

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA DE CABOTAJE MARÍTIMO DE CARGA EN CHILE

ELIZABETH ASTUDILLO ARANCIBIA

Magíster en Administración y Gestión Portuaria

Universidad de Valparaíso

Agosto 2020

CONTENIDOS

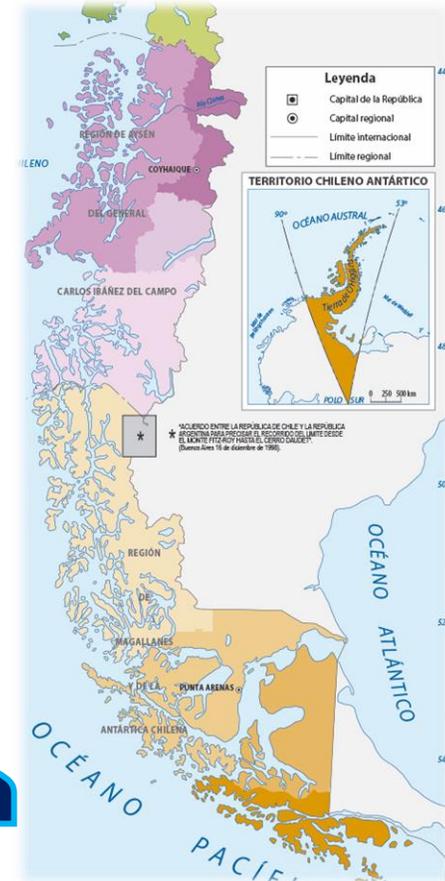
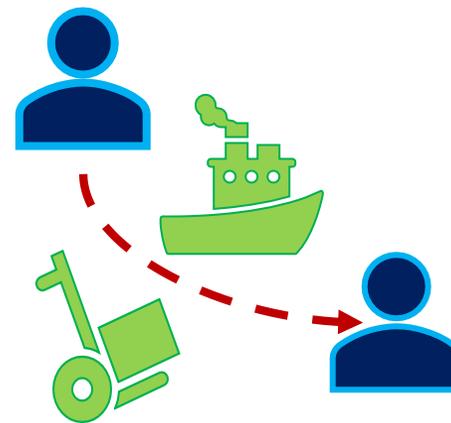
1. **Introducción**
2. **Objetivos**
3. **Marco teórico**
4. **Metodología**
5. **Resultados**
6. **Discusión**
7. **Conclusión**



1. INTRODUCCIÓN



CONTEXTUALIZACIÓN DEL TEMA



CONTEXTUALIZACIÓN DEL TEMA



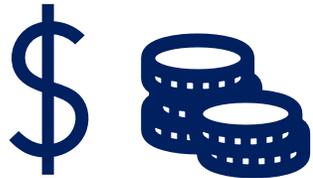
- Ley de Fomento a la Marina Mercante



- Participación de cabotaje marítimo (2018) fue equivalente al 18 % correspondiente a 13,4 millones de toneladas.



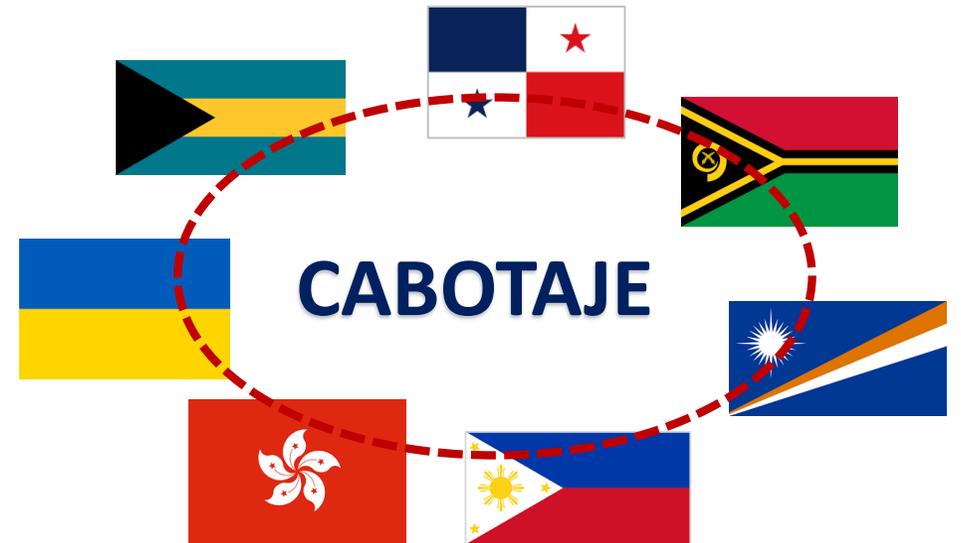
CONTEXTUALIZACIÓN DEL TEMA



- Tarifas más competitivas



- Buques internacionales
- Capacidad ociosa
- Escalas más de un Puerto.



2. OBJETIVOS



OBJETIVO GENERAL

- Realizar un análisis de la política de cabotaje en Chile que detalle los beneficios y complicaciones que presenta el cabotaje, al estar bajo la Ley de Fomento a la Marina Mercante D.L 3.059 de 1979.

OBJETIVO ESPECÍFICOS

- Describir el funcionamiento del cabotaje en Chile bajo la ley de fomento a la marina mercante D.L 3.059 de 1979.
- Determinar las dificultades existentes para naves nacionales y extranjeras que realizan cabotaje en Chile.
- Describir la evolución del cabotaje en Chile y sus excepciones a la reserva de carga.

