



UNIVERSIDAD DE VALPARAISO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

EFFECTO QUE PRODUCE LA PROTECCION DEL CABOTAJE EN LAS
NAVIERAS DE CHILE

Autor
CONSTANZA JAVIERA MONTENEGRO DIAZ

INFORME DE PRÁCTICA PROFESIONAL AMPLIADA PRESENTADA A LA
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES
DE LA UNIVERSIDAD DE VALPARAÍSO PARA OPTAR AL
GRADO DE LICENCIADO EN NEGOCIACIONES INTERNACIONALES
TÍTULO PROFESIONAL DE ADMINISTRADOR DE NEGOCIOS
INTERNACIONALES

PROFESOR GUIA: MARIA JESÚS MIRANDA MENA

Viña del Mar, Noviembre de 2011

Índice

Capítulo 1: Antecedentes de la Práctica	4
1.1 Descripción de la Organización	4
1.1.1 Reseña Histórica	5
1.1.2 Misión y Visión	7
1.1.3 Servicios	8
1.1.4 Mercados	9
1.1.5 Estructura Organizacional	11
1.1.6 Políticas de la Empresa	12
1.1.7 Otros Elementos	13
1.2 Descripción de las funciones realizadas	14
1.2.1 Trabajo desarrollado	14
1.2.2 Razones que impulsan el tema a desarrollar	15
Capítulo 2: Desarrollo del tema	17
2.1 Objetivos generales y específicos	17
2.2 Marco teórico	18
2.3 Desarrollo de la investigación	40
2.3.1 Conocer el cabotaje en Chile al día de hoy	40
2.3.2 Actores y usuarios vinculados al cabotaje	74
2.3.3 Opiniones de los principales involucrados	85
2.3.4 Casos de otros países de la apertura de cabotaje	95

Capitulo 3: Conclusión	102
Bibliografía	107
Anexos	111

CAPITULO 1: ANTECEDENTES DE LA PRÁCTICA.

En este primer capítulo del informe se presentan los antecedentes generales de la práctica, se detallan las políticas de la organización, la misión, visión, servicios que entrega, y una breve reseña histórica de la empresa. Así mismo se describen las funciones realizadas en la práctica profesional y cuál fue el motivo o razón que impulso el tema a desarrollar en este informe de práctica ampliado.

1.1 Descripción de la organización.

I.P Hardy y Cía. Ltda. es una Empresa familiar que ha entregado los servicios de Agencia de Aduanas por más de 100 años. Esta se caracteriza por ser una empresa pequeña que cuenta con sucursales en cada puerto principal del país, para lograr ofrecer un mejor servicio a cada uno de sus clientes.

Hardy y Cía. presta sus servicios tanto a empresas como a personas particulares que deseen importar, exportar y transportar en territorio nacional. Hardy se preocupa de facilitar a sus clientes el cumplimiento de las normas legales existentes para la importación, exportación y transporte nacional. Así también ofrece un servicio personalizado a cada uno de sus clientes para ofrecer el mejor servicio.

1.1.1 Reseña Histórica.

En 1881 es fundada la agencia de aduana I.P Hardy y Cía. Ltda., en el puerto de Valparaíso por John W. Hardy.

Hasta el año 1931, Hardy y Cía. Ltda., se dedica a los despachos de aduana, año en el que se formaliza por el nombramiento de Wilfrid J. Hardy como agente de Aduana, ejerciendo hasta el año 1959. Al año siguiente es nombrado H. Peter Hardy como agente de aduana, quien ejerce hasta el año 1998. En 1990 es nombrado Agente de Aduana el Sr. Iain Hardy Tudor, quien actualmente dirige la agencia junto a su hermano el Sr. Philip Hardy Tudor, nombrado agente de aduana en el año 2008.

La Agencia de Aduana I.P Hardy y Cía. Ltda. es una empresa familiar que ha permanecido en el tiempo por más de cien años, dedicándose a la asesoría y tramitación de operaciones en el comercio exterior, adquiriendo prestigio y experiencia en el ámbito aduanero, convirtiendo a esta firma en una de las agencias con mayor reconocimiento y seriedad dentro del ámbito aduanero. La sede principal de esta agencia se encuentra en Valparaíso, en la calle Blanco 1199, piso 5.

Ficha Técnica.

I.P. HARDY Y CIA LTDA.	
Casa Matriz	
Actividad	Agencia de Aduanas
Domicilio	Blanco 1199, 5 Piso Valparaíso
Personal	70 personas
Contacto	Sr. Carlos Tobar Vergara
E-mail	carlostobar@hardy.cl
Fono	2160004
Website	www.hardy.cl

Fuente: Cuadro extraído de página www.hardy.cl, “Sucursales”. La ficha técnica de cada sucursal se encuentra completa en Anexo N°1.

1.1.2 Misión y Visión.

La Agencia de Aduana I.P Hardy y Cía. Ltda. plasma la misión en las políticas de la empresa y la visión en los objetivos de la calidad.

La misión se basa en políticas de calidad para atender los requerimientos de sus clientes. Estas políticas de calidad son:

1. Confiabilidad: como expresión de disciplina, orden y una permanente relación basada en los más altos principios de corrección y honestidad.
2. Responsabilidad: al trabajar con excelencia los servicios encomendados, velando por la efectividad de nuestra atención personalizada y el respaldo técnico de nuestro equipo altamente competente.
3. Compromiso: con nuestros clientes, excediendo sus expectativas de servicio.
4. Cumplimiento: con los requisitos expresados con nuestros clientes como aquellos definidos en nuestro sistema de gestión de calidad.
5. Mejora continua: en el desempeño de nuestros procesos y en la satisfacción de nuestros clientes conociendo sus necesidades y ofrecer las soluciones más adecuadas mediante la búsqueda de nuevos servicios.¹

¹ No especificado, "Servicios Adicionales"

http://www.hardy.cl/index.php?option=com_content&view=article&id=3&Itemid=5; 04-06-2012.

La misión de la empresa es presentada como las políticas de calidad de I.P Hardy y Cía. Ltda. Anexada al final de este informe (Anexo N°2).

Así mismo I.P Hardy y Cía. Ltda. presenta la visión en los objetivos de calidad de la empresa (ver Anexo N°2). La visión de la Agencia tiene por objetivo crear informes sobre los deseos, las expectativas y necesidades de sus clientes. Esto con la creación de indicadores que busquen medir la opinión de los clientes sobre el servicio entregado por la Agencia, cual es su grado de satisfacción o insatisfacción con el servicio recibido.

Con la creación de indicadores se lograra detectar situaciones problemáticas que necesiten ser solucionadas y mejoradas, como también, se podrán crear gráficos de control que permitan clasificar la información, tener un acceso rápido a esta, e interpretar de forma más clara los procesos de mejora de la calidad del servicio.

1.1.3 Servicios.

Los servicios que entrega I.P Hardy y Cía. Ltda. son:

- Prestar servicios para el ingreso de mercaderías, confeccionando los documentos necesarios para el ingreso de estas, ya sean importaciones bajo Régimen General, importaciones Acogidas a Tratados o a Pago diferido, declaraciones de Admisión o declaraciones de Almacén Particular de Importación.
- Para la salida de mercancías (confección de DUS), realiza las destinaciones aduaneras de salida bajo la modalidad de Salida Temporal, Exportación Normal, y bajo la Aplicación de tratados. I.P Hardy y Cía. Ltda. también tramita y confecciona los certificados necesarios ante las entidades correspondientes, como

por ejemplo el certificado de origen, los documentos para las compañías navieras, etc.

- La Agencia de Aduana también presta servicios de facturación de Importaciones y Exportaciones, donde se detallan los desembolsos y los honorarios por despacho.²

1.1.4 Mercados.

I.P Hardy y Cía. Ltda. cuenta con seis sucursales ubicadas en zonas específicas para brindar una mejor calidad en servicio a sus clientes. Estas oficinas se encuentran en: una en Valparaíso, dos en Santiago, una en San Antonio, una en Los Andes y una en Talcahuano. Las funciones de cada una de estas sucursales corresponde a:

1. La oficina matriz se encuentra ubicada en Valparaíso, controla todas las actividades y movimientos de las otras cinco oficinas, como también gestiona toda comunicación entre cliente y agencia.
2. La oficina de Santiago es la encargada de mantener una comunicación con todos los clientes de la región metropolitana, junto con la supervisión directa de los Agentes de Aduana y sus apoderados.
3. La segunda oficina de Santiago está ubicada en Pudahuel, esta controla las operaciones efectuadas en el aeropuerto Comodoro Arturo Benítez. Su localización se encuentra específicamente frente al Servicio de Aduanas y a las principales bodegas de dicho aeropuerto para un rápido servicio.

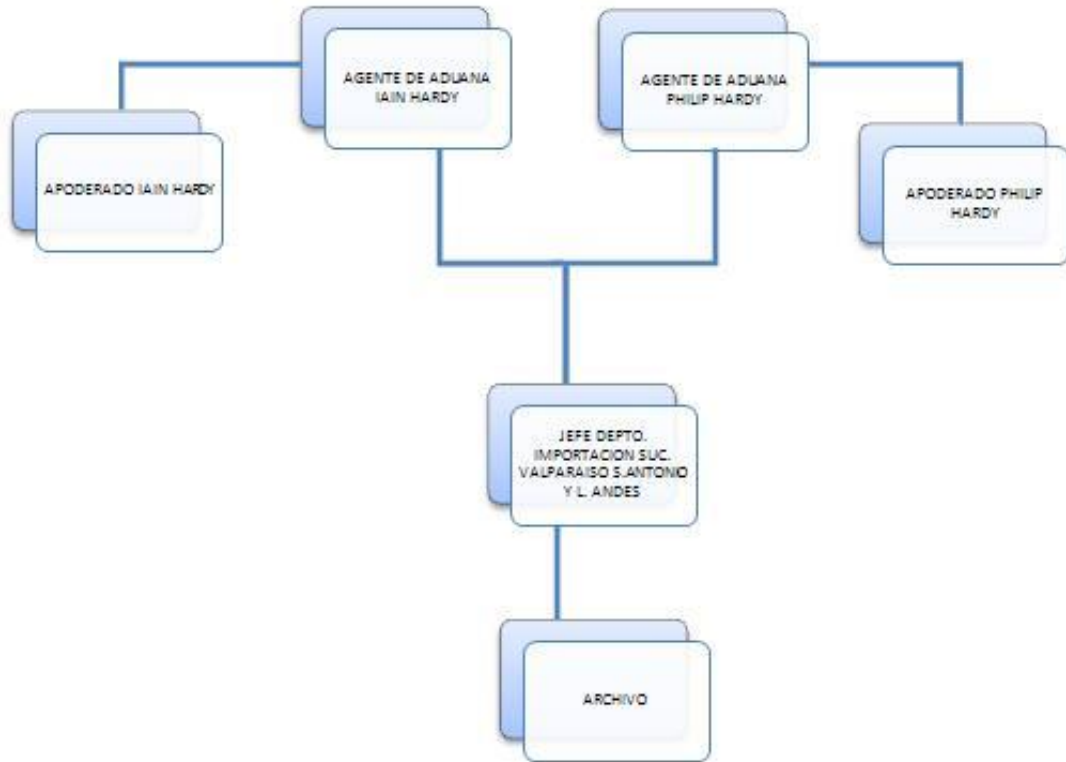
² Los servicios mencionados no se encuentran publicados en la página de la agencia <http://www.hardy.cl/> ; 14-11-11, 13:57 PM. Son datos recopilados a través de fuentes primarias.

4. La cuarta sucursal se encuentra en San Antonio, ella controla y gestiona los despachos marítimos de dicho puerto, vinculándose con empresas de transporte y almacenes extra-portuarios, esta sucursal se encuentra constantemente comunicada con la oficina matriz de Valparaíso.
5. En la sucursal de Los Andes se controlan los despachos terrestres, sus instalaciones se encuentran dentro del Puerto Terrestre Los Andes y al igual que la sucursal de San Antonio se mantiene comunicada con la oficina matriz de Valparaíso las 24 horas del día.
6. La oficina de Talcahuano, es la encargada de gestionar y controlar los despachos marítimos que llegan a los puertos de San Vicente, Talcahuano, Puerto Lirquén y en casos excepcionales, cargas que arriben a Osorno, cuando ocurre el cierre del paso Los Libertadores en época de invierno.

Estas oficinas se han ido inaugurando a medida que ha crecido la Agencia y gracias a eso ha alcanzado un número importante de clientes, sus ubicaciones son en zonas específicas para lograr satisfacer las necesidades que han ido surgiendo en el desarrollo y crecimiento de esta Agencia.

1.1.5 Estructura Organizacional.

Organigrama Agencia de Aduana área practica.



Fuente: El organigrama presenta el departamento donde se realizó la práctica, el completo se encuentra en Anexo N°3.

Descripción organigrama de la practica.

Don Iain Hardy y Philip Hardy son los agentes de aduana de la empresa, ellos dependen del Director Nacional de Aduanas, ambos tienen la habilidad de ser metódicos, tener un buen manejo de conflictos, y capacidad de negociación, entre otras. Su experiencia requerida para ese cargo es tener al menos diez años de experiencia en trabajos

similares. Ellos actúan como auxiliar de la función pública, como Ministros de Fe y también actúan en representación de sus mandantes ante el servicio nacional de aduanas. Los apoderados; el señor Carlos Tobar y Horacio Cumming dependen de los agentes de aduana, ellos poseen la capacidad de organización, cumplimiento de objetivos, tener iniciativa y lograr el trabajo en equipo, entre otras. Los apoderados son reemplazantes ocasionales del agente de aduana autorizado por el DNA y deben cumplir con las funciones del agente de aduana en su reemplazo.

Descendiendo por el Organigrama de la empresa se identifican los jefes de los distintos departamentos, ellos tienen a su cargo las distintas áreas de operaciones: Finanzas y recursos humanos, departamento importación con sucursales en Valparaíso, San Antonio y Los Andes, departamento de exportación y Jefe de oficina Santiago y Pudahuel.

