sobre la base de un artículo único que, mediante tres literales, propone introducir modificaciones al artículo 3º del Decreto Ley Nº 3.059, que establece la Ley de Fomento a la Marina Mercante.
- IV. **NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no presenta.
- V. **URGENCIA:** no presenta.
- VI. **ORIGEN E INICIATIVA:** Senado. Moción de los Honorables Senadores señores Alejandro Navarro, Alejandro Guillier y Ricardo Lagos.
- VII. **TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** primer trámite.
- VIII. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** ingresó al Senado con fecha 15 de octubre de 2014, dándose cuenta en la sesión ordinaria 55ª, de la

misma fecha, pasando a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

IX. **TRÁMITE REGLAMENTARIO:** Nuevo Segundo Informe.

X. **LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:**

- **Decreto Ley N° 3.059**, de 1979, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Ley de Fomento a la Marina Mercante. Título II, Epígrafe y artículo 3°.

Valparaíso, 14 de mayo de 2018.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogada Secretaria de la Comisión