OBJETIVO ESPECÍFICOS

- Establecer si las condiciones legales para la realización de cabotaje por parte de naves extranjeras responden a las actuales demandas del transporte de carga nacional por vía marítima.
- Identificar los eventuales impactos que enfrentaría el cabotaje y la marina mercante nacional con la eventual apertura del cabotaje a naves extranjeras.
- Proponer alternativas que permitan mejorar y fomentar el cabotaje en Chile.

3. MARCO TEÓRICO



CABOTAJE MARÍTIMO

NACIONALIDAD

“Un vínculo jurídico que une a la nave con un estado determinado, sometiéndole a su soberanía y jurisdicción, como estado de pabellón. Ella se determina por el país en cuyo sistema registral se matricula y le permitirá enarbolar su pabellón” (Barroilhet Acevedo, 2016).

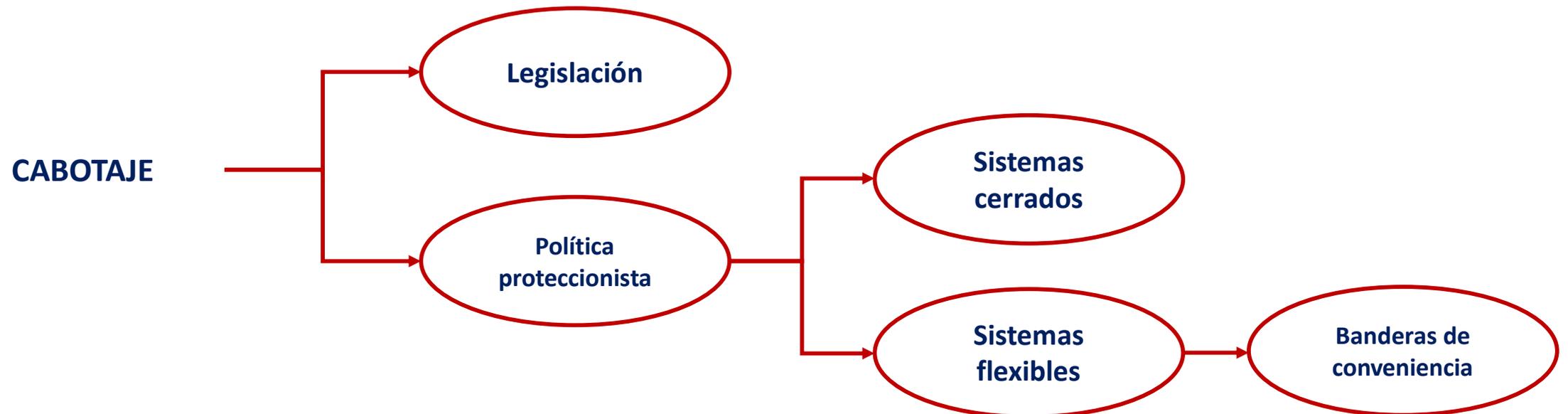
MATRÍCULA

La fuente del vínculo legal que existe entre la nave y el estado de pabellón

CABOTAJE MARÍTIMO

Cabotaje según la **RAE**:

"Navegación que hacen los buques entre los puertos de un mismo país sin apartarse de la costa"



CABOTAJE MARÍTIMO

Banderas de conveniencia:

“Es aquel buque que enarbola el pabellón de un país diferente al de su propietario”.
(International Transport Workers' Federation, 2018)

Un barco  puede ser matriculado en 
Charterado por un operador  y emplear marineros 

CABOTAJE MARÍTIMO

Ventajas

- Fácil obtención
- Tasas de registro bajas
- Impuestos bajos o inexistentes
- Plena libertad de contratación
- Legislación laboral más flexible