1.1.6 Políticas de la Empresa.

Las políticas de la agencia se basan en proporcionar a sus empleados un desarrollo profesional de una forma multi-funcional, donde buscan impulsar el potencial y el desempeño de cada uno de ellos. La empresa ofrece programas de formación y al mismo tiempo les da acceso a las herramientas necesarias para el correcto desempeño de su papel. Así también, consideran la comunicación interna como un elemento integrador para lograr la interacción entre los distintos departamentos existentes dentro de la empresa, al mismo tiempo selecciona a sus proveedores en base a sus capacidades para cumplir los requisitos determinados por la Agencia de Aduanas, con el fin de lograr darle a sus clientes la mejor calidad en cuanto a servicio. (Ver Anexo N°4)

1.1.7 Otros elementos.

I.P Hardy y Cía. Ltda. pretende asistir en forma personalizada a sus clientes y es por eso que ofrece también servicios adicionales como:

- Asesoría en Legislación Aduanera y Clasificación Arancelaria.
- Recuperación de derechos aduaneros de importación.
- Asesorías en Reintegros a las exportaciones.
- Asesorías respecto de Destinaciones Aduaneras.
- Coordinación con transportistas.
- Retiro de Guías Aéreas, corrección de Conocimientos de Embarque y retiro de documentos en Bancos Comerciales.
- Tramitaciones ante el Servicio Agrícola Ganadero (SAG) y el Seremi de Salud (SS).³

Es importante señalar también que I.P Hardy y Cía. Ltda. esta actualmente en proceso de Certificación ISO 9001 para lograr un incremento en la satisfacción de sus clientes, realzar la reputación de la empresa y para mejorar el funcionamiento y gestión de esta.

³ No especificado, "Servicios adicionales"
http://www.hardy.cl/index.php?option=com_content&view=article&id=3&Itemid=5 ; 10-10-11, 22:37PM.

1.2 Descripción de las funciones realizadas.

El departamento en el que se trabajó durante la práctica en I.P Hardy y Cía. Ltda., fue el de importación. Este departamento se preocupa de todas las actividades de importación que ingresan a la agencia, y atiende a las Sucursales de Valparaíso, San Antonio y Los Andes. Este es el departamento más grande de la Agencia, ya que también se preocupa por las actividades de tránsito aduanero y transporte nacional. Es este departamento el que posee más actividad ya que Hardy tiene importantes clientes nacionales que se preocupan por importar mercancías para su comercialización, como lo es Ripley.

Dentro de este departamento existe el área de Archivo, donde se preocupa de respaldar los certificados, cobros, transacciones, etc. Es en esta área en específico donde se trabajó durante la práctica. Archivando correctamente cada documento para su presentación a la Tesorería General de la República.

1.2.1 Trabajo desarrollado.

La práctica se realizó en la Agencia de Aduana I.P Hardy y Cía. Ltda. desde el día 17 de enero hasta el 1 de abril de 2011, en el departamento de importaciones, sin un nombre en el cargo específico, donde se trabajó en el registro del Libro Circunstanciado, requerido por el Servicio Nacional de Aduanas, indicado en la Ordenanza de Aduanas Libro IV, Artículo 201. Las tareas desarrolladas en la práctica fueron registrar los datos necesarios para la creación del libro circunstanciado; consistiendo en recolectar la información necesaria para la creación de dicho libro, tales como las fechas de pago ante la Tesorería General de la República, montos de la operación, valores del seguro de cada operación,

entre otros. Para luego de dejar los libros debidamente foliados presentarlos ante la Administración de Aduana para su timbrado.

1.2.2 Razones que impulsan el tema a desarrollar.

Durante el desarrollo del trabajo en la Agencia de Aduanas se logró observar los distintos tipos de transporte existentes tanto para la exportación, importación o el tránsito nacional. Captando el interés particularmente en el transporte nacional y más en específico en el cabotaje marítimo, por la reciente noticia del Gobierno y sus 50 medidas del Impulso Competitivo.

Esta medida busca lograr con la apertura de cabotaje marítimo, una mayor competencia en el transporte marítimo de carga y pasajeros del país, es el número 18, de las 50 que fueron encomendadas al Ministro de Economía, Fomento y Turismo, Juan Andrés Fontaine, por el Presidente Sebastián Piñera. Este desafío fue lanzado el 17 de Mayo y busca un crecimiento en la economía del país.⁴

El propósito que se espera con la apertura del cabotaje es el aumentar la competencia en el transporte marítimo de carga y pasajeros dentro de Chile, lográndolo con la reducción de los costos de transacción y la tasa que enfrentan las compañías extranjeras actualmente. De esta forma se permitiría a las empresas con bandera extranjera trasladar cargas a lo largo de la costa chilena.

⁴ No especificado,"18. – Mas competencia en transporte marítimo de carga y pasajeros dentro de Chile"
<http://www.impulsocompetitivo.gob.cl/2011/06/iv-promueven-mas-competencia-y-eficiencia-en-transporte-y-logistica/#medida18>; 04-06-12, 24:22PM.

En las columnas de negocios del diario La Tercera, publicado en marzo de 2012, Patricio Arrau, Presidente de la Empresa Portuaria de San Antonio, hace referencia a la apertura del cabotaje marítimo en Chile. El indica que a partir de los años setenta se ha ido abriendo unilateralmente al comercio exterior, reduciendo aranceles a la importación y exportación, sin embargo, en el caso del cabotaje marítimo no se ha incluido en la apertura comercial debido a intereses privados para asegurar la política proteccionista.⁵

(Extracto de la Columna)

Resultando interesante el comprender las políticas y normas que restringen al cabotaje marítimo en el país, para lograr entender el efecto que produce esta protección en las agencias navieras nacionales.

⁵ Patricio Arrau, "Apertura del cabotaje marítimo"
http://blog.latercera.com/blog/murodenegocios/entry/apertura_al_cabotaje_mar%C3%ADtimo_por1;27-03-12,22:35PM.

CAPITULO 2: DESARROLLO DEL TEMA.

En este capítulo se señala cual será el objetivo general y los objetivos específicos a desarrollar y la relevancia del tema escogido para este informe. Así mismo se presenta el marco teórico donde se definen los conceptos necesarios para comprender y facilitar el desarrollo del tema en cuestión.

2.1 Objetivos generales y específicos.

El objetivo general de este informe es mostrar el efecto que produce la protección del cabotaje en las agencias navieras de Chile.

Para lograr el objetivo principal anteriormente mencionado, es necesario desarrollar los siguientes objetivos específicos:

- Conocer el cabotaje en Chile al día de hoy.
- Identificar los actores vinculados al cabotaje.
- Describir las opiniones de los principales involucrados al cabotaje, en caso de existir una apertura a este.
- Mostrar casos de otros países en cuanto al cabotaje marítimo y sus restricciones o excepciones a este.

2.2 Marco teórico.

El Cabotaje es el transporte de personas o mercancías por mar dentro del territorio nacional, en el caso de las mercancías, estas deben ser nacionales o nacionalizadas.

A medida que ha evolucionado la apertura comercial también han ido evolucionando a la par, los distintos modos de transporte, ya sea terrestre, aéreo, marítimo y fluvial. En el caso del cabotaje marítimo un ejemplo claro de apertura es el de Reino Unido, la Unión Europea y Asia donde cada país permite el transporte de mercancías bajo la modalidad de cabotaje a naves con banderas extranjeras.⁶

Resulta interesante el comprender la importancia del cabotaje y la necesidad de evolución, al igual que los otros medios de transporte, comprendiendo de qué manera ha afectado esta apertura en los países que ya han aplicado esta medida y conocer las restricciones existentes en nuestro país.

Para eso es necesario conocer ciertos conceptos del cabotaje y asociados a este, para el desarrollo del tema principal.

⁶ No especificado, "Estudio del cabotaje en América del Sur"
<http://www.caf.com/attach/8/default/ResumenEjecutivocabotajeajustado.pdf>:29-07-2012, 19:45PM.

-Cabotaje.

El concepto de cabotaje marítimo en Chile está definido en la legislación aduanera, en la Ordenanza General de Aduanas (DFL N°2/98) y en la legislación sobre la marina mercante, en la ley de Fomento a la Marina Mercante (D.L N°3.059). Este concepto de cabotaje se aplica para todos los países señalados en sus respectivas legislaciones.

Ley de fomento a la Marina Mercante: “El cabotaje queda reservado a las naves chilenas. Se entenderá por tal el transporte marítimo, fluvial o lacustre de pasajeros y de carga entre puntos del territorio nacional, y entre estos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva”.⁷

En la Ley de fomento a la Marina Mercante se señala en específico que el cabotaje es exclusivo para naves chilenas y que queda reservado para el transporte de cargas a través del territorio Chileno.

Ordenanza General de Aduanas: “El tráfico de cabotaje es el 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”.⁸

En la Ordenanza General de Aduanas se apunta mas a la nacionalidad de las mercancías, indicando que estas deben ser nacionales o nacionalizadas (mercancías a las cuales se le

⁷ Ley de Fomento a la Marina Mercante. Núm. 3.059. Santiago, 21 de Diciembre de 1979. Artículo 3º Ley 18.454, ART. 1º c)

<http://www.caf.com/attach/8/default/Ley3059deFomento79LeydelaMarinaMercante.pdf>

⁸ Ordenanza de aduanas. Núm. 30.- Santiago, 18 de octubre de 2004. Artículo 2º, 8.

han aplicado los derechos e impuestos de importación)⁹, y este transporte debe ser entre las costas de Chile sin tocar territorio de otro país.

El concepto que se desarrollará en la investigación es el publicado en la Ley de Fomento a la Marina Mercante, ya que es en esta ley donde se presentan las dos excepciones existentes a la reserva de cabotaje para naves chilenas. Aun así es importante conocer ambos conceptos que existen en las leyes del país, para tener una idea más ampliada del cabotaje.

-Transporte marítimo.

El transporte marítimo se entiende como la acción de trasladar cargas, líquidas, o sólidas y pasajeros desde un punto a otro a bordo de un buque. Con respecto al transporte marítimo se distinguen el transporte marítimo nacional y el internacional;

Transporte marítimo nacional e internacional.

Este tipo de transporte es el más utilizado en el ámbito internacional. Ya que es el que logra transportar una mayor cantidad de carga, ya sea en contenedores o graneles.¹⁰

Es necesario entender lo que es el transporte marítimo para lograr un concepto acertado del cabotaje. El tema del transporte marítimo se abordará a lo largo del desarrollo de este informe, y por eso es importante conocer las principales características del mismo.

⁹ No especificado, "Procedimiento del Modulo de Control de Carga del Sistema Integrado de Comercio Exterior". <http://www.aduanas.gob.pa/manual%20de%20control%20de%20carga%20-%20explorer.html>; 29-07-2012, 23:59PM.

¹⁰ No especificado, "Transporte Marítimo". <http://www.slideshare.net/geniluzbarbozaalmagro/transporte-maritimo-7779585>; 30-07-2012, 0:09AM.

Características del transporte marítimo:

El transporte marítimo tiene tanto, ventajas como desventajas, y para representarlo se muestra a continuación un cuadro comparativo con sus pros y sus contras:

<u>Ventajas</u>	<u>Desventajas</u>
Capacidad: permite movilizar grandes volúmenes de carga. Es el modo que emplean los medios de transporte de mayor capacidad.	Accesibilidad: generalmente los puertos marítimos están ubicados en sitios apartados de los lugares de producción y de destino final por tanto siempre precisa transporte previo y posterior a la llegada implica mas manipulación y riesgo de daño.
Competitividad: gracias a su gran capacidad y a la fuerza motriz que emplea este modo de transporte se beneficia de la economía de escala cual le permite ofrecer tarifas de fletes más bajos que cualquier otro medio de transporte.	Costos de embalaje: el manipuleo de los puertos exige un embalaje de carga resistente y relativamente costoso.
Flexibilidad: de mayor medida que cualquiera de los otros este modo de transporte ofrece gran variedad de buques para los distintos tipos de carga a granel- general.	Velocidad: todos los demás modos de transporte son más rápidos, incluso cuando se trata de los últimos modelos de buques portacontenedores la duración promedio de la travesía es mayor que por aire o tierra.

<p>Continuidad de las operaciones: en un rango de 24 horas este modo de transporte es menos susceptible de sufrir variaciones climáticas.</p>	<p>Frecuencias de los servicios: el despacho de buques no ofrece tantas posibilidades con el servicio de carga aérea regular, el transporte carretero o ferroviario.</p>
	<p>Congestión portuaria: es cada vez más frecuente especialmente en aquellos países donde no se produjo una adecuación de las instalaciones portuarias</p>

Cuadro comparativo ventajas y desventajas modos de transporte (Modo marítimo).

Fuente: Extraído de <http://www.slideshare.net/wendybarragan/cuadro-comparativo-ventajas-y-desventajas-modos-de-transporte>.

-Marina mercante:

Continuando con esta Ley ya mencionada en donde se define el cabotaje (Título II, Artículo 3º), es en este mismo artículo donde señala una restricción y excepciones a las navieras extranjeras, que será detallada más adelante en el desarrollo de este informe. Por este motivo se da una definición de lo que es la Marina Mercante y su relación con el Cabotaje.

“La marina mercante es una flota no militar de titularidad privada que proporciona medios para el transporte marítimo de materias primas, productos y pasajeros”.¹¹

¹¹ No especificado, “ La Marina Mercante” <http://www.windrosenetwork.com/La-Marina-Mercante.html>; 12-01-12, 23:20.

En el caso específico del cabotaje, esta Ley contempla dos excepciones para permitir a barcos extranjeros realizar cabotaje en Chile. Una de estas es realizar una licitación pública hecha por el propietario del bien a transportar, cuando se trata de una carga mayor a 900 toneladas. Y la otra excepción se realiza con una previa autorización del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones cuando no exista disponibilidad de naves chilenas, para cargas iguales o menores a 900 toneladas¹².

La Marina Mercante ofrece los medios para el transporte marítimo de productos, pasajeros y materias primas, entre puertos cercanos o a largas distancias. Es por eso que la marina mercante es una parte esencial del comercio internacional y nacional, ya que transporta mercancías y pasajeros por todo el mundo, sin la cual la gran parte de las exportaciones e importaciones, y transporte marítimo nacional se detendría.

