



# CABOTAJE EN CHILE (2017)

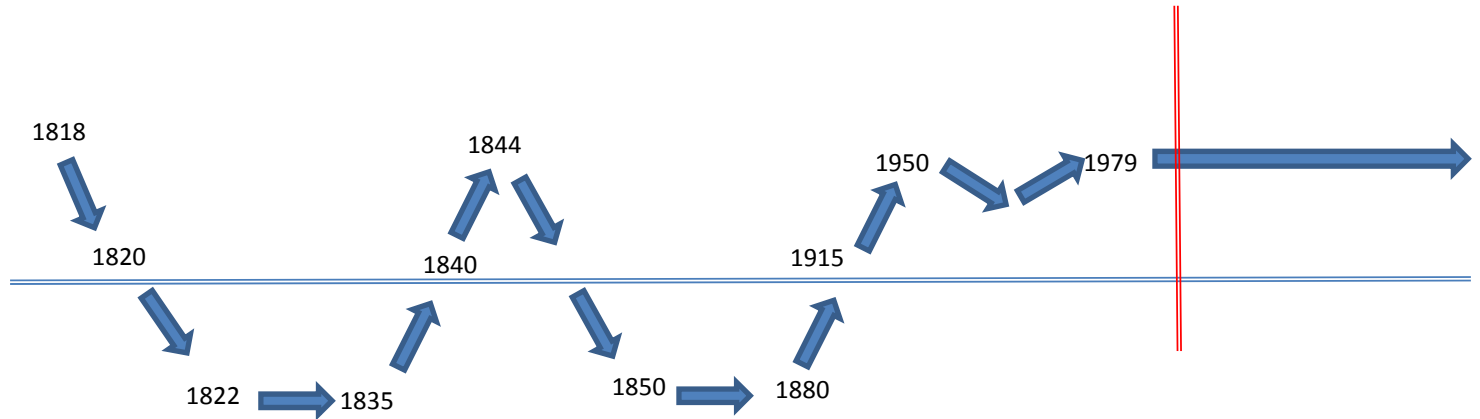
- 1.- INTRODUCCIÓN
- 2.- DL 3.059 LEY DE FOMENTO A LA MARINA MERCANTE 1979
- 3.- LA RESERVA DEL CABOTAJE
  - 3.1.- LA RESERVA PROPIAMENTE TAL
  - 3.2.- EXCEPCIONES A LA RESERVA
  - 3.3.- APLICACIÓN PRÁCTICA
- 4.- EFECTOS GENERALES
- 5.- ANTECEDENTES ADICIONALES
- 6.- SÍNTESIS – ALTERNATIVAS - CONCLUSIÓN



# CABOTAJE EN CHILE (2017)



## 1.- INTRODUCCIÓN



**“...querer que Chile tenga  
Marina de Guerra propiamente  
tal, sin que de antemano posea  
la Mercante...”**  
B.O. 1817

CABOTAJE EN CHILE  
(2017)



**2.- DL 3.059 LEY DE FOMENTO A LA MARINA MERCANTE, 1979**

**La adaptación de la teoría jurídica a las realidad concreta**

- a. Gobierno (1973 )
- b. Aislamiento Comercial Internacional
- c. 1977 Conflicto del Canal Beagle
- d. Nueva constitución para 1980
- e. Banderas de Conveniencia
- f. Administradoras de naves.

- a. Mundo globalizado
- b. Grandes compañías navieras de carga y pasajeros transnacionales
- c. Tráficos de cobertura global.
- c. Flota y tripulaciones operadas por agencias internacionales de administración
- d. Transporte marítimo y aéreo con sistema de transbordos.
- e. Política de integración regional

1978



2017

## CABOTAJE EN CHILE (2017)



### 3.- LA RESERVA DEL CABOTAJE

#### 3.1.- LA RESERVA PROPIAMENTE TAL

A) Artículo 3°: **El cabotaje queda reservado a las naves chilenas.....**

B) **Nave Chilena** : Artículo 11 de la ley de Navegación DL 2.222 de 1978. *“Para matricular una nave en Chile se requiere que su propietario sea chileno y que se cumplan los demás requisitos que este título establece”.*

Si el propietario de una nave fuere una sociedad, **se considerará chilena siempre que :**

- Tenga en Chile su domicilio principal y su sede real y efectiva;
- Su presidente, gerente y mayoría de directores o administradores, según el caso, sean chilenos;
- La mayoría del capital social pertenezca a personas naturales o jurídicas chilenas.

C) **Impuestos:** Limitaciones y barreras de entrada señaladas, **el artículo 59 número 5 de la Ley de Impuesto a la Renta** establece un impuesto adicional del 20% sobre el valor del arriendo, cuando una nave extranjera es arrendada para la realización de cabotaje.