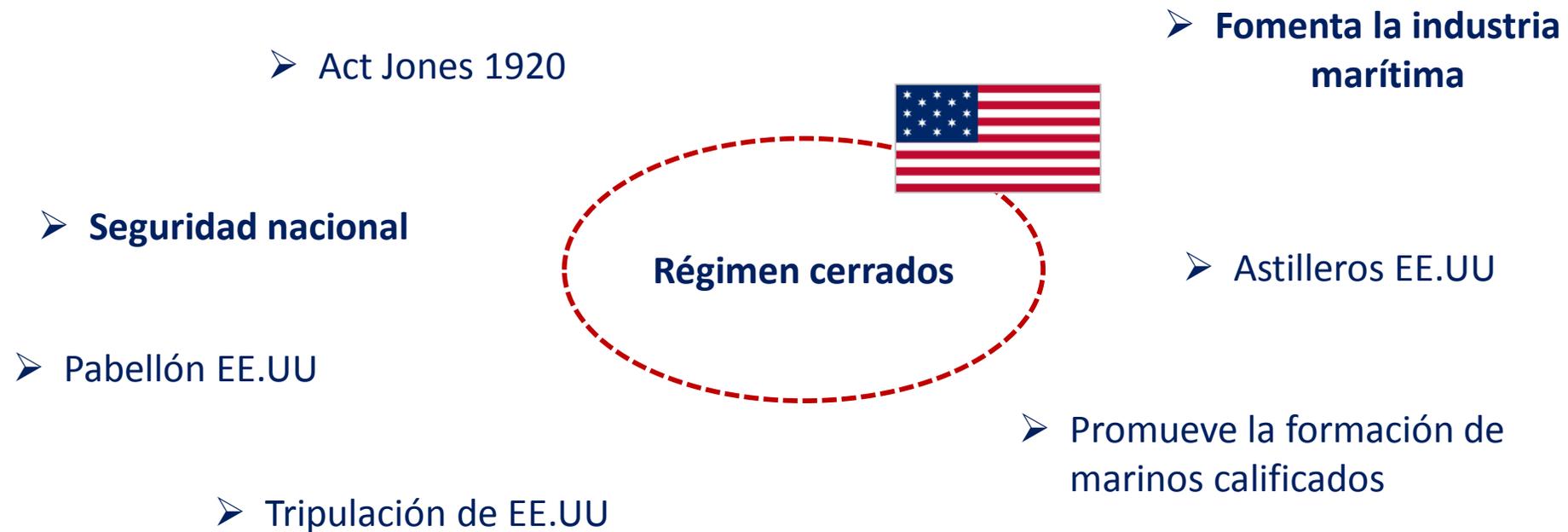


Desventajas

- Pobre formación de los tripulantes
- Condiciones a bordo deficientes
- Vulneración de los derechos laborales

Operar bajo una bandera de convivencia se traduce en **disminución en los costos de tripulación y seguridad**, lo que permite **mejores tarifas para los embarcadores**.

POLÍTICAS DE CABOTAJE INTERNACIONALES



POLÍTICAS DE CABOTAJE INTERNACIONALES

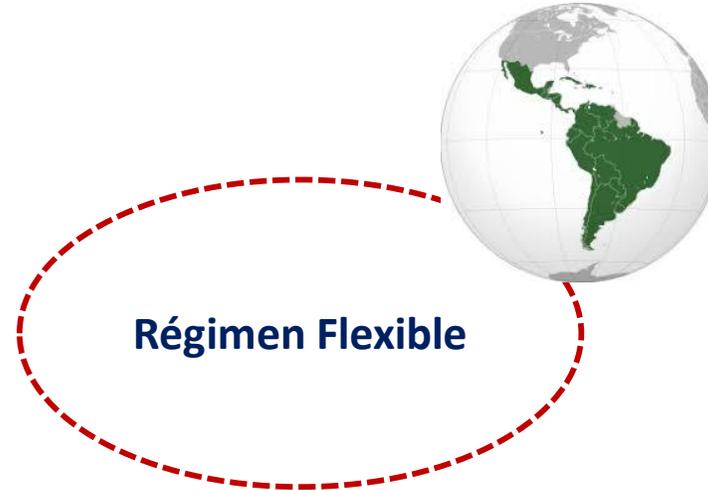


En España **el capitán, primer oficial y 50% del resto de la tripulación** debe tener nacionalidad de la UE.

POLÍTICAS DE CABOTAJE INTERNACIONALES

- Permiten la participación de buques extranjeros **bajo excepciones**

-  Permiten buques extranjeros bajo **fletamento** por **empresa naviera brasileña**