En la industria marítima existe una amplia gama de naves y sistemas navales, esto da empleo a un enorme número de profesionales con aptitudes para la logística, administración, finanzas, comunicación, hasta habilidades operativas. Ellos deben estar acreditados debidamente y oficialmente autorizados por la Autoridad Marítima (Véase Anexo 5).¹³

¹² Ley de Fomento a La Marina Mercante. Núm. 3.059. Santiago, 21 de Diciembre de 1979. Título II, De las Reservas de Carga. Artículo 3º.

¹³ No especificado, "La Marina Mercante".

<http://www.windrosenetwork.com/La-Marina-Mercante.html>; 30-07-2012, 0:31 AM.

-Integrantes de la Comisión señalada en el Artículo 4° de la Ley de Fomento a La Marina Mercante:

Ya que en el desarrollo del informe se presentaran los aspectos legales del cabotaje necesitaremos conocer que organismos son los que conforman dicha Comisión dirigida por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, estos son;

- Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- Director General de Relaciones Económicas Internacionales, del Ministerio de Relaciones Exteriores.
- Subsecretario de Marina.
- Un representante del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.
- Un representante del Ministerio de Hacienda.
- Y un representante de la Oficina de Planificación Nacional, estas últimos tres son nombrados por decreto supremo.¹⁴

Esta Comisión tiene por objetivo escuchar a los armadores o usuarios los que se pueden acompañar por la entidad gremial a la cual estén asociados y solicitar los informes necesarios antes de resolver. Las decisiones de esta Comisión deberán ser fundadas y ejecutadas a través del Departamento de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones notificándose por carta certificada a los

¹⁴ Ley de Fomento a La Marina Mercante. Núm. 3.059. Santiago, 21 de Diciembre de 1979. Título II, De las Reservas de Carga. Artículo 4º.

interesados, las funciones de la Comisión y qué papel desempeña en temas relacionados al cabotaje serán mencionados en el desarrollo de este informe.

La Comisión se debe reunir cuando el Presidente lo determine, a lo menos una vez al mes o a petición de uno de los integrantes, cuando se presenten situaciones que requieran de una pronta solución.

-Agencias Navieras.

Ya que uno de los actores principales en el cabotaje son las agencias navieras, el objetivo de este informe es mostrar el efecto que produce la protección del cabotaje en las agencias navieras de Chile. Es necesario conocer las funciones de estas y que servicios ofrecen. En el desarrollo de este informe se profundizara más en cifras y opiniones de los mismos armadores y agencias navieras, en cuanto a la protección del cabotaje, y si es que Chile debería levantar las restricciones existentes para el cabotaje marítimo a las compañías externas.

Se entiende por Agencia Naviera a: “Aquella persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedica a la explotación de los mismos, aun cuando ella no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.”¹⁵

¹⁵ No especificado, “Empresa Marítimas No. 1 y No. 2”
<http://es.scribd.com/doc/55784492/Empresas-Maritimas-No-1-y-No-2>:13-06-12, 21:26 PM.

Las Agencias Navieras son representantes del armador. Es este quien le encomienda las funciones, bajo su administración, que no puede realizar por su imposibilidad de estar en cada puerto donde arriben los buques.

Es esta quien debe tramitar los permisos de atraque y desatraque ante las autoridades que corresponden e informar a los operadores portuarios la hora de atraque de los buques y también debe contratar los servicios de remolcadores y prácticos.

Estas ofrecen distintos servicios para el transporte marítimo y entre estos se distingue el régimen de fletamento y el régimen en línea regular, definidos más en específico a continuación:

-Régimen de fletamento y en línea regular.

Existen dos tipos de regímenes en el transporte marítimo y depende de la cantidad de mercancías que se transporta. Estos son; transporte marítimo en régimen de fletamentos o *tramp* y el transporte marítimo en línea regular o *liner*.

Dentro de estos dos regímenes se distinguen dos actores principales;

- a) **Fletante:** Es el naviero que realiza el transporte, sea o no el dueño del buque. En el caso que sea el dueño del buque se le conoce como armador.
- b) **Fletador:** Es la persona jurídica que contrata con el naviero (fletante) la utilización del buque.

Al cabotaje se le puede aplicar el régimen de fletamento y el de línea regular. Es por eso que a continuación se da una breve explicación y definición de cada uno de los distintos tipos de regímenes aplicables al transporte marítimo nacional. Para lograr de esa forma, tener una percepción más amplia de lo que es el cabotaje durante el desarrollo de este informe.

1- Servicio de línea regular:

“Es aquel servicio del cual se conoce su tráfico, itinerario con tarifas predefinidas y opera sobre la base de una regularidad en las salidas, llegadas y recaladas en puertos intermedios.”¹⁶

La ventaja de este régimen es que ofrece escalas frecuentes, mantiene sus tarifas fijas y garantiza la duración del servicio a un largo plazo. Este régimen es conveniente para el transporte de carga general, como productos industriales y bienes de consumo.

2- Servicio Tramp o fletamento:

“Es aquel servicio que precisamente no contempla ninguna de las características del Servicio de Línea Regular, sino que atiende requerimientos puntuales de fletes, generalmente de cargamentos completos, se debe negociar caso a caso la tarifa y en general todas las condiciones de la expedición, bajo una modalidad de Contrato de Transporte Marítimo.”¹⁷

¹⁶ Fernando Guzman Loezar, “Estructura de tarifas para contratos de fletamento y transporte marítimo.” <http://www.cursos.ucv.cl/tra34500/pg000.html> ; 10-01-12, 15:11PM.

¹⁷ Fernando Guzman Loezar, “Estructura de tarifas para contratos de fletamento y transporte marítimo.” <http://www.cursos.ucv.cl/tra34500/pg000.html> ; 10-01-12, 15:11PM.

Existen tres tipos de fletamentos;

I. El fletamento por viaje (Voyage Charter): Este es el denominado tráfico “tramp”. El fletante se compromete a transportar un cargamento desde un lugar a otro designado, a cambio de una contraprestación en dinero denominado flete. El fletante es el responsable de todos los costos de la operación, tales como los impuestos y derechos, combustible, y los gastos de puerto que afectan al buque.

El fletamento por viaje puede ser total o parcial. En el primero, el fletante pone a disposición del fletador todos los espacios del buque aptos de recibir carga. En el fletamento por viaje parcial, el fletador dispone de un espacio determinado del buque.

II. Contrato de fletamento a casco desnudo (Bare-boat Charter): El propietario o armador del buque traslada al fletador el derecho de hacer lo que desee con respecto al Capitán, la administración, la tripulación, y empleo del buque, a cambio de un alquiler. De esta forma el Fletador actúa como el armador del buque mientras dure el fletamento.

Últimamente se utiliza este contrato como una forma de arreglo financiero para la compra de buques, equivale a un contrato de locación-venta, en donde el vendedor conserva el dominio del buque hasta que se pague la totalidad de este. De esa forma el buque se va amortizando con el pago sucesivo de los fletes hasta completar el precio total de dicho buque, en ese momento pasa la propiedad al comprador (fletador).

III. **Fletamento por Tiempo (Time Charter):** En este tipo de contrato el armador pone el buque a disposición del fletador para transportar mercancías, por un espacio de tiempo determinado. Durante ese espacio de tiempo el fletador puede utilizar de forma libre el buque (operaciones comerciales), sujeto a ciertas condiciones que regularmente son señaladas en el contrato. Durante el tiempo que dure el contrato el armador continúa con sus deberes financieros y administración técnica del buque, y es el encargado de la navegación de este. Es obligación del armador poner a disposición del fletador un buque equipado, navegable, clasificado, asegurado con tripulación completa y competente con todos sus certificados exigidos por las regulaciones internacionales (International Maritime Organization). Así mismo es obligación del fletador correr con los gastos que tengan relación con los viajes que se lleven a cabo, ya sea, estiba y desestiba, combustible, gravámenes portuarios, la nominación de los agentes, trámites para conseguir la mercancía, desembolsos de escala en los puertos, etcétera.

-Transporte unimodal y multimodal:

Para potenciar y promover el cabotaje no hay que basarse en un concepto limitado de lo que es el cabotaje. Se debe entender que el cabotaje necesita transportes complementarios, es decir, necesita más de un tipo de transporte.

El **transporte unimodal** es el que se efectúa usando solo un tipo de transporte desde cierto origen a un determinado destino, en donde se utiliza solo un Bill of Lading

(Documento de Transporte) para todo el proceso de traslado. Y la responsabilidad por carga dañada recae en el lugar donde se encuentre la mercancía, en este caso en un almacenista o en un transportista.

En el **transporte multimodal** se utiliza la combinación de distintas modalidades de transporte, ya sea; ferroviario, carretero, aéreo, fluvial y marítimo. Lo que se traduce en costos más bajos en el traslado de la mercancía, ya que se asignan eficientemente los tipos de transporte necesarios. En este tipo de transporte se utiliza un Bill of Lading de transporte multimodal o contrato de transporte multimodal. En este tipo de transporte la responsabilidad de la carga recae en el operador de transporte multimodal quien se hace responsable por todos los trayectos y Documento de transporte (Bill of Lading) desde el punto de origen hasta el lugar de destino de la mercancía o carga.

Es necesario identificar también el **transporte fragmentado**, este se caracteriza porque se utiliza varios Bill of Lading dependiendo de los modos de transporte utilizados. En este caso el Agente actúa como coordinador y no tiene la responsabilidad de la carga, la tiene aquel transportista en donde se encuentre dicha carga.

-Tipos de carga (general y granel)

A continuación se explican brevemente las características principales de estos tipos de carga, para demostrar gráficamente a lo largo del desarrollo de este informe, las cifras correspondientes al tráfico de mercancías en modalidad de cabotaje en Chile. Ya que entendemos a este como el tráfico de cargas a lo largo de la costa de un país, sin olvidar que también el cabotaje corresponde al transporte de personas.

Estos tipos de carga se dividen en general y granel, siendo el más transportado bajo la modalidad de cabotaje la carga a granel.

La carga se ha clasificado para lograr un manejo adecuado en su transporte debido a la gran diversidad que hay. Existen distintos tipos de carga, las más comunes son la carga general y a granel, la carga peligrosa y otros tipos de carga como, refrigerados, valores (joyas, dinero, etc.), maquinaria pesada y carga automotriz. Pero son necesarias para el desarrollo conocer las principales características de estos tipos de carga.

a) Carga General “Es aquella que se presenta en estado sólido, líquido o gaseoso, y que estando embalada o sin embalar, puede ser tratada como unidad”¹⁸

Este tipo de carga se caracteriza porque no tiene un tiempo definido de vida, no son peligrosas para las personas que la manipulan y no representan un peligro para la salud de las personas, y el manejo para este tipo de carga se realiza con el equipo básico de los puertos.

A su vez, este tipo de carga se divide en; Carga General Fraccionada, se caracteriza por ser sacos, cajas o paquetes y ser productos sueltos o individuales; y la Carga General Unitarizada, caracterizada por ser los productos individuales que están agrupadas en pallets o contenedores.

b) Carga a Granel se caracteriza por transportarse en grandes cantidades y no posee un envase para ser transportada, es decir, que su único recipiente para su traslado es el vehículo de transporte.

¹⁸ No especificado, “Tipos de Carga”

http://cargainfo.com/front_content.php?idcat=1231&idart=2740: 01-05-12, 21:36PM.

Esta carga se divide en; Granel Líquido, se caracteriza por su estado líquido o sólido y su transporte generalmente es en contenedor tanque, ejemplos de granel líquido son el petróleo, el gas licuado, aceites, gasolina, químicos, etc., y Granel Sólido como lo son el carbón, granos, trigo, madera, sal, cemento, etc.

-Asociación Nacional de Armadores A.G (ANA).

Es la Asociación Nacional de Armadores la que habla en representación de las empresas navieras, que existen en el país, en cuanto a los distintos asuntos o políticas que el gobierno quiera aplicar a este rubro o relacionados a este. Es por eso que al hablar de Cabotaje y su importancia para las agencias navieras se hace necesario conocer su opinión en el punto 2.3 de este informe.

La Asociación Nacional de Armadores representa a las principales empresas navieras del país ante los poderes públicos y otras organizaciones, la defensa de sus principales intereses, estudios de leyes, normas y tratados sobre materias portuarias y marítimas, aduaneras, ambientales, entre otras. La ANA impulsa el desarrollo del transporte marítimo, tanto como del cabotaje nacional, como también del comercio exterior y las actividades que complementan este transporte. Dentro de la ANA existen distintos comités especializados en distintas materias técnicas, legales, tributarias, laborales y otras, integradas por representantes de las distintas empresas asociadas a este gremio.

A su vez existen distintos organismos reguladores y que intervienen con el cabotaje, como lo son el Servicio Nacional de Aduanas, el Servicio Agrícola y Ganadero, el

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y el Ministerio de Defensa Nacional (Véase Anexo 6).

-Ley de Navegación.

Esta ley contiene las disposiciones generales, de registro, la nacionalidad de las naves, y sobre la navegación y personas que participan en la operación de esta. En la Ley de Navegación se define el concepto de empresa naviera chilena y se indican los requisitos necesarios para matricular una nave en Chile. Estas son; que el propietario de la nave sea una persona chilena o como forma excepcional naves pertenecientes a extranjeros según determinadas condiciones prescritas en esta Ley, y el propietario de la nave debe acreditar los derechos sobre esta. Este tema será ampliado en el marco jurídico del siguiente desarrollo de la investigación, ya que es importante entender cuando una nave se considera chilena.

En el Título III, párrafo 3 de esta Ley, Del Practicaje y Pilotaje, se definen ciertos conceptos relacionado a la navegación (Ver Anexo 5).

-Impuesto a la Renta.

El impuesto a la Renta es una de las protecciones del cabotaje marítimo a compañías extranjeras. En el caso de que se desee abrir el cabotaje a naves externas, este impuesto es el que se debería reducir.

El impuesto a la Renta es cobrado a todas las naves extranjeras que presten cabotaje en el país, aun incluso sea una empresa naviera chilena que preste servicios con naves de bandera extranjera.