**CABOTAJE EN CHILE**  
**(2017)**



**3.2.- EXCEPCIONES  
A LA RESERVA**

**LICITACIÓN PÚBLICA CONVOCADA  
POR EL USUARIO:**

- Volúmenes de carga superiores a 900 toneladas.
- Comparación de tarifas, las ofertas económicas de servicios con naves extranjeras se castigan.

**WAIVER o PERMISO ESPECIAL:**

- Volúmenes de cargas iguales o inferiores a 900 toneladas.
- No exista disponibilidad de naves nacionales.
- Autoridad Marítima podrá autorizar el embarque.

**REPUTACIÓN DE NAVES o  
RECONOCIMIENTO TEMPORAL**

(Arriendo de una nave mercante extranjera por empresa naviera nacional)

- Plazo de hasta seis meses.
- Tonelaje máximo reputado no puede exceder el 50% del tonelaje propio.



CABOTAJE EN CHILE  
(2017)



**3.3.- APLICACIÓN PRÁCTICA DE LAS EXCEPCIONES**

**LICITACIÓN PÚBLICA CONVOCADA POR EL USUARIO**  
Naturaleza dinámica del negocio naviero, sumada a las barreras se hacen impracticables.

**WAIVER o PERMISO ESPECIAL**  
Aplicable básicamente a la carga general por limitación de tonelaje. Hoy es equivalente a un "mero trámite".

**REPUTACIÓN DE NAVES o RECONOCIMIENTO TEMPORAL**  
La venta de bandera.  
% del valor del arriendo + fee.  
(Honorarios de reputación )

**NACIONALIDAD DEL PROPIETARIO O ARMADOR**  
Personas naturales que aparecen legalmente como propietarios de empresas extranjeras.

**SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS**  
Puerto de entrada o salida  
Definición

# CABOTAJE EN CHILE (2017)

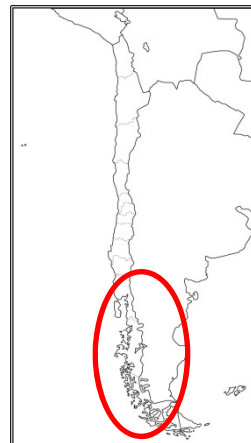


## 4.- EFECTOS GENERALES

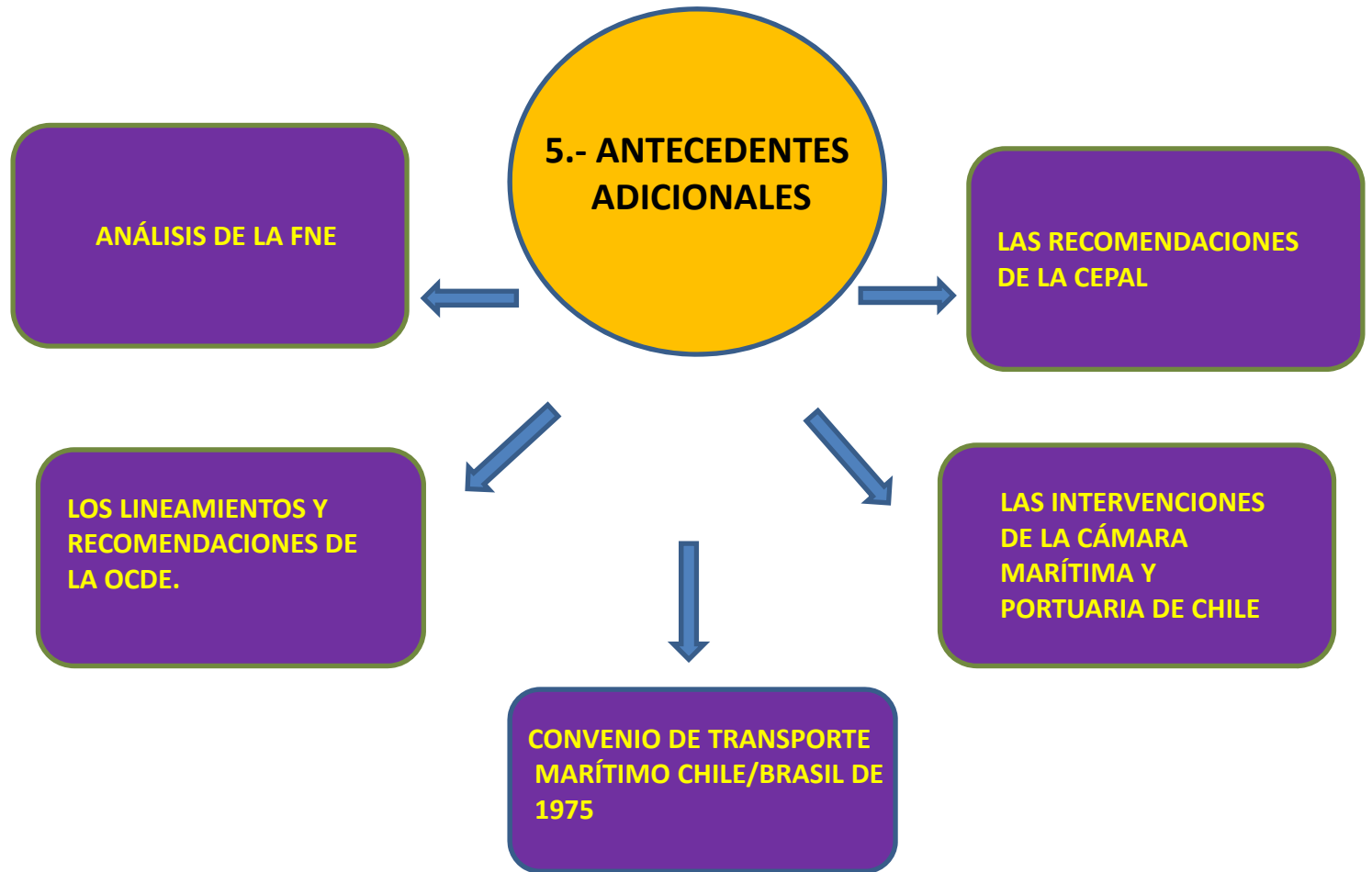
- a. Cambio de bandera a bandera de conveniencia.
- b. Tripulaciones chilenas navegando en % equivalente con matrículas extranjeras.
- c. Paulatinamente la desaparición de las empresas navieras chilenas
- d. Concentración de la oferta.
- e. Servicio casi inexistente, muy baja frecuencia (con excepción del tráfico regional en la zona sur)