-  Cuando **no existen** naves **nacionales** disponibles

-  La **autoridad marítima** otorga permisos de **forma excepcional**

-  **Liberó** el cabotaje

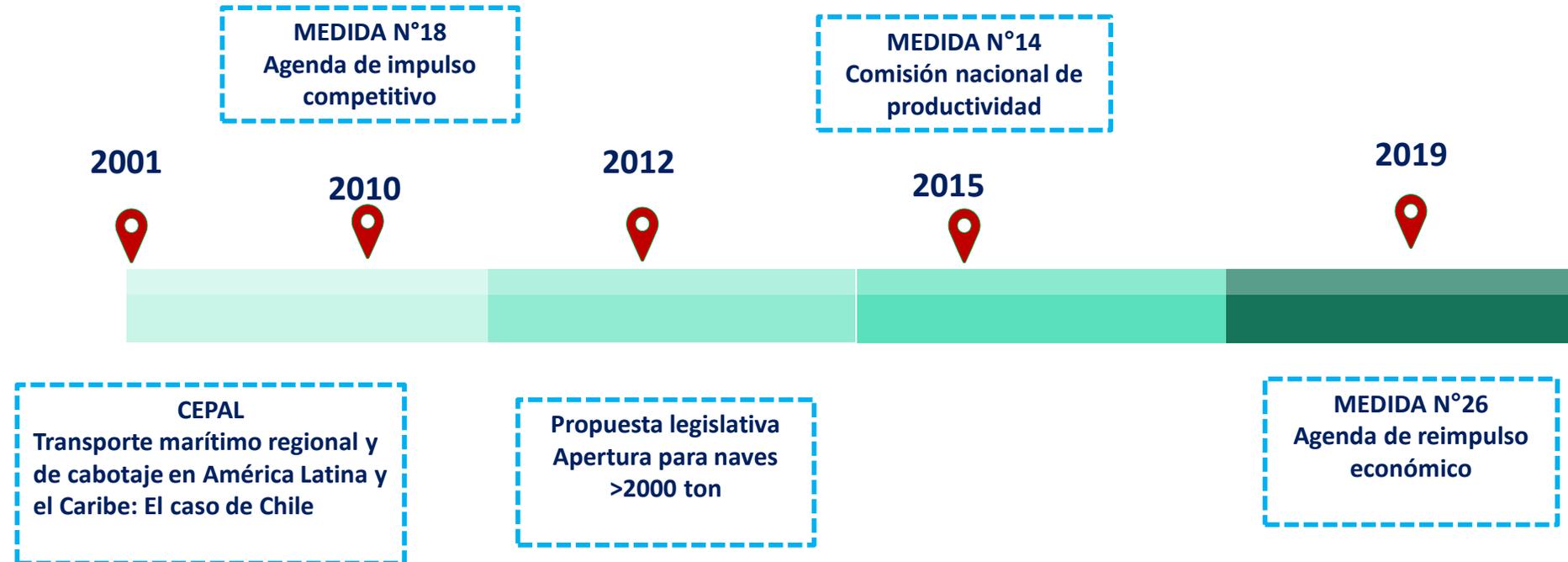
POLÍTICAS DE CABOTAJE EN CHILE



- Desde la década del 90 en Chile existe la preocupación por fomentar el desarrollo del transporte marítimo nacional.
- Baja rentabilidad y tramitación burocrática.
- Cabotaje es considerado un modo de transporte unimodal cuando requiere de otro modo de transporte en su cadena logística.



POLÍTICAS DE CABOTAJE EN CHILE



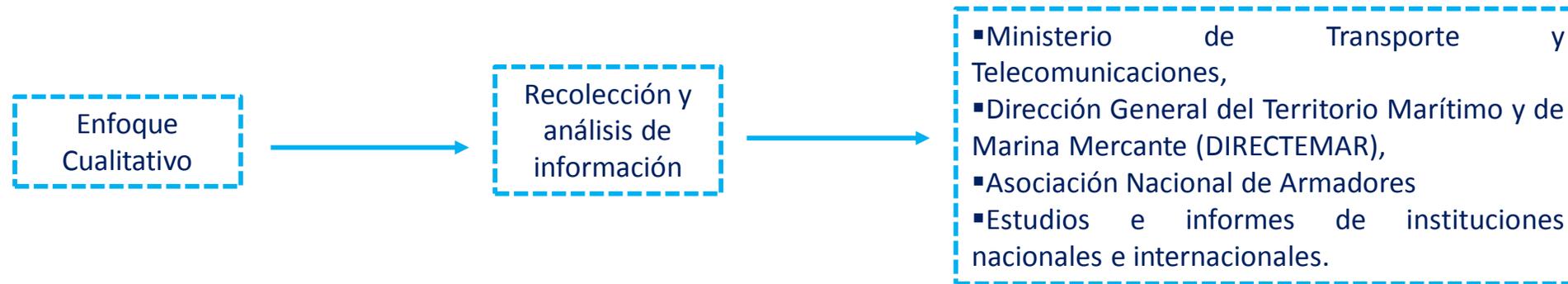
Aumentar la utilización del **modo marítimo** por razones económicas y ambientales, **levantando las barreras legales** justificándose en que un flete entre **Santiago y Callao** es menor que **San Antonio - Iquique** a pesar de que es mayor la distancia

El **80%** de los estados marítimos costero de la ONU poseen leyes de cabotaje orientadas a **restringir la actividad marítima extranjera** para **proteger la industria naviera local**.

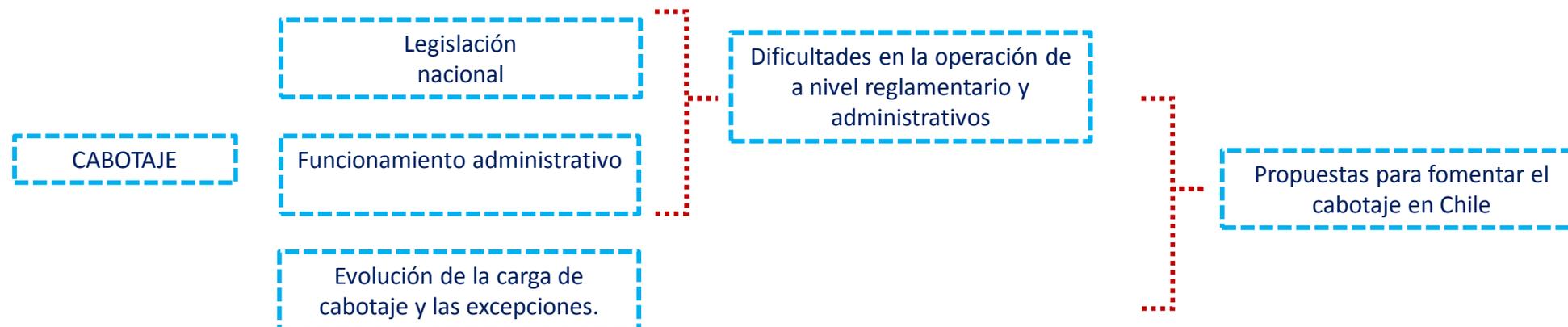
4. METODOLOGÍA



DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN



PROCESO METODOLÓGICO



5. RESULTADOS



SITUACIÓN ACTUAL DEL CABOTAJE DE CARGA EN CHILE

D.L 3.059 de 1979:

*“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**”*

Ordenanza Aduanera art.2 D.F.L. N°30/2004:

*“Transporte por mar de **mercancías nacionales o nacionalizadas** o la simple navegación entre dos puntos de la costa del país, aunque sea por **fuera de sus aguas territoriales**, pero **sin tocar puerto extranjero**”.*

La navegación entre Chile insular y continental es **CABOTAJE**

SITUACIÓN ACTUAL DEL CABOTAJE DE CARGA EN CHILE

El transporte de carga marítima entre puertos chilenos se encuentra **reservado** por ley en un **100% a naves chilenas**.

Naves chilenas: Son todas aquellas naves inscritas en los registros de matrícula nacional.