El Impuesto a la Renta se define sobre la base de las utilidades líquidas (ganancia neta) de la empresa y se declara en abril de cada año por todas las rentas percibidas en el año calendario anterior. Y es un 20% sobre la base imponible establecida por el total de las cantidades. Esta grava las utilidades tributarias de los negocios, quedando afectas las rentas que provienen del capital y de las empresas industriales, comerciales, mineras, y otras.

El Impuesto a la Renta no se aplica a las naves chilenas que realicen cabotaje en el país, siempre que cumplan con el plazo estipulado (8 a 10 años) y con el requisito de promesa u opción de compra de la nave.¹⁹

Este tema será abordado más adelante ya que es una de las principales protecciones que existen para el cabotaje y de esa forma se podría entender cuál es el efecto que produce esta protección en las agencias navieras de nuestro país.

-Impuesto al valor Agregado (IVA).

El impuesto al valor Agregado es otro derecho cobrado a las navieras que realizan cabotaje en este país. En este caso es indiferente si las naves que realicen cabotaje sean o no extranjeras.

¹⁹ Ley De Fomento a la Marina Mercante N°3059, 21 Diciembre de 1979, Título IV, Artículo 10.

El IVA es el impuesto al consumo y es una tasa del 19% sobre las ventas de bienes corporales muebles e inmuebles, y sobre los servicios prestados o utilizados señalados por la ley. Este impuesto se declara y paga mensualmente.

El IVA también grava las importaciones, habituales o no, efectuadas por una persona natural o jurídica. En el caso de las exportaciones, estas están exentas del IVA.

El cabotaje en Chile se encuentra grabado con IVA, ya que es un servicio prestado y utilizado en el país. A diferencia del Impuesto a la Renta, en el caso del IVA, es indiferente que la empresa naviera sea dueña o tenedora de las naves, o que efectúe el transporte bajo bandera extranjera o nacional.

Las empresas navieras se encuentran exentas de IVA en el caso específico de cabotaje de pasajeros²⁰.

-Principales usuarios del cabotaje marítimo en Chile.

En este punto se mencionara de forma general a cada usuario principal de este modo de transporte. Para ser retomado en el desarrollo de este informe, explicando de forma más detallada cual es la participación de cada uno, su mercado, cuanto de su transporte es cabotaje, y las opiniones de estos, si es que llega a ocurrir la apertura de cabotaje en el país, etc.

²⁰ Ley Sobre Impuesto a las Ventas y Servicios. Decreto Ley Núm. 825. 2 de noviembre de 2011, Título II, párrafo 4º, art. 13.

I. Empresa Nacional del Petróleo (ENAP)

Esta empresa es una de los principales usuarios en este tipo de transporte. Su misión es proveer de productos relacionados con el petróleo para satisfacer las necesidades de sus clientes a través de todo el territorio nacional.

ENAP cuenta con una flota de siete naves para atender los 15 terminales a lo largo de todo el país.

II. Corporación Nacional del Cobre (CODELCO)

CODELCO es propiedad del Estado chileno y es el principal productor de cobre en el mundo y posee un veinte por ciento de las reservas de este.

La Corporación Nacional del Cobre transporta bajo la modalidad de cabotaje los productos derivados del cobre, como, el ácido sulfúrico e insumos, concentrados, etc.

Los principales puertos para la exportación de estos insumos son el de Valparaíso y San Antonio y para productos concentrados desde Ventanas hacia Barquito o Antofagasta.

Para el transporte de ácido sulfúrico el puerto principal es San Antonio, desde allí se transporta hacia Mejillones, Michilla (Antofagasta), y Patache (Iquique).

III. Asociación de la Industria del Salmon A.G

Esta Asociación reúne a las principales empresas proveedores y productoras de la industria del salmón en el país, fue creada en el año 1986 y cuenta con un total de 76 empresas asociadas. El objetivo de esta, es representar y reunir los esfuerzos del sector,

tanto en el ámbito legal, medioambiental, de investigación, de desarrollo en el mercado y técnico.

Esta actividad genera el mayor tráfico de cargas transportadas en territorio nacional en las regiones de Los Lagos y Aysén, como también genera un número importante de traslado de personas que se dirigen a sus trabajos en dichas instalaciones.

-Principales agencias navieras.

Estas dos empresas que se presentan a continuación se caracterizan por ser unas de las grandes empresas chilenas con vocación de transporte internacional. Ambas se caracterizan por poseer casi todos sus barcos con bandera extranjera, son estas dos empresas las que se verían afectadas o en cierto modo beneficiadas en caso de existir la apertura comercial al cabotaje.

Y aunque existen distintos armadores en el territorio nacional, que entregan el servicio de cabotaje, solo se definirá en forma general las características y servicios principales que ofrecen estas dos empresas, por el motivo anteriormente señalado.

I. Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV)

CSAV es una compañía chilena de transporte marítimo, actualmente es la más grande en Latinoamérica. En los comienzos de esta compañía en los años 1872, se dedicaba exclusivamente al servicio de cabotaje, extendiéndose rápidamente por la costa de Sudamérica, y luego al resto del mundo.

Hoy en día CSAV presta servicios de transporte de carga general, carga a granel, productos congelados y frescos, vehículos, con naves propias o arrendadas. Ofreciendo servicio en línea regular, con tráficos permanentes a ciertos puertos, itinerarios fijos y naves preparadas para el transporte de grandes toneladas y productos específicos.

II. Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI)

CCNI es la segunda agencia naviera más importante de Chile. Esta ofrece sus servicios en Latinoamérica, Asia, Europa y África.

Esta compañía al igual que CSAV, ofrece los servicios de transporte de cargas en contenedores tanto para; cargas secas, congeladas o refrigeradas, transporte de carga a granel como; cobre, carga de proyectos, y productos forestales, y el transporte de carga de vehículos; maquinaria, buses, automóviles, camiones. El cual ofrece los recorridos para comercio exterior.

CCNI tiene 33 naves y todas son con bandera extranjera, por lo cual no puede realizar cabotaje interno, esto depende de la definición de apertura que se dé, el cual el Gobierno desea en una de sus medidas del Impulso Competitivo.

-Contenedor o Container.

Los contenedores son un tipo de embalaje para grandes dimensiones de cargas o mercancías y para un fácil transporte mediante el tráfico aéreo, marítimo, fluvial, terrestre o en forma multimodal. Existen distintos tamaños para los contenedores, que son estandarizados para permitir su fácil manipulación (Véase Anexo N°7).

El material principal de los contenedores son acero, aluminio y algunos de madera contrachapada. Generalmente los pisos de estos son de madera y en el interior tienen un recubrimiento especial para evitar la humedad durante el viaje. Cada contenedor tiene en cada una de sus esquinas un tipo de gancho lo que permite ser movidos por grúas especiales, y su trincaje en camiones o buques.

En la ley 3.059 de Fomento a la Marina Mercante Título II, Artículo 3° señala que el transporte de contenedores vacíos desde o hacia Chile, solo puede realizarse por armadores extranjeros si existe la misma facultad para las empresas navieras chilenas en los países de la nacionalidad de la nave. Y en el caso de que el armador extranjero este vinculado a una política naviera común con grupo de países, por ejemplo la Unión Europea, es necesario que las navieras chilenas tengan permiso para transportar contenedores vacíos entre los países pertenecientes a este grupo.

2.3 Desarrollo de la Investigación.

En este punto de la investigación se extenderán los temas mencionados en los objetivos específicos, en cuanto a conocer al cabotaje en Chile, su evolución en el país, presentar cifras de este, y opiniones de los principales involucrados en este modo de transporte, para entender qué efecto tiene la apertura de cabotaje en las agencias navieras chilenas, y obtener una opinión más amplia y acertada de lo que significaría una apertura al cabotaje, en caso de existir.

2.3.1 Conocer el cabotaje al día de hoy.

Este punto será el más amplio de la investigación, ya que se pretende conocer los temas más relevantes sobre el cabotaje y cuál ha sido su evolución durante los años, para lograr una conclusión en cuanto a que si la apertura del cabotaje sería positiva o negativa para las navieras y principales involucrados, adaptándose a la realidad chilena. Es aquí donde se presentara una reseña histórica del cabotaje, el marco jurídico de este, las restricciones y excepciones existentes en el país para esta modalidad, y un análisis de este mercado en el país.

-Breve Reseña Histórica del Cabotaje.

En el año 1811 se comenzó en nuestro país la apertura comercial, que incluía a los principales puertos de Chile (San Antonio y Valparaíso), a todas las banderas extranjeras. Es en el año 1813 donde se otorga sin excepción la reserva del cabotaje a todas las naves de bandera chilena.

Durante 1820 bajo el mandato de José Miguel Carrera Verdugo, se permite en casos particulares la participación de naves con bandera extranjera en el tráfico de cabotaje, pero 15 años después se restablece la reserva a solo naves chilenas, con cierta flexibilidad a navíos extranjeros. Es en el siglo XX que el cabotaje marítimo perdió algunas rutas por la aparición de competencias en el transporte ferroviario y terrestre, existiendo hasta el día de hoy esa competencia con el medio de transporte terrestre.²¹

El 23 de octubre de 1995 se publica la ley número 19.420 en el Diario Oficial que “Establece incentivos para el desarrollo económico de las provincias de Arica y Parinacota”²², donde se señala que las navieras extranjeras que realicen cabotaje en la provincia de Arica no se les aplicara el Impuesto a la Renta (Artículo 34).

En 2002, en la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), nace la voluntad de apoyar la apertura del cabotaje en el Mercosur y Chile. Y en el año 2003 se realizo una propuesta a los integrantes de la Comisión Técnica de Facilitación y Simplificación del Transporte Marítimo, esta propone una apertura con los países integrantes de Mercosur y Chile, donde las naves de un país pueden efectuar cabotaje en otro.²³ Cabe señalar que esta proposición aun no ha sido llevada a bordo.

Hablando de los países en general, la mayoría de estos tienen establecida distintas medidas a la reserva de cabotaje. Por un lado existe en Estados Unidos restricciones muy rigurosas al cabotaje marítimo, donde la exigencia no es solo que las naves sean de banderas de ese país, sino que también la embarcación haya sido construida en Estados

²¹ No especificado, “Cabotaje”. <http://www.ligamar.cl/revis6/19.htm>;30-07-2012, 1:13AM.

²² Ley Nº19.420. Núm. 1. Santiago, 18 de abril de 2001
<http://www.sii.cl/pagina/jurisprudencia/legislacion/complementaria/ley19420.htm>; 19-06-12. 0:09AM.

²³ No especificado, “Cabotaje”. <http://www.ligamar.cl/revis6/19.htm>;30-07-2012, 1:13AM.

Unidos, esto está detallado en la ley Jones (especificado más adelante en el siguiente informe).

Y como ejemplo de una baja protección al cabotaje está la Unión Europea quien en 2001 inicio una apertura multilateral del cabotaje y que permite a todos los países miembros de esta comunidad cabotar en distintos puertos de estos. Por ejemplo un barco con bandera italiana puede cabotar en puertos de Grecia.

Desde el gobierno del Presidente Sebastián Piñera existe un interés por la apertura del cabotaje marítimo, esta es una de las 50 medidas del Impulso Competitivo, presentadas por él. Con esta medida de apertura de cabotaje, se busca lograr un aumento en la competencia de este mercado generando menores tarifas y aumentando el uso del transporte marítimo.²⁴

-Marco Jurídico y administrativo. Restricciones y excepciones.

El cabotaje es mencionado en dos leyes en Chile, en la Ley de Fomento a la Marina Mercante y en la Ley de Navegación. Se presentaran ambos conceptos entregados en estas y se analizará cual es el más apropiado para utilizar a lo largo del desarrollo de este informe. Como también se desarrollara las excepciones y restricciones para el cabotaje en el país, presentadas en la Ley de la Renta y en la Ley de Fomento a la Marina Mercante.

²⁴ No especificado, "Promueven más competencia y eficiencia en transporte y logística".
http://www.impulsocompetitivo.gob.cl/2011/06/iv-promueven-mas-competencia-y-eficiencia-en-transporte-y-logistica/#medida_18;30-07-2012, 1:26AM.

Ley de Navegación

En la Ley de Navegación se señalan los requisitos para que las naves tengan nacionalidad chilena. Ya que según su nacionalidad se podrá conocer el régimen jurídico y la protección de Estado aplicable.

En el Título II “Del Registro y de la Nacionalidad de las Naves” Artículo 11º, se señala que para matricular una nave en Chile el propietario de esta debe ser chileno, y cumplir con los siguientes requisitos en el caso que la nave fuere de propiedad de más de una persona o de una persona jurídica;

1. Si es una sociedad el dueño de la nave, se considera chilena solo si tiene en Chile su domicilio principal y su sede, que el presidente de la sociedad, gerente y la mayoría de sus directores sean chilenos y que la mayoría del capital sea de personas naturales o jurídicas chilenas.
2. En el caso que la nave pertenezca a una comunidad la nave se considera solo si la mayoría de las personas que pertenezcan a esta sean chilenos y residan en Chile, que los administradores sean chilenos y que la mayoría de los derechos de esta sea de personas naturales o jurídicas chilenas.²⁵

Es en Artículo 11 donde también se señala que a excepción de naves pesqueras, las personas naturales o jurídicas extranjeras domiciliadas en el país pueden matricular naves en Chile, si es que tienen el asiento principal de sus negocios o ejerzan alguna profesión o industria permanente en el país. En estos casos es la autoridad marítima la

²⁵ Extracto de Ley de Navegación. Núm. 2.222. Santiago, 21 de Mayo de 1978. Título II, Artículo 11º

que decide al respecto y al mismo puede imponer normas especiales para restringir la operación de estas naves.

En cuanto a la acreditación de la nave, señalado en el artículo 12 se debe solicitar en correspondiente Registro de Matricula y presentar los títulos que acrediten los derechos sobre la nave, y todos los documentos exigidos por el reglamento. Una vez inscrita la nave, esta será chilena y “se entenderá nacionalizada para los efectos aduaneros, y podrá desde ese momento enarbolar el pabellón nacional”²⁶.

Para mantener enarbollado el pabellón nacional es necesario que el capitán de la nave, su oficialidad y la tripulación deben ser chilenos²⁷. Es la Dirección General de Territorio Marítimo y de Marina Mercante quien puede autorizar la contratación de personal extranjero en caso de ser necesario, excepto el capitán, que siempre debe ser chileno.

Ley de Fomento a la Marina Mercante.

Es en el Título II de la Ley de Fomento a la Marina Mercante “De las Reservas de Carga”, donde señala que; “El cabotaje queda reservado a las naves chilenas”²⁸.

Es en este mismo artículo donde se da el concepto de cabotaje; “Se entenderá por tal el transporte marítimo, fluvial, o lacustre de pasajeros y de carga entre puntos del territorio nacional, y entre estos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva.”²⁹ Recordemos que este informe se enfocara en el transporte de

²⁶ Ley de Navegación. Decreto ley 2222, 21 de mayo de 1978. Título II, Artículo 12º

²⁷ Ley de Navegación. Decreto ley 2222, 21 de mayo de 1978. Título II, Artículo 14º

²⁸ Ley de Fomento a La Marina Mercante. Núm. 3.059. Santiago, 21 de Diciembre de 1979. Título II, Artículo 3º.

²⁹ Ídem.

carga y no pasajeros ya que buscamos entender el impacto del cabotaje en las navieras chilenas.

En esta ley donde el tráfico de cabotaje queda estrictamente reservado a naves chilenas, y al mismo tiempo señala las dos excepciones, siempre y cuando se cumplan ciertas condiciones detalladas más adelante en esta sección.

En cuanto a la acreditación de los derechos sobre la nave, señalado en el Artículo 6°; “Para los efectos de las disposiciones de esta ley, se reputan como chilenas hasta un 100% de sus tonelajes propios, las naves arrendadas por empresas navieras chilenas a casco desnudo con promesa u opción de compra”³⁰ es aquí donde se indica que califican como chilenas a las naves arrendadas por empresas navieras chilenas a casco desnudo con promesa u opción de compra, que la antigüedad de construcción no sea mayor de cinco años y que el plazo para hacer efectiva la compra no sea superior a ocho años. A su vez indica que si la construcción de las naves no es superior al año el plazo para hacer efectiva la compra puede aumentarse a diez años.

En caso de que una nave quede fuera de servicio (debe ser calificado por la Autoridad Marítima), se puede utilizar como reemplazo de una nave otra de iguales características en forma temporal, es la Comisión la que debe autorizarlo previamente.

En caso de arrendamiento o fletadas por empresas navieras chilenas se consideran como chilenas las naves, siempre y cuando el arrendamiento o fletamento sea por un plazo no mayor a los 6 meses, el cual será renovado total o parcialmente con la autorización de la Comisión correspondiente (Especificada en el Artículo 4° de esta Ley). Estas empresas

³⁰ Ley de Fomento a La Marina Mercante. Núm. 3.059. Santiago, 21 de Diciembre de 1979. Título II, Artículo 6°.

deben enviar dichos contratos de arrendamiento o fletamento al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones en un plazo de siete días a contar de la fecha de suscripción de dicho contrato, para la decisión respectiva. La Comisión puede autorizar como chilena las naves (para los efectos de reserva de carga), aquellas que su antigüedad de construcción no supere los cinco años que sean arrendados a casco desnudo con opción o promesa de compra por empresas navieras chilenas que se hayan fundado legalmente un año antes de la fecha de los contratos respectivos.

En los casos de arrendamiento o fletamento con promesa u opción de compra, estos plazos no deben superar los ocho años y el precio del arrendamiento no debe superar tres veces el valor del capital que se mantiene enterado, y en el caso de que la nave no supere el año de antigüedad el plazo para hacer afectiva la compra puede aumentarse a diez años.

Como forma experimental, cuando exista un nuevo tráfico naviero donde no existe un servicio regular chileno, la Comisión puede calificar como naves nacionales las que sean arrendadas a casco desnudo, sin promesa de compra, por un plazo de tres años. Durante ese periodo de tiempo las naves pueden enarbolar pabellón chileno y su tripulación deberá ser chilena tal como se dictamina en las normas legales actuales.

-Excepciones y restricciones al cabotaje existentes en el país.

Ley de Fomento de la Marina Mercante.

En la Ley de Fomento a la Marina Mercante Título II; De las Reservas de Carga, Artículo 3º, se dan las dos excepciones, estas señalan que;

- a) Pueden participar naves extranjeras cuando se trate de cargas superiores a las 900 toneladas, previa licitación pública realizada por el usuario y convocada con anticipación. Es en este artículo de la norma donde se señala que las navieras extranjeras que participen en la licitación para cabotaje en territorio chileno deben integrar en sus ofertas un aumento de porcentaje similar al de la tasa general del arancel aduanero actual, el cual es un 6%.³¹

Esta licitación puede ser reclamada por navieros chilenos que hayan participado en esta dentro de los tres días hábiles (desde la fecha de su adjudicación ante la Comisión), pasados 30 días “desde la fecha de reclamo sin que medie un pronunciamiento de la Comisión, la adjudicación de la licitación se entenderá aprobada.”³² El Ministerio de Transporte y telecomunicaciones autorizara a la nave extranjera para realizar cabotaje en Chile, una vez efectuada la adjudicación y aun cuando existan reclamos pendientes.

³¹ No especificado, “Propuesta para eliminar los aranceles aduaneros”
<http://www.latercera.com/noticia/opinion/editorial/2012/05/894-458788-9-propuesta-para-eliminar-los-aranceles-aduaneros.shtml>, 29-08-12, 0:34AM.

³² Ley de Fomento a La Marina Mercante. Núm. 3.059. Santiago, 21 de Diciembre de 1979. Título II; De las Reservas de Carga. Artículo 3º.

Esta opción no opera ya que tiene un alto costo, producto de los dos impuestos que enfrentan las naves extranjeras para cabotar en Chile el de la Ley de Fomento a la Marina Mercante y el de la Ley del Impuesto a la Renta.

- b) La Autoridad Marítima autorizara el embarque de cargas a naves extranjeras cuando sean volúmenes de carga inferiores o iguales a 900 toneladas y no exista disponibilidad de naves chilenas. Este procedimiento es rápido y no tiene costo asociado, pero casi no es utilizado ya que no existe un déficit de flota.³³ Esta excepción se da solo para el transporte de pasajeros.

Quien puede excluir a las naves extranjeras del cabotaje es la Autoridad Marítima Local, cuando a su discernimiento existieran razones suficientes para así hacerlo. En esos casos el armador de la nave puede solicitar una reconsideración por vía telegráfica al Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

Ley de la Renta.

Como restricción al cabotaje en el Título IV, Del Impuesto Adicional, artículo 59º numero 5 señala que;

“Arrendamiento, subarrendamiento, fletamento, subfletamento, usufructo o cualquier otra forma de cesión del uso o goce temporal de naves extranjeras que se destinen o utilicen en servicios de cabotaje o cuando los contratos respectivos permitan o no

³³ Pamela Jimeno, “Cabotaje marítimo: proyecto contempla bajar impuestos a barcos extranjeros”. Santiago, La Tercera Negocios, edición impresa. Domingo 22 de abril de 2012. Página 12.

prohíban utilizar la nave para el cabotaje, pagaran el impuesto de este artículo con tasa de 20%”³⁴ (Este gravamen se aplica sobre el valor del arriendo).

En este artículo se señala que no se considerara como cabotaje el transporte de contenedores vacíos entre puntos del territorio de la costa chilena. También se indica que este impuesto no será aplicado a naves que se califiquen como chilenas, especificado anteriormente en el Artículo 6° de la Ley de Fomento a la Marina Mercante. De mismo modo se indica que en el caso de que no se cumpla con los plazos establecidos en el artículo mencionado y no se celebre el contrato prometido o si se da término anticipado a este, se devengara el impuesto del 20% por las sumas pagadas en la cuenta del arrendamiento. Este debe pagar en el siguiente mes en que vence el plazo para celebrar el contrato o en el mes en el que se pone término anticipado al contrato. Para los impuestos adeudados se reajustan según la variación que sufra la UTM (unidad tributaria mensual) entre el mes en que se devengaron y en el que efectivamente se pague.

En el Título III “Normas tributarias, subsidios y franquicias”, artículo 13° de la Ley de Fomento de la Marina Mercante señala que;

“El cabotaje realizado en Chile por personas sin domicilio ni residencia en el país se considerará actividad desarrollada en él y, en consecuencia, las rentas que se devenguen por dicho concepto se estimaran que son de fuente chilena”.

Tal como se indica en la Ley de la Renta las naves extranjeras deben pagar una tasa de 20% para cabotar en Chile.³⁵

³⁴ Ley Sobre Impuesto a la Renta. Núm. 824.- Santiago, 27 de Diciembre de 1974. Título IV, Artículo 59, Nº5.

-Análisis del Mercado de Cabotaje en Chile.

Esta investigación se basara en las estadísticas entregadas por Directemar en su boletín estadístico marítimo. Se evaluara la evolución desde el año 2003 y 2010 (últimas cifras entregadas por Directemar en su página web.)

Tonelaje movilizado en Cabotaje en Chile (ton).

Años	Carga General	Granel	Líquido	Total
2003	2.248.946	5.978.672	16.116.518	24.344.136
2004	2.221.928	6.545.412	14.869.790	23.637.130
2005	2.134.092	7.209.502	14.428.954	23.772.548
2006	2.591.132	7.193.720	14.580.718	24.365.570
2007	3.232.288	6.130.074	15.393.884	24.756.246
2008	4.212.636	7.051.350	14.734.714	25.998.700
2009	3.410.256	5.868.088	14.301.514	23.579.858
2010	3.397.072	5.679.954	14.536.092	23.613.118
Var 2003/2010	51%	-5%	-10%	-3%

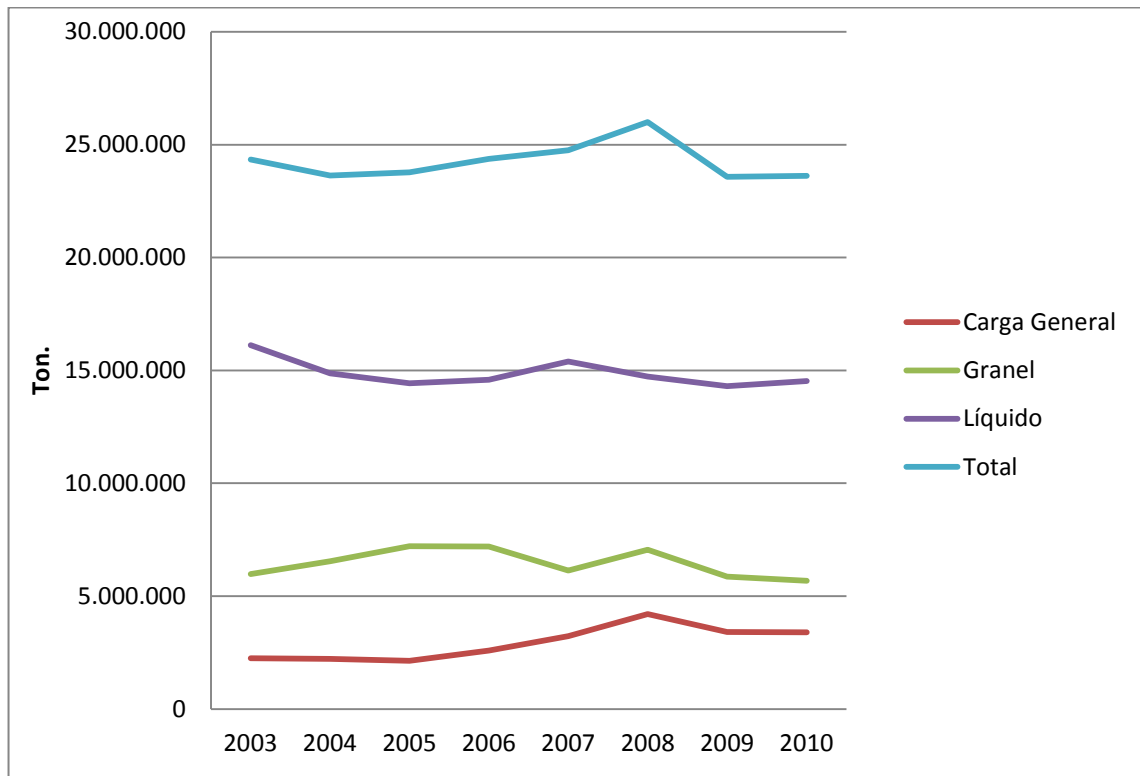
Fuente: Elaboración propia, basada en datos entregados por Directemar. Años 2003 hasta 2010.

En el cuadro presentado anteriormente se muestra el total de cargas movilizadas en toneladas en el territorio marítimo nacional, dividido en carga general, granel, líquido y los totales de cada año. Como se logra observar la cantidad de toneladas transportadas durante el año 2003 fue mayor al de 2010, por 731.018ton. En el año 2008 se reconoce un aumento importante de toneladas transportadas en cabotaje, este aumento se puede

³⁵ Ley Sobre Impuesto a la Renta. Núm. 824.- Santiago, 27 de Diciembre de 1974. Título IV, Artículo 59, N°5.

deber al crecimiento que el transporte marítimo tuvo ese año³⁶. La baja de tonelaje transportado durante los años puede deberse al desarrollo de otros modos de transporte, como el transporte terrestre (principal “competidor” del cabotaje) o puede ser provocado por la falta de desarrollo en los puertos para el transporte de graneles.

Evolución del cabotaje según tipo de carga.



