



De: Dirección de Políticas Públicas, Sociedad de Fomento Fabril F.G.
Para: Oficina de Competitividad y Emprendimiento Nacional (OPEN) del Ministerio de Economía
Asunto: Propuestas en materia de Ley de Navegación, Cabotaje y Puertos
Fecha: 21 de junio de 2018

I. Ley de Navegación, Cabotaje y Puertos

Norma	<ul style="list-style-type: none">○ DFL 340 sobre Concesiones Marítimas y Decreto Ley 2222 de 1978 del Ministerio de Defensa Nacional, que sustituye la Ley de Navegación.○ Decreto Ley N° 2222, de 1978 del Ministerio de Defensa Nacional, que sustituye la Ley de Navegación.○ Decreto N° 427 de 1979, que Aprueba el Reglamento de Tarifas y Derechos de la Dirección del Litoral y de Marina Mercante (DIRECTEMAR)
Diagnóstico	<ul style="list-style-type: none">● Para enarbolar el pabellón nacional se requiere que las naves se encuentren matriculadas en Chile, donde se exige que su propietario sea chileno (Si se trata de una sociedad, deberá estar domiciliada en el país y su presidente, junto a la mayoría de sus directores y capitales, deberá ser chileno). Una vez matriculada la nave se considera chilena, accediendo a la legislación aduanera del país.● Asimismo, por el hecho que una nave se encuentre enarbolada bajo pabellón nacional, también se exige que la tripulación como su oficialidad y capitán sean de nacionalidad chilena, no permitiendo contratar personal extranjero para el desempeño de estas labores, pese a que la industria necesita cubrir estos puestos de trabajo con extranjeros por la falta de interés local en el desempeño de estas labores.● No obstante, para contratar personal extranjero se debe recurrir a la autoridad marítima para que dicte una resolución administrativa que autorice excepcionalmente la contratación requerida, estableciendo en la práctica un máximo discrecional de un 10% por nave y no por el empleador.● Por su parte, actualmente el cabotaje entre puertos nacionales se encuentra reservado para naves de bandera chilena, existiendo

sólo 3 casos de excepción en que naves mercantes extranjeras pueden proveer este servicio:

- licitación pública para cargas mayores a 900 ton;
 - permiso especial o waiver para cargas menores o iguales a 900 ton;
 - reputación temporal de naves.
- Sin embargo, el incremento en los días de cierre de puertos, más la llegada de grandes naves que requieren concentrar carga en menos recaladas, demanda flexibilidad del sistema marítimo – portuario para adaptar las rutas. Sólo en el año 2017 se reporta un total anual de días de cierre de puerto por condiciones meteorológicas de aproximadamente 317 días. De hecho, según datos aportados por la Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G., tener cerrado un puerto 30 días por efectos climáticos tiene un costo por día sin operar de \$US8,7 millones, sin considerar que los criterios que se manejan por las autoridades para estos efectos están obsoletos, especialmente considerando que conforme a las condiciones meteorológicas muchas veces, es factible continuar las operaciones de atraque y descarga de las naves en forma segura.
 - La normativa actual exige que toda nave deba pagar los servicios de señalización marítima según las tarifas establecidas en el Decreto N° 427 de 1979 , cuya fijación y cobro está entregada a la DIRECTEMAR. El cobro de esta tarifa no tiene ninguna relación económica con el costo de proveer el servicio de faros y baliza, situación que fue confirmada a través del “Estudio de Definición de una Estructura Tarifaria para el Servicio de Faros y Balizas” del año 2012, realizado por los economistas Ricardo Paredes M. y José Manuel Sapag, por encargo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el marco de la Agenda de Impulso Competitivo del Ministerio de Economía. Este estudio arrojó que los ingresos de DIRECTEMAR producto de la tarificación por F&B le generaron una utilidad del 61% sobre los costos de prestar tal servicio.
 - Algunas empresas portuarias estatales cobran la Tarifa de Uso Portuario (TUP) a las naves que utilizan aguas abrigadas artificialmente con obras realizadas por las empresas o por el Estado. En el caso de puertos privados, sólo Puerto Angamos tiene una tarifa similar. A nivel de las empresas estatales, dicha tarifa fue creada para financiar la mantención, prolongación o construcción de las obras de abrigo y el dragado estructural necesario para el desarrollo del puerto. Sin embargo, la

	<p>recaudación de la TUP no se ha traducido en nuevas obras de abrigo o en inversiones que aseguren aguas abrigadas que permitan una mayor operatividad del puerto para realizar faenas de carga/descarga.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La regulación de las Comisiones Regional del Uso del Borde Costero (CRUBC) es ambigua, prestándose su validez, calidad carácter vinculante de sus pronunciamientos a cuestionamientos, especialmente considerando el poder de decisión que se le ha brindado a la respuesta CRUBC por la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas para el otorgamiento de concesiones marítimas, el cúmulo de garantías expresadas y que eventualmente, se pueden ver afectadas por la opinión de un órgano que carece de consagración legal. • Se requiere entonces hacer más competitiva la bandera nacional para fomentar la Marina Mercante y modernizar el actual marco regulatorio promoviendo incentivos tributarios similares a los que tienen otras industrias del transporte, cobrar una tarifa de faro y baliza razonable económicamente, y levantar las restricciones de contratación existentes, entre otros elementos.
Propuestas	<ul style="list-style-type: none"> • Eliminar la exigencia de propietario chileno para matricular naves en el país, para que puedan enarbolar el pabellón nacional sin los requisitos de propiedad chilena que establece el artículo 11 de la Ley, restringiendo los requisitos que se exigen para esos efectos a la iniciación de actividades autorizada por el Servicio de Impuestos Internos de Chile, y que su giro principal sea empresa de transporte marítimo o empresa naviera. • Mantener la exigencia de nacionalidad chilena para el capitán de la nave, haciéndole aplicable a la tripulación y oficialidad los límites de contratación generales que establece el artículo 19 del Código del Trabajo, determinándose la base porcentual de contratación respecto de la totalidad de los trabajadores embarcados o gente de mar de cada nave de la correspondiente empresa, y tomándose en consideración esta tripulación para efectos de mantener enarbolado el pabellón nacional. • Autorizar a naves extranjeras en caso de cierre de puertos a efectuar trasbordos de contenedores entre puertos nacionales cuyo origen o destino sea un país extranjero, para darle flexibilidad al sistema portuario y evitar que carga de origen/destino nacional sea dejada en puertos extranjeros con el consiguiente mayor costo por manipuleo y los movimientos perdidos para el sector portuario nacional. • Autorizar a naves extranjeras a reposicionar contenedores vacíos entre puertos nacionales.

	<ul style="list-style-type: none">• Permitir el cabotaje zonal entre los países de la Alianza del Pacífico.• Respecto al permiso especial o waiver que otorga la autoridad marítima a las naves mercantes extranjeras, para los casos en que trasladan volúmenes de carga iguales o inferiores a 900 toneladas, y (ii) no exista disponibilidad de naves bajo pabellón chileno, se propone establecer la posibilidad de que esta autorización sea otorgada por el plazo de un año, pudiendo además renovar dicha autorización automáticamente en la medida que se mantengan las condiciones bajo las cuales fue otorgada inicialmente.• Revisar las condiciones que fija la Circular A-31/002 que establece el procedimiento y requisitos para la elaboración y tramitación de Estudios de Maniobrabilidad para instalaciones portuarias que fijan los estándares climáticos para el cierre de puertos.
--	---