Registro de naves (Artículo 11 Ley de navegación)

- Propietario chileno (Sociedad o comunidad)
- Debe estar domiciliado en el Chile
- Administradores chilenos
- Mayoría del capital o de los derechos en la comunidad deben pertenecer a personas naturales o jurídicas chilenas



- Capitán
- Oficialidad
- Tripulación

EXCEPCIONES DE LA RESERVA DE CARGA

Artículo 3 LFMM: El cabotaje queda reservado para naves chilenas



➤ **Licitación pública > 900 ton**

- La adjudicación las **ofertas** de naves mercantes extranjeras se **incrementa en 6%**
- Las empresas navieras nacionales que participaron tienen derecho a **reclamar la carga**.
- La **reclamación es acogida** y usuario embarca deberá **pagar una multa** entre **1%- 25%** del valor del flete.

➤ **Waivers o permiso especial < 900 ton**

- Autoriza el MTT
- Verifica la Autoridad Marítima que **NO** existan naves disponibles con pabellón nacional.
- 20% impuesto por uso y goce temporal de naves extranjeras en cabotaje.

EXCEPCIONES DE LA RESERVA DE CARGA



- Reputación de naves
 - **Nave arrendada a casco desnudo con promesa u opción de compra**, con antigüedad no mayor a 5 años y que el plazo para celebrar el contrato no sea superior a 8 años. Si la antigüedad es menor a 1 año, este plazo se extiende hasta 10 años.
 - Las **naves arrendadas o fletadas** por empresas navieras chilena, siempre que el arrendamiento o fletamento sea por un plazo no superior a **seis meses**.
 - Las **naves que sean arrendadas a casco desnudo, sin compromiso de compra** para establecer en forma experimental, un **nuevo tráfico naviero**.

OTRAS DIFICULTADES / TRÁMITES ADMINISTRATIVOS

- Programación naviera y solicitud de servicios,
- Solicitud de recepción y despacho de naves,
- Pago de servicios portuarios,
- Contratación empresa de muellaje,
- Manifiesto de carga
- Solicitud de remolcadores y practicaje.



OTRAS DIFICULTADES/ CONTRATACIÓN Y DERECHOS LABORALES



Nave chilena = Marineros 100% chilenos

Art.19: "El ochenta y cinco por ciento, a lo menos, de los trabajadores que sirvan a un mismo empleador será de **nacionalidad chilena**. Se exceptúa de esta disposición el empleador que no ocupa más de veinticinco (25) trabajadores "

- Pago de cotizaciones de seguridad social y las obligaciones con instituciones previsionales.

Mayor regulación laboral en comparación con buques con bandera de conveniencia

OTRAS DIFICULTADES/ COBROS PORTUARIOS



Tarifa por uso de puerto
(TUP)



Practicaje y pilotaje

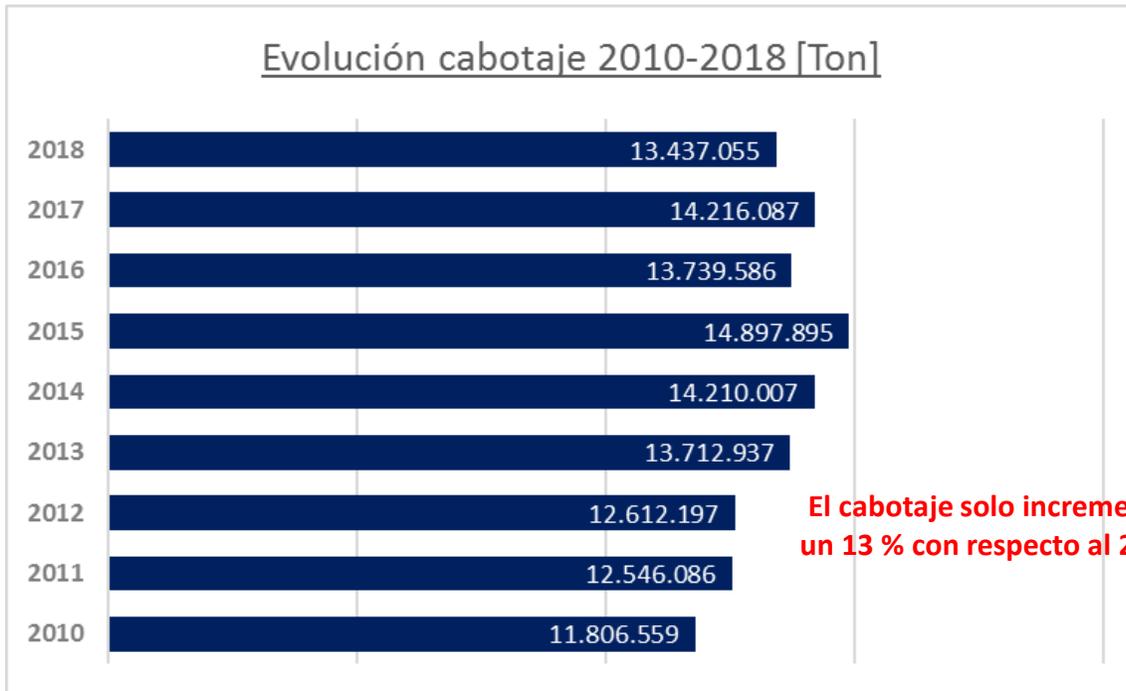


Señalización marítima

TUP y practicaaje **se cancelan** en puerto de **origen y destino**.