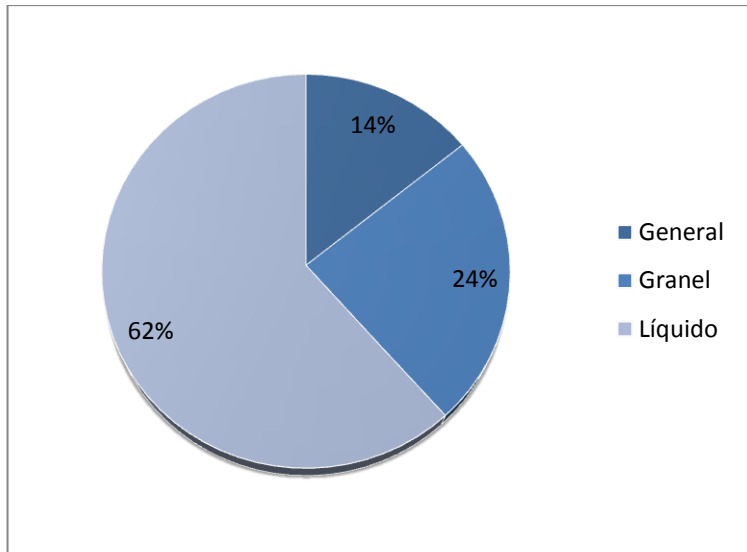
Fuente: Elaboración propia, basada en datos entregados por Directemar.

³⁶ No especificado, “Nota de Información”.
<http://archive.unctad.org/templates/Webflyer.asp?docID=12459&intItemID=5266&lang=3&print=1>:
 27-06-12, 21:38PM.

Como se puede observar en el grafico, los niveles de tonelaje transportado de los distintos tipos de carga van fluctuando desde 2003 a 2010. En cuanto a la carga general esta ha aumentado en un 51%, a diferencia de la carga a granel que se ha reducido un 5% y la líquida con un 10%, debido a estos dos tipos de carga el total de toneladas transportadas en cabotaje ha disminuido un 3% del año 2003 a 2010.

Esta reducción en el transporte de graneles sólidos y líquidos se puede deber, como se menciono anteriormente, a la falta de desarrollo tecnológico y logístico de los terminales portuarios de estos tipos de carga (se profundizara de este tema y las debilidades del cabotaje más adelante).

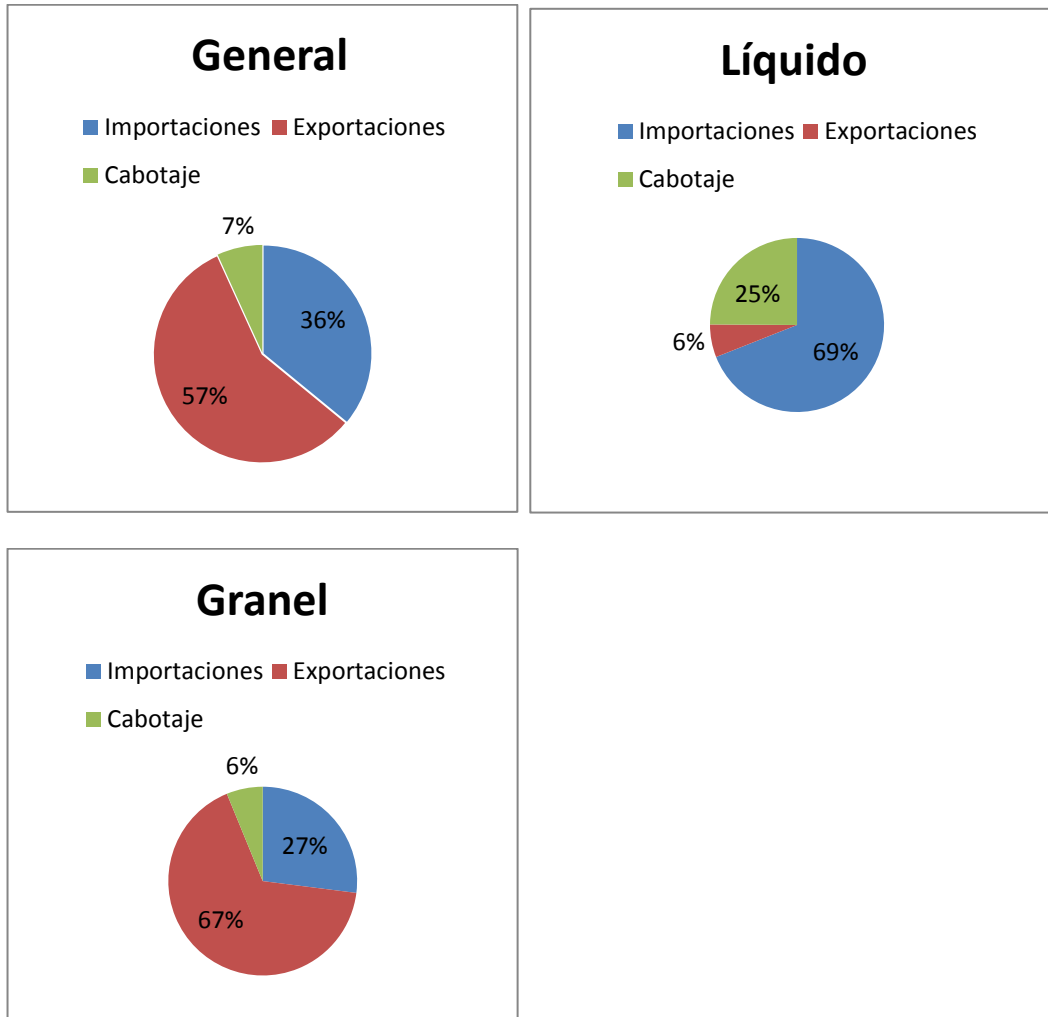
Participación tipos de carga en el cabotaje año 2010.



Fuente: Elaboración propia, basada en datos entregados por Directemar. Año 2010.

Un porcentaje importante de carga líquida es movilizado en cabotaje en comparación con la carga general y granel. Aunque es importante recordar que tal como lo señala el cuadro anterior existe un aumento importante en el transporte de carga general, este tipo de carga es el único que ha aumentado desde el año 2003 y no ha disminuido en cantidad de tonelaje transportado como la carga a granel y líquida.

Tonelaje movilizado por tipo de carga en el año 2010. (% sobre total de toneladas en cada categoría)



Fuente: Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Directemar). Año 2010.

Comparación tonelaje de carga movilizada en cabotaje y comercio exterior.



Fuente: La Tercera Negocios, edición impresa domingo 22 de abril de 2012.

Aunque la diferencia de tonelaje en el transporte bajo modalidad de cabotaje y en comercio exterior es significativa, el cabotaje no es menos importante.

En Chile el cabotaje es importante para el transporte de productos químicos, tales como, ácido sulfúrico, gas, petróleo (crudo y diesel), ya que los productos líquidos son los transportados principalmente en cabotaje con un 62% del total de cargas movilizadas. Estos son los principales productos transportados desde un puerto a otro en el país, por eso es importante que los principales puertos que transportan estas cargas mejoren su tecnología para evitar la disminución en el transporte bajo la modalidad de cabotaje.

Muchas de las importaciones (hablando principalmente de carga general) que ocurren en el país deben desembarcar en un puerto y desde ese puerto se transportan las mercancías por vía terrestre, quedando las naves con una capacidad ociosa.³⁷

Tonelaje movilizado de las cargas totales de cabotaje por zonas.

Año 2010

ZONA	TOTAL	EMBARQUE	DESEMBARQUE
Zona Norte	6.589.577	1.797.179	4.792.398
Centro sur	12.264.245	6.936.954	5.327.291
Sur	4.759.296	3.072.426	1.686.870

Fuente: Elaboración propia, basada en datos entregados por Directemar. Año 2010.

Año 2003

ZONA	TOTAL	EMBARQUE	DESEMBARQUE
Zona Norte	5.737.317	2.007.912	3.729.405
Centro sur	14.111.426	7.304.464	6.806.962
Sur	4.495.393	2.859.692	1.635.701

Fuente: Elaboración propia, basada en datos entregados por Directemar. Año 2003.

En los cuadros presentados se puede observar el movimiento de cabotaje según sus zonas de embarque (salida) y desembarque (entrada) en los años 2003 y 2010. En estos

³⁷ Carla Alonso, "Impacto de la apertura del cabotaje marítimo agita las aguas del mercado". <http://latercera.com/noticia/negocios/2011/06/655-374053-9-impacto-de-la-apertura-del-cabotaje-maritimo-agita-las-aguas-del-mercado.shtml>; 28-06-12, 0:58 AM.

se advierte que en las zonas centro sur ha disminuido su participación en el tránsito de cabotaje, de un 57,96% en el año 2003 a un 51,94% en el año 2010. Esto puede deberse esencialmente a la disminución que ha habido en el transporte de cargas líquidas y a granel.

En la zona norte se observa un aumento del transporte de cargas en total bajo la modalidad de cabotaje, de un 23,57% a un 27,90% en el año 2010, esto puede deberse al leve aumento de entrada (desembarque) de la carga general en la zona. En cuanto a la zona sur se identifica una leve diferencia en el total, entre los años 2003 y 2010, esta diferencia se debe principalmente al aumento en el embarque de cargas líquidas y a granel en esa zona.

Distribución en porcentaje de las cargas de cabotaje por zonas.

Año 2010

ZONA	TOTAL	EMBARQUE	DESEMBARQUE
Zona Norte	27,90	15,22	40,59
Centro sur	51,94	28,76	45,12
Sur	20,16	26,02	14,29

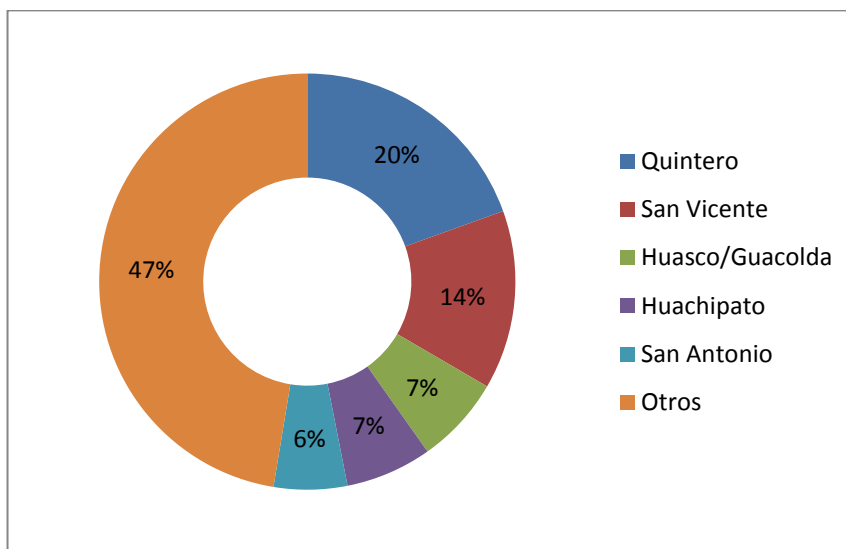
Fuente: Elaboración propia, basada en datos entregados por Directemar. Año 2010.

Año 2003

ZONA	TOTAL	EMBARQUE	DESEMBARQUE
Zona Norte	23,57	16,49	30,64
Centro sur	57,96	60,01	55,92
Sur	18,47	23,49	13,44

Fuente: Elaboración propia, basada en datos entregados por Directemar. Año 2003.

Participación de puertos en el cabotaje año 2010.



Fuente: La Tercera Negocios, edición impresa domingo 22 de abril de 2012.

Este gráfico entregado presenta a los puertos con mayor participación de cabotaje en Chile. En las costas de nuestro país existen 57 puertos y estos corresponden a;

- Puertos de Uso Público: 25
 - Puertos de propiedad estatal: 10
 - Puertos de propiedad privada: 15
- Puertos de Uso Privado: 32
 - Puertos de propiedad estatal: 21
 - Puertos de propiedad privada: 11 ³⁸

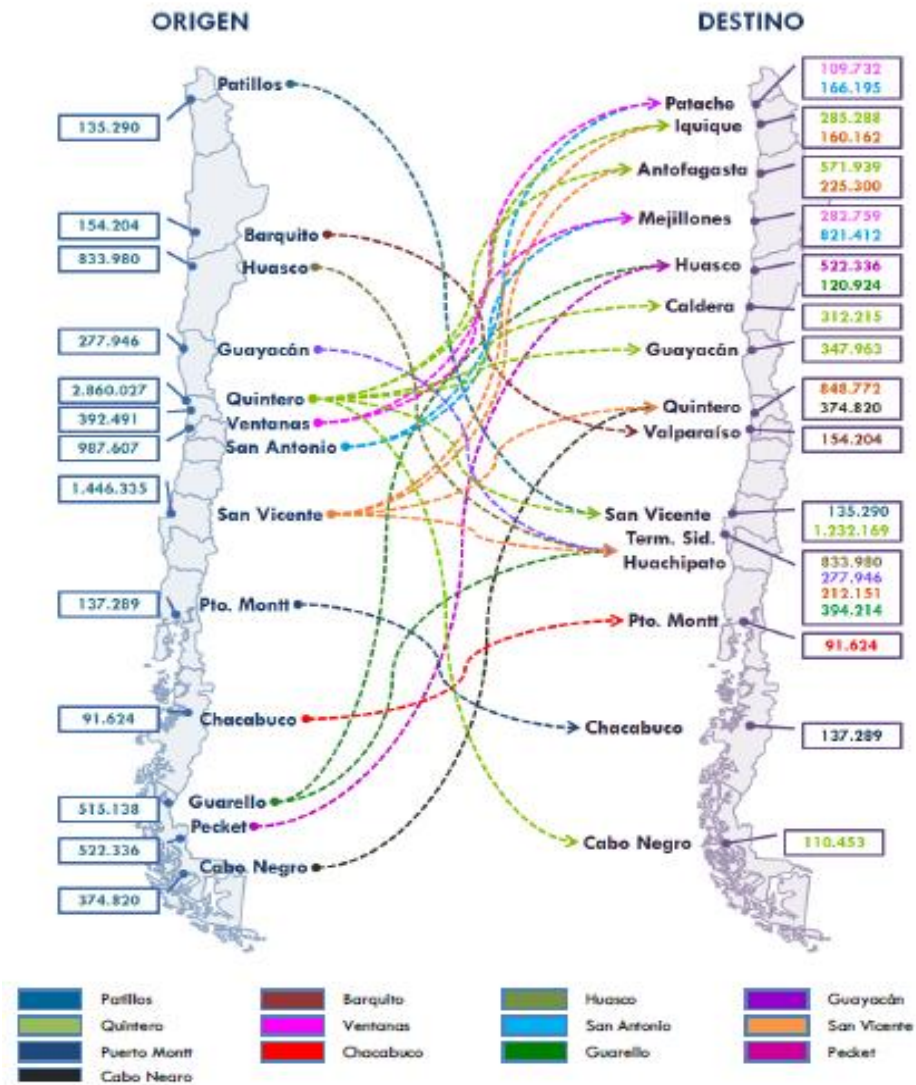
Y de estos los 57 se utilizan para el tránsito de cabotaje, como también para el transporte internacional.