- a. Espacio disponible no utilizable.
- b. Imposibilidad de transbordar en Chile si hay cabotaje en la conexión.
- c. Problemas operativos inmediatos con altos costos.
- d. Reposicionamiento de contenedores
- e. Poca frecuencia y concentración para exportaciones e importaciones con conexión de o hacia el exterior.
- f. Incremento de costos y riesgos por faenas de alije y sobreestadía



**CABOTAJE EN CHILE**  
**(2017)**

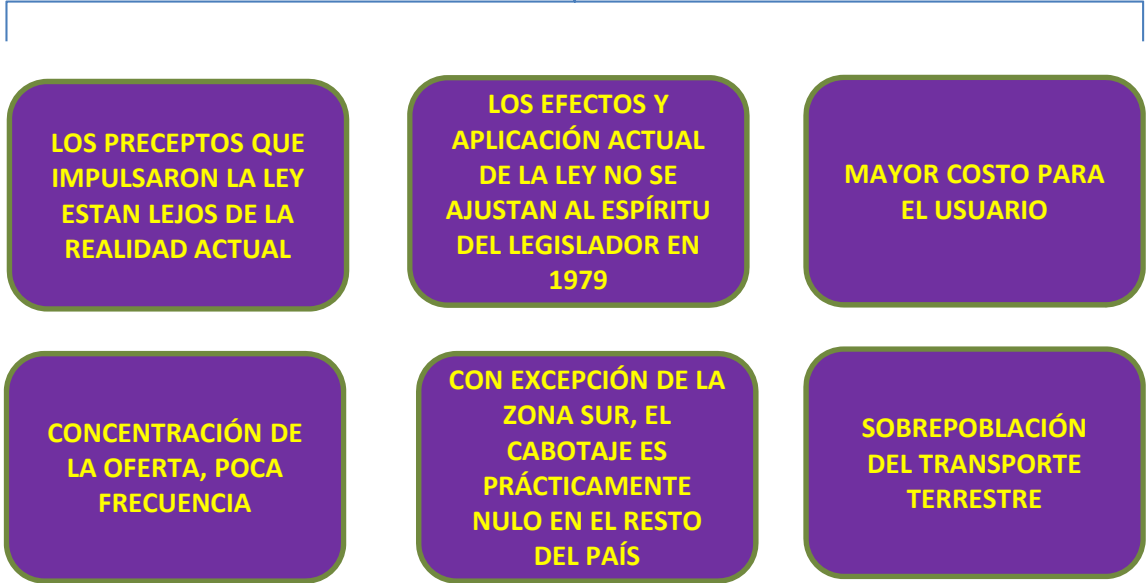




**CABOTAJE EN CHILE**  
**(2017)**



**SÍNTESIS**



**CABOTAJE EN CHILE**  
**(2017)**



CABOTAJE EN CHILE  
(2017)



CONCLUSIÓN



**Parece imperativo una adaptación de la teoría jurídica a las realidades concretas a través de una modificación sustancial del DL 3059 de 1979**

CABOTAJE EN CHILE  
(2017)



**GRACIAS**

**JAVIER GONZALEZ L  
PILOTO PRIMERO MMN  
ABOGADO**