EVOLUCIÓN CABOTAJE DE CARGA EN CHILE

Gráfico 5-1 Tonelaje transportado en cabotaje 2010-2018.



Fuente: Elaboración propia en base a estadística entregada por el Ministerio de transporte y telecomunicaciones a través de Ley de transparencia.

Puertos de origen carga de cabotaje: Quintero, Terminal Otway, San Vicente, San Antonio.

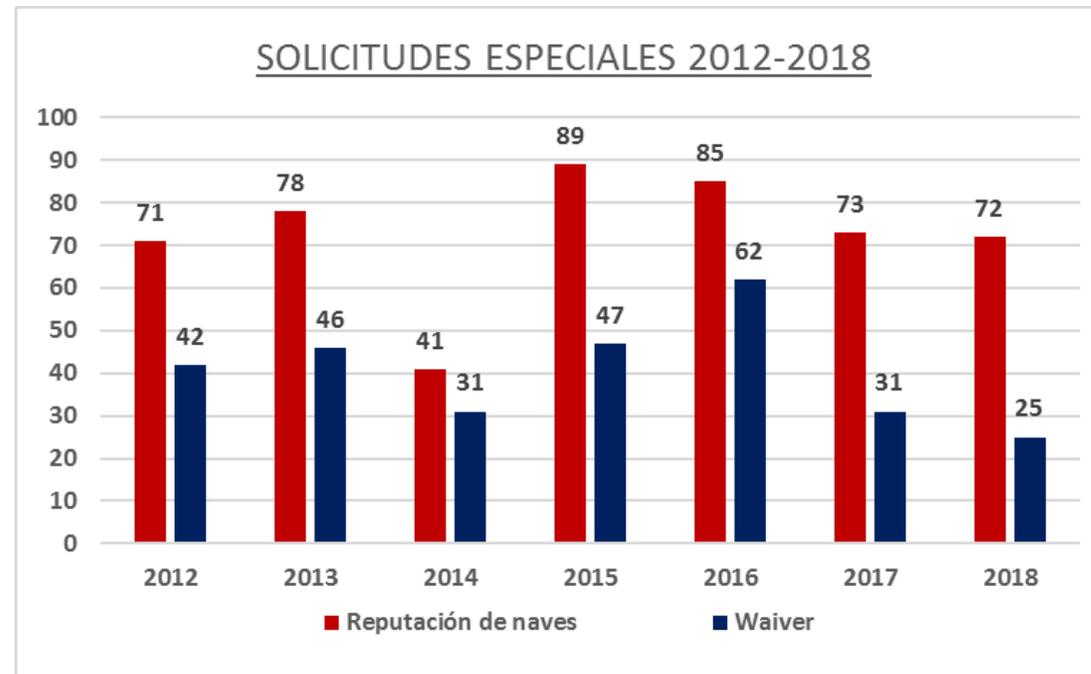
Tabla 5-1 Tonelaje movilizado en cabotaje según tipo de carga.

AÑO	GENERAL	GRANEL SECO	GRANEL LÍQUIDO	TOTAL
2012	2.432.018	3.453.153	6.727.026	12.612.197
2013	2.382.232	3.888.575	7.442.130	13.712.937
2014	2.770.784	3.984.870	7.454.353	14.210.007
2015	2.646.962	4.745.709	7.505.224	14.897.895
2016	2.645.672	3.829.079	7.264.835	13.739.586
2017	4.985.928	3.764.866	5.465.294	14.216.088
2018	3.563.457	4.005.349	5.868.249	13.437.055

Puertos destino carga de cabotaje: Mejillones, Terminal siderúrgico Huachipato y San Vicente.

EVOLUCIÓN CABOTAJE DE CARGA EN CHILE

Gráfico 5-2 Evolución solicitudes especiales MTT 2012-2018.



Fuente: Elaboración propia en base a estadística entregada por el Ministerio de transporte y telecomunicaciones a través de Ley de transparencia.

EVOLUCIÓN CABOTAJE DE CARGA EN CHILE

Tabla 5-2 Total carga transportada por cabotaje mediante solicitudes especiales.

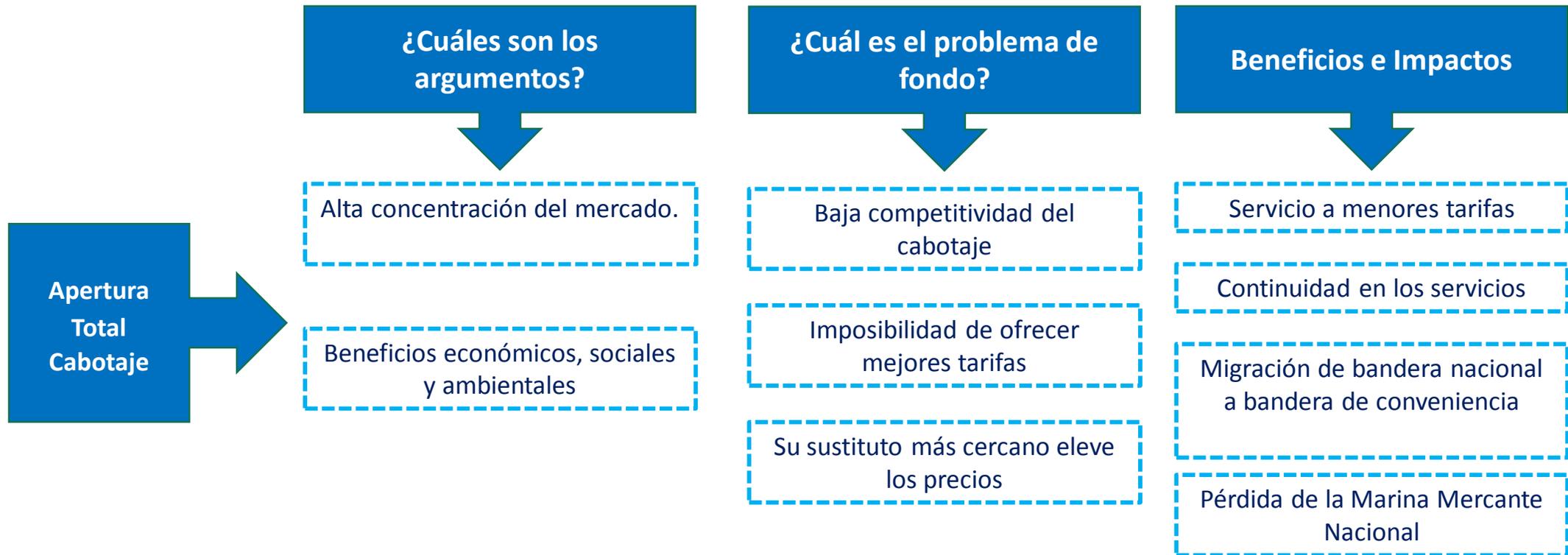
BANDERA NAVE	2014	2015	2016	2017	2018
NACIONAL	12.928.292	13.662.404	12.019.878	12.856.907	11.359.830
REPUTADA NACIONAL	1.275.109	1.220.866	1.684.561	1.344.672	2.072.991
WAIVER	6.606	14.622	35.147	14.508	4.234
TOTAL	14.210.007	14.897.892	13.739.586	14.216.087	13.437.055

Fuente: Elaboración propia en base a estadística entregada por el Ministerio de transporte y telecomunicaciones a través de Ley de transparencia.

6. DISCUSIÓN

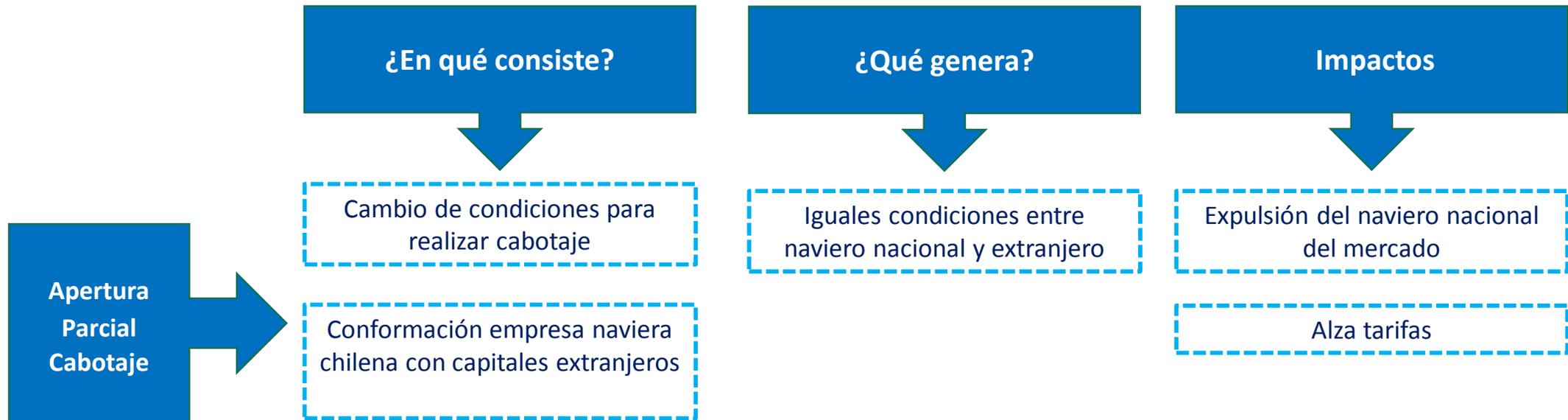


DISCUSIÓN SOBRE LOS BENEFICIOS E IMPACTOS ANTE UNA APERTURA DEL CABOTAJE



Esta apertura total siempre se orienta a la utilización de las naves recalando en nuestro país. Cuando en realidad, levantar las barreras permitiría que navieros extranjeros se instalarán en Chile a realizar exclusivamente cabotaje.

DISCUSIÓN SOBRE LOS BENEFICIOS E IMPACTOS ANTE UNA APERTURA DEL CABOTAJE



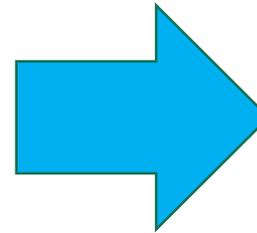
DISCUSIÓN SOBRE LOS BENEFICIOS E IMPACTOS ANTE UNA APERTURA DEL CABOTAJE

- Beneficios económicos ¿Son suficientes?



MARINA
MERCANTE
CHILENA

- Más antigua
- Mayor número de naves de Sudamérica



- **Carga estratégica** del país
- Mantiene la **conectividad** en la zona austral
- Asegura la **conexión marítima**, independiente de los beneficios económicos de las rutas

- **Seguridad nacional**
- **Reserva naval de Chile** (Ley de navegación art. 98 y 100)

Chile cuenta con 4.300 km de costa debe generar medidas para fomentar el cabotaje y la Marina Mercante.

DISCUSIÓN SOBRE LOS BENEFICIOS E IMPACTOS ANTE UNA APERTURA DEL CABOTAJE

La protección al cabotaje es la regla y no la excepción a nivel mundial

Reserva de carga



Medidas para fomentar el Cabotaje

Reserva de carga único incentivo para enarbolar pabellón nacional

6-1 Estructura básica de los gastos de la operación marítima.

COSTO CAPITAL	GASTOS OPERACIONALES	GASTOS POR VIAJE
Amortización contable	Matricula	Remolcadores
Costos financieros	Salarios tripulación	Gastos portuarios
	Seguros	Gastos de carga y descarga
	Clasificación	Combustible
	Repuestos y lubricantes	Practicaje y pilotaje
	Reparación y mantención	Agenciamiento
	Avituallamiento	
	Administración	

Disminuir costos

Fuente: Elaboración propia.

DISCUSIÓN SOBRE LOS BENEFICIOS E IMPACTOS ANTE UNA APERTURA DEL CABOTAJE

PROPUESTAS

- Reducir las tarifas de registro de naves
- Eliminar los costos por señalización marítima a naves de cabotaje
- Eliminar pagos por tarifa de uso de puerto a naves nacionales (TUP)
- Disminuir tarifas de practicaje y pilotaje
- Liberar a las naves reputadas como chilenas de uso de práctico
- Permitir la contratación de mano de obra extranjera , siempre y cuando capitán, primer oficial y jefe de máquinas sean chilenos
- Eliminar el impuesto específico del combustible
- Creación de segundo registro chileno.

La protección al cabotaje es la regla y no la excepción a nivel mundial

7. CONCLUSIONES



CONCLUSIONES

- Cabotaje en Chile , es un régimen flexible.
- Licitación pública, reputación de naves y waiver.
- Dificultades para la realización de cabotaje están dadas por condiciones desiguales a nivel impositivo, contractual y la falta de políticas gubernamentales que fomenten la navegación.
- Demanda de cabotaje no se encuentra cubierta por naves nacionales.
- Evolución de carga de cabotaje es marginal con respecto al comercio internacional en los últimos años. No se espera crecimiento de la carga de cabotaje con una liberalización del servicio.
- Mientras no se tomen medidas para fomentar el cabotaje, no será competitivo con su principal sustituto (condiciones desiguales).
- Considerando los costos de operación marítima se justifica la utilización de reputación de naves en el cabotaje.

CONCLUSIONES

- No levantar las barreras legales que impiden la participación de navieros extranjeros en el cabotaje, sin antes generar medidas para fomentar la navegación entre puertos nacionales y potenciar la marina mercante nacional debido a la patrimonio cultural que esta representa y la importancia en temas de seguridad nacional.
- Cualquier medida para mejorar la competitividad del transporte marítimo, se debe alinear con el artículo primero de la Ley de Fomento a la Marina Mercante.

“La política naviera permanente de Chile es fomentar el desarrollo y favorecer la mantención de su marina mercante en armonía con el interés general”

7. REFERENCIAS

- **ALADI. (2002). Obstáculos a los servicios de transporte marítimo e intermodal en la región y medidas para mejorar su prestación. ALADI, Secretaria general.**
- **Armada de Chile. (2016). Importancia de la marina mercante en la historia de Chile. Recuperado el 17 de 08 de 2016, de <http://www.armada.cl/>**
- **Barroilhet Acevedo, C. (2016). Derecho Marítimo (Reimpresión cooregida de la primera edición ed.). Santiago, Chile: Librotecnia.**
- **Beason, S., Conner, D., Milonas, N., & Ruge, M. (January de 2015). Myth and Conjecture? The “Cost” of the Jones. Journal of Maritime Law & Commerce, 46(1). Obtenido de http://www.klgates.com/files/Publication/98eba0b5-41ec-4d0d-8f8d-a111146a7fe5/Presentation/PublicationAttachment/eb4353ac-8df8-401f-977f-af4f1a5ee48c/JMLC_Jan%202015.pdf**
- **CAMPOR. (2015). Desafíos de la conectividad para el comercio exterior una visión integradora del sector marítimo y portuario. Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G.**

7. REFERENCIAS

- CAMPORT. (2017). Innovaciones institucionales en el sector marítimo portuario.
- CNUDM. (1982). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
- Comisión de Derechos Civiles, P. C. (2015). Impacto de la aplicación de las Leyes de Cabotaje a Puerto Rico desde 1920. San Juan.
- Comisión de las comunidades Europeas. (2000). Tercer informe sobre la aplicación del reglamento del consejo 3577/92 por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios al cabotaje marítimo (1997-1998). Unión Europea, Bruselas. Obtenido de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52000DC0099&from=ES>
- Comisión de las comunidades Europeas. (2002). Cuarto informe sobre la aplicación del Reglamento 3577/92 por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) (1999-2000). Unión Europea, Bruselas. Obtenido de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52002DC0203&qid=1562823057622&from=ES>
- Comisión de las comunidades Europeas. (2014). Quinto informe sobre la aplicación del Reglamento nº 3577/92 por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) (2001-2010). Unión Europea, Bruselas. Obtenido de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014DC0231&qid=1562887820114&from=ES>



Universidad
de Valparaíso
CHILE

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA DE CABOTAJE MARÍTIMO DE CARGA EN CHILE

GRACIAS POR SU ATENCIÓN