Según el cuadro presentado anteriormente, de participación de los puertos en cabotaje, se observa que el puerto con mayor participación en el cabotaje es el de Quintero, este se caracteriza por transportar solo carga líquida, mayoritariamente Gas Natural Licuado (GNL), en el año 2010. A este lo sigue el puerto San Vicente con un 14% de participación en el cabotaje, este transporta cargas generales, a granel, pero mayoritariamente cargas líquidas. Con un 7% de participación se encuentran los puertos de Huasco/Guacolda y Huachipato, este primer puerto se caracteriza por transportar principalmente cargas a granel tanto en el embarque como desembarque, el puerto de Huachipato de misma forma se caracteriza por el transporte de cargas a granel pero mayoritariamente en el desembarco.

Para comprender el tránsito bajo cabotaje de las cargas en total se presenta a continuación un gráfico de los principales tonelajes transportados según el puerto de origen y destino. Estos puertos representan el 74% del total transportado.

³⁸ No especificado, “¿Cuántos Puertos hay en Chile?”
<http://www.mop.cl/Faq/Paginas/DetalleFAQ.aspx?item=123>; 03-07-12, 20:38PM.

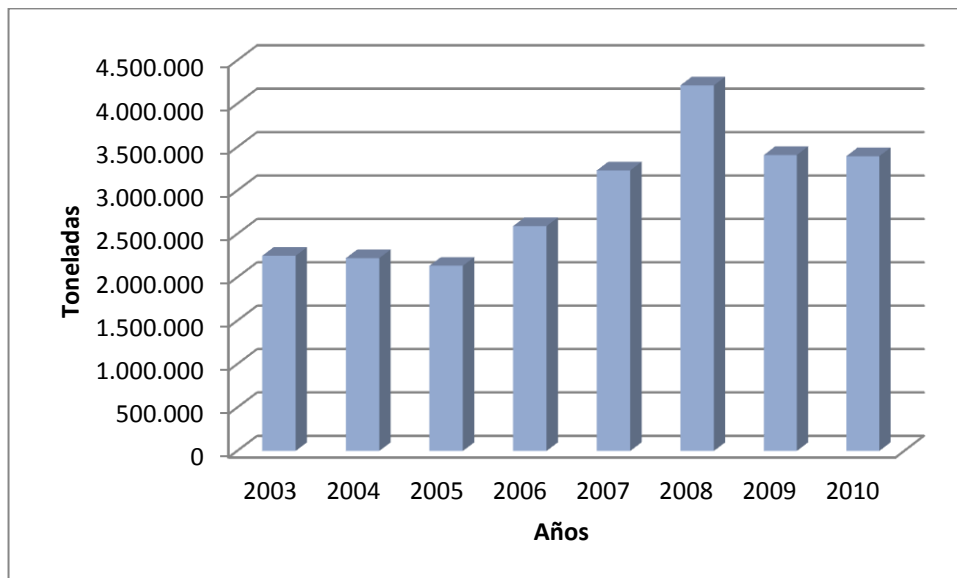
Principales toneladas transportados en cabotaje según puerto de origen- destino.



Fuente: Directemar. Año 2010. <http://web.directemar.cl/estadisticas/maritimo/default.htm>

Evolución de las cargas en el cabotaje.

Carga General.



Fuente: Elaboración propia, basada en los datos entregados por Directemar.

Como ya se observó en el primer cuadro el transporte carga general es el único que no ha disminuido, incluso tiene un aumento del 51% entre el año 2003 y 2010.

En el año 2010 los productos que componían la carga general fueron en primer lugar los productos pecuarios o de otra naturaleza con un 66% del total (1.698.536 toneladas), cobre con un 13.7% y otros productos alimenticios con un 12.4%. De igual forma en el año 2003 los productos mayormente transportados fueron pecuarios o de otra naturaleza con un 51.9%, productos alimenticios con un 27.9% y productos de transporte, como automóviles, camiones, maquinaria pesada, etc., con un 12.4% del total (1.124.473 toneladas). (Véase Anexo N°8)

Distribución en porcentaje de las cargas generales por zonas. Año 2010 y 2003.

ZONA	TOTAL	EMBARQUE	DESEMBARQUE
Zona Norte	9,04	12,05	6,03
Centro sur	15,91	14,63	17,21
Sur	75,05	73,32	76,76

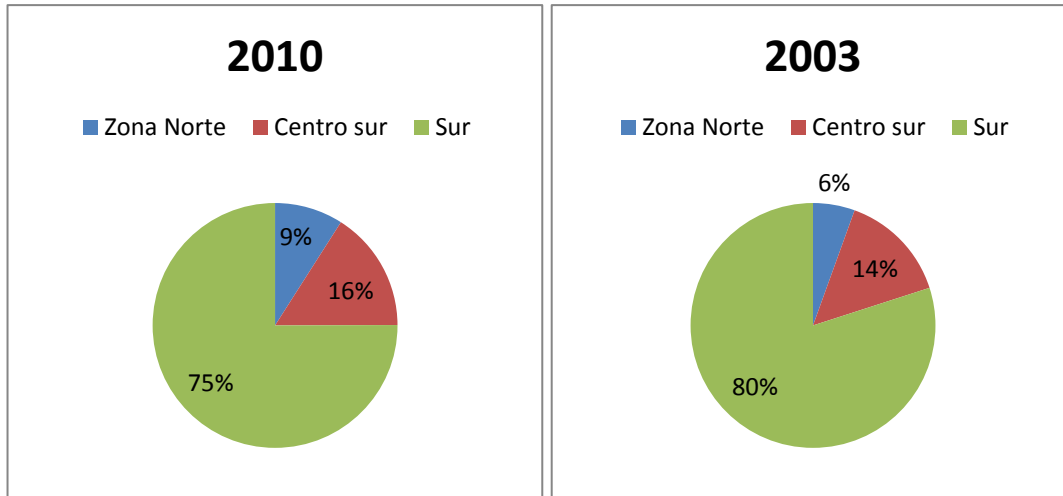
Fuente: Elaboración propia, basada en datos entregados por Directemar. Año 2010

ZONA	TOTAL	EMBARQUE	DESEMBARQUE
Zona Norte	5,52	0,76	10,27
Centro sur	14,51	22,81	6,21
Sur	79,97	76,43	83,52

Fuente: Elaboración propia, basada en datos entregados por Directemar. Año 2003

La zona sur del país es la que concentra una mayor participación en el transporte de este tipo de carga, aunque ha disminuido desde el año 2003 de 79,97% a un 75,05% en el año 2010. Esta importante participación de la zona sur puede explicarse debido a la actividad dentro de la propia zona ya que su conectividad es mayoritariamente gracias al transporte marítimo y Puerto Montt es un puerto distribuidor hacia las zonas más australes del país. Esto puede observarse en el desembarque y su mayor porcentaje en comparación con las otras zonas del país, aunque este último tiempo ha disminuido y puede deberse a nuevas alternativas para el transporte de cargas, por ejemplo, el transporte terrestre.

Distribución de la carga general total por zonas.



Fuente: Elaboración propia, basada en datos entregados por Directemar. Año 2010 y 2003.

En la zona norte se observa un aumento importante en el embarque (salida) de cargas generales y una disminución de un 4% desde el año 2003 a 2010 en el desembarque. Esto significa un vuelco en el transporte de este tipo de carga, ya que de ser una zona receptora de la carga general, pasa a tener más cargas de este tipo en salida.

En la zona centro sur ha disminuido la salida de cargas de este tipo de un 22,81% a un 14,63% y ha aumentado significativamente la entrada de cargas de un 6,21% a un 17,21% entre los años 2003 y 2010. Esta zona se caracteriza por ser receptora de las cargas generales.

En forma general se observa una disminución en el transporte de cargas generales en la zona sur del país, debido a factores explicados anteriormente y existe una variación positiva para las zonas centro-sur y sur.

Tonelaje de la carga general por zonas. Año 2010 y 2003.

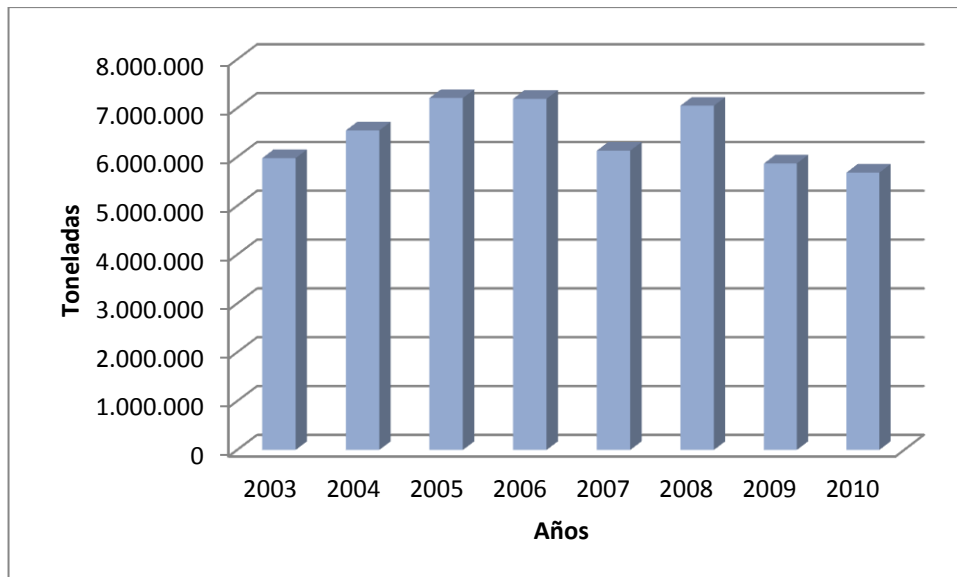
ZONA	TOTAL	EMBARQUE	DESEMBARQUE
Zona Norte	307.151	204.750	102.401
Centro sur	540.644	248.359	292.285
Sur	2.549.277	1.245.427	1.303.850

Fuente: Elaboración propia, basada en datos entregados por Directemar. Año 2010

ZONA	TOTAL	EMBARQUE	DESEMBARQUE
Zona Norte	124.111	8.572	115.539
Centro sur	326.265	256.479	69.786
Sur	1.798.570	859.422	939.148

Fuente: Elaboración propia, basada en datos entregados por Directemar. Año 2003

Carga a Granel.



Fuente: Elaboración propia, basada en los datos entregados por Directemar.

En cuanto a la carga a granel el mayor porcentaje de productos transportados en cabotaje el año 2010 fueron los minerales, tales como, hierro y acero, caliza, carbón, fosfatos, nitratos, fertilizantes y concentrado de cobre, con un 96.2% de la carga a granel total (2.839.977 toneladas), seguido por productos agropecuarios con un 2.25% y en último lugar los productos alimenticios, como la harina de pescados y de cereales con un 1.51% del total. En el año 2003 el transporte de productos minerales fue de un 98.9% del total de tonelaje transportado (2.989.336), y como segundo producto transportado ese año fue la harina de pescado con el 1.1%. (Véase anexo N°8)

Distribución en porcentaje de las cargas a granel por zonas. Año 2010 y 2003

ZONA	TOTAL	EMBARQUE	DESEMBARQUE
Zona Norte	41,67	56,07	27,26
Centro sur	35,98	3,92	68,05
Sur	22,35	40,01	4,69

Fuente: Elaboración propia, basada en datos entregados por Directemar. Año 2010.

ZONA	TOTAL	EMBARQUE	DESEMBARQUE
Zona Norte	38,69	66,38	11
Centro sur	44,88	2,98	86,78
Sur	16,43	30,64	2,22

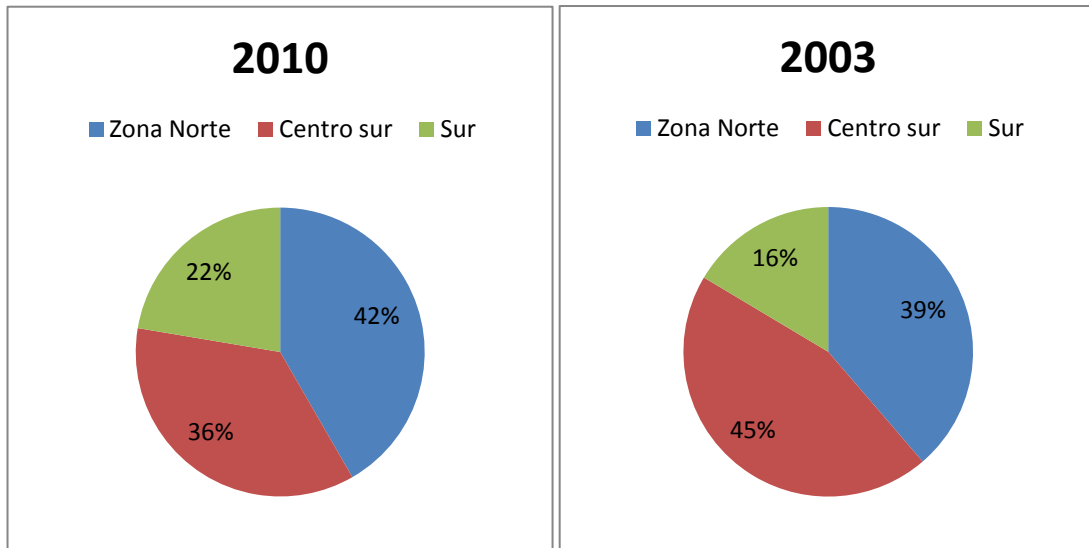
Fuente: Elaboración propia, basada en datos entregados por Directemar. Año 2003.

En este cuadro entregado se observa un aumento en el transporte del total de carga a granel movilizada en las zonas norte y sur, y una disminución de esta en la zona centro sur de un 44,88% en el año 2003 a un 35,98% para el año 2010. Y aunque la zona centro sur sea mayoritariamente receptora de cargas a granel, su bajo nivel de embarque de estas le significa un menor porcentaje en el total de transporte de cargas a granel.

Estas cifras se deben al tráfico de sal desde el puerto de Patillo hacia la zona centro (260.400 toneladas), transporte de hierro desde Huasco/Guacolda (833.980 toneladas), hierro se extrae también desde la mina El Romeral (que posee una vía férrea que lo une con el puerto de Guayacán y transporta 277.946 toneladas), piedra caliza desde la Isla Guarello (515.138 toneladas) y carbón extraída en Magallanes en la mina Pecket

(522.336 toneladas). Estas cifras y datos de las cargas entregadas, son las mayores en porcentaje en cuanto al transporte de carga general (Véase anexo N°8).

Distribución de la carga a granel total por zonas.



Fuente: Elaboración propia, basada en datos entregados por Directemar. Año 2010 y 2003.

Tal como muestra el gráfico presentado anteriormente ha existido una disminución en el transporte de cargas a granel en la zona centro sur del país, esto se debe a la importante disminución en la entrada (desembarque) de este tipo de cargas en la zona que pasa de un 86,78% en el año 2003 a un 68,26% en el año 2010, que aun así no deja de ser un importante porcentaje, ya que es esta zona la que recibe mayoritariamente las cargas a granel transportadas y mencionadas anteriormente, desde la zona norte y sur del país.

En la zona norte se nota un crecimiento de un 3% en comparación al año 2003, y aunque la salida de cargas a granel disminuyó en un 10%, la entrada de estas cargas ha

aumentado de un 11% a un 27,26%, lo que significa un aumento del 3% de transporte de este tipo de cargas en la zona.

En la zona sur se nota un aumento más importante de un 6%, esto se debe a que ha aumentado el embarque (salida) en un 10% el transporte de cargas a granel, como a su vez ha aumentado el desembarque de estas, de un 2,22% en el año 2003 a un 4,69% para el año 2010. Esto se debe a que los puertos de Isla Guarello y Pecket presentan un importante tonelaje de salida de este tipo de carga, caracterizadas por explotar en esa zona caliza y carbón (515.138 y 522.336 toneladas respectivamente). En cuanto a la entrada existe un aumento importante de carga a granel en Puerto Montt (único puerto que receipta esta carga en la zona sur) que ha aumentado de 66.246 toneladas en el año 2003 a 133.267 toneladas en el año 2010.

Tonelaje de la carga a granel por zonas. Año 2010 y 2003.

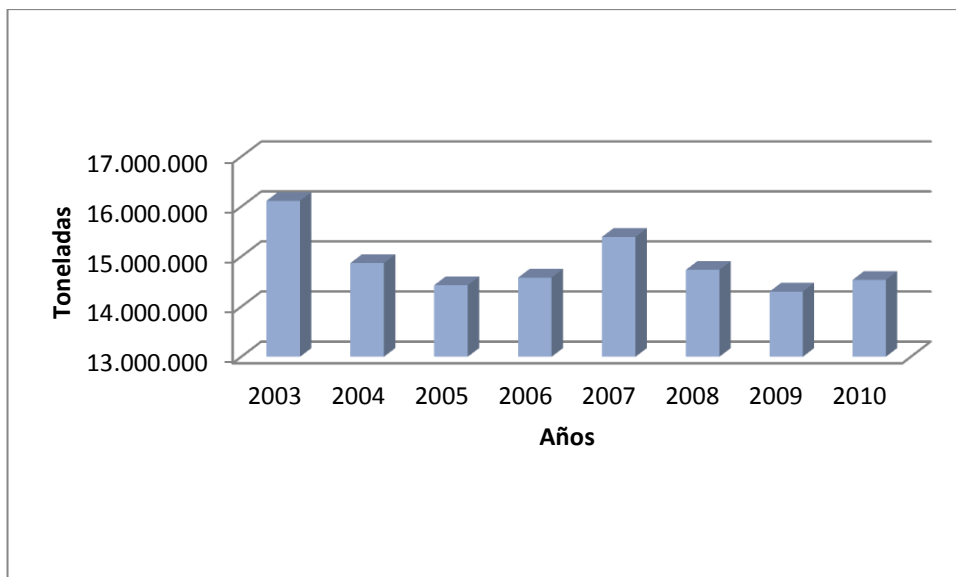
ZONA	TOTAL	EMBARQUE	DESEMBARQUE
Zona Norte	2.366.644	1.592.429	774.215
Centro sur	2.043.879	111.384	932.495
Sur	1.269.431	1.136.164	133.267

Fuente: Elaboración propia, basada en datos entregados por Directemar. Año 2010

ZONA	TOTAL	EMBARQUE	DESEMBARQUE
Zona Norte	2.313.179	1.984.297	328.882
Centro sur	2.683.276	89.068	2.594.208
Sur	982.217	915.971	66.246

Fuente: Elaboración propia, basada en datos entregados por Directemar. Año 2003

Carga Líquida.



Fuente: Elaboración propia, basada en los datos entregados por Directemar.

Los principales productos transportados de carga líquida durante el año 2010 fueron productos químicos con el 100% de transporte movilizado a lo largo de todo el país bajo modalidad de cabotaje. Entre estos productos químicos se distingue en primer lugar el petróleo diesel con un 34.98% del total (7.268.046 toneladas), seguido por ácido sulfúrico con un 21.95%, petróleo crudo con 13.28% y otros productos como, aceites y grasas lubricantes, gas, gasolinas, etc. con el 29.77% del total. En el año 2003 la diferencia no es mucha, ya que los productos químicos movilizados con el 99.79% del total (8.058.259 toneladas), entre estos petróleo crudo y diesel con el 68.36% de los productos químicos movilizados, seguido con un 17.64% por ácido sulfúrico y otros químicos con el 13.9%. Dentro del total de carga líquida movilizada en el año 2003 se

transportan aceites de pescado-ballena con el 0.21% (17.239 toneladas) del total. (Véase anexo N°8)

Distribución en porcentaje de las cargas líquidas por zonas.

ZONA	TOTAL	EMBARQUE	DESEMBARQUE
Zona Norte	26,94	0	53,88
Centro sur	66,59	90,49	42,69
Sur	6,47	9,51	3,43

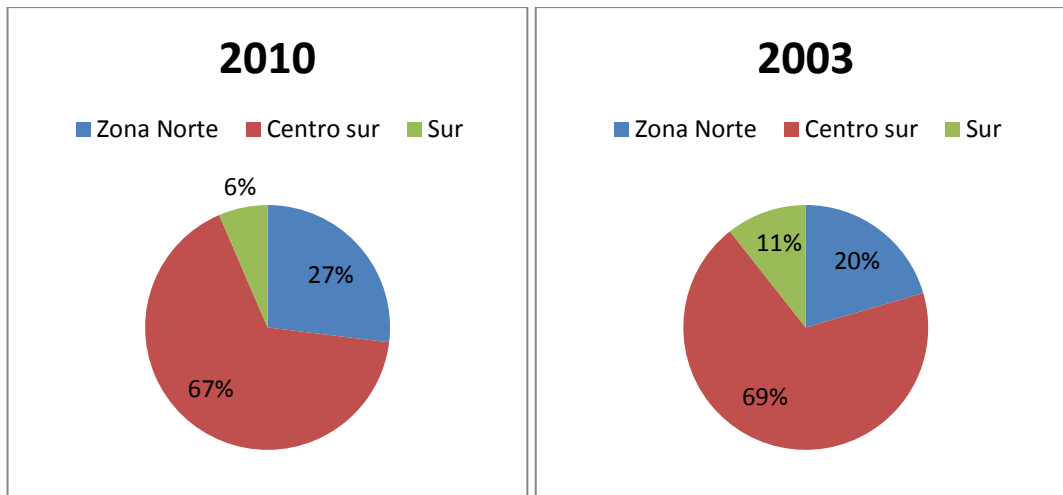
Fuente: Elaboración propia, basada en datos entregados por Directemar. Año 2010.

ZONA	TOTAL	EMBARQUE	DESEMBARQUE
Zona Norte	20,48	0,19	40,77
Centro sur	68,89	86,36	51,41
Sur	10,64	13,45	7,82

Fuente: Elaboración propia, basada en datos entregados por Directemar. Año 2003.

Se observa que la zona centro sur del país es la más importante en cuanto al movimiento de carga, ya que transporta más del 50% del total de cargas líquidas movilizadas, aunque ha disminuido en un 2% desde el año 2003 a 2010, esto puede deberse a la disminución en general del transporte de cabotaje. Este 90,49% en la salida de cargas líquidas desde la zona centro sur, se debe principalmente al puerto de Quintero y San Vicente, ya que estos puertos, almacenan, distribuyen y elaboran productos derivados del petróleo. En San Antonio se distribuye una cantidad importante de ácido sulfúrico (1.030.757 toneladas embarcadas) en el año 2010. (Véase anexo N°8)

Distribución de la carga líquida total por zonas.



Fuente: Elaboración propia, basada en datos entregados por Directemar. Año 2010 y 2003.

En la zona norte para el año 2010 tenía un 27% del total de tonelaje movilizado de carga líquida, lo que significa un aumento de 7% en comparación al año 2003, esto es gracias a la entrada de estas cargas en la zona (53,88%), ya que no tuvo ninguna salida durante ese año. Esto hace al sector norte del país una zona receptora de cargas líquidas y no una zona de envío de estas.

En cuanto a la zona sur se observa una disminución de un 5% del año 2003 a 2010. Esto se debe a la disminución que existe en el desembarco de cargas líquidas en la zona, que de un 7,82% disminuye a un 3,49%. En el embarque de estas cargas también existe una disminución de un 13,45% para el año 2003 a un 9,51% al año 2010. Cabo Negro es el

principal puerto de donde se embarcan cargas líquidas en la zona sur, esto es debido a que en ese sector se encuentra la mayor productora de metanol.³⁹

Como conclusión general en la movilización de cargas líquidas por zonas, la zona norte es exclusivamente receptora de estas cargas, mientras que la zona centro sur es la que presenta una mayor movilización de cargas líquidas totales gracias a la salida de estos productos, y la zona sur del país sigue manteniendo un movimiento importante de estas cargas gracias al puerto de Cabo Negro. Por este motivo resulta importante que el cabotaje se adapte a las necesidades y al aumento de cargas movilizadas, ofreciendo una mayor oferta en este servicio y mejorando las leyes que hoy restringen al cabotaje.

Tonelaje de la carga líquida por zonas. Año 2010 y 2003.

ZONA	TOTAL	EMBARQUE	DESEMBARQUE
Zona Norte	3.915.782	0	3.915.782
Centro sur	9.679.722	6.577.211	3.102.511
Sur	940.588	690.835	249.753

Fuente: Elaboración propia, basada en datos entregados por Directemar. Año 2010

³⁹ No especificado, "ENAP inaugura muelle en terminal Cabo Negro"
<http://www.mundomaritimo.cl/noticias/enap-inaugura-muelle-en-terminal-cabo-negro>; 04-07-12, 16:04PM.

ZONA	TOTAL	EMBARQUE	DESEMBARQUE
Zona Norte	3.300.027	15.043	3.284.984
Centro sur	11.101.885	6.958.917	4.142.968
Sur	1.714.606	1.084.299	630.307

Fuente: Elaboración propia, basada en datos entregados por Directemar. Año 2003

2.3.2 Actores y usuarios involucrados al Cabotaje (Navieras y operadores portuarios).

En este punto se presentaran a los principales actores que transportan cargas en cabotaje en el país. Se presentara cada uno de estos, cuales son los productos que transportan mayoritariamente y las empresas que se dedican al cabotaje en Chile. A su vez se presentan los principales usuarios de este modo de transporte en el país.

Entre los actores involucrados se encuentra Von Appen, este grupo tiene presencia en el cabotaje con la Naviera Ultragas, el cual realiza cabotaje de gas, químicos, sólidos y graneles, la Sociedad Nacional Marítima (Sonamar) quien se dedica al transporte de combustibles y la Empresa Marítima (Empremar) dedicada al cabotaje de fertilizantes y sal. Sabiendo que existen otras empresas dedicadas al transporte en cabotaje nos enfocaremos en estas, ya que son las que transportan en mayor porcentaje en el país, y representan a la mayoría de las navieras del país.

I. Ultragas.

Esta empresa que se inicia en el año 1960 entrega servicios para el transporte graneles. Ultragas comenzó con un buque gasero de 23 metros de eslora (largo) con 90 metros cúbicos de capacidad, esto reemplazo el transporte de gas en cilindros por el transporte de gas a granel, significando un gran beneficio para sus clientes.

Al pasar de los años a Ultragas se le ha ido integrando nuevas empresas que la han ayudado a expandir sus aéreas de trabajo, estas divisiones son:



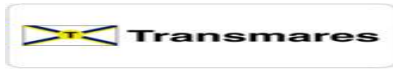
Ultragas: cuenta con operadores y armadores de buques tanque para transportar químicos, gas licuado de petróleo (GLP) y otros productos limpios derivados del petróleo. Los productos limpios o blancos del petróleo son; gasolinas, kerosenos y gasóleos.



SONAP: es la Sociedad de Navegación Petrolera, esta cuenta con armadores y operadores de buques tanque que transporta productos sucios o negros del petróleo, tales como productos residuales, fueles, asfaltos, etc.



Ultrabulk: estos armadores y operadores se encuentran especializados para el transporte de cargas secas a granel.



Transmares: Son armadores de línea y de servicios break bulk. El servicio break bulk se caracteriza por consolidar varios embarques pequeños para distintos clientes en una carga más grande, que es enviado a una locación cercana a los clientes y estos luego son distribuidos en embarques más pequeños a los clientes. A este servicio break bulk también se le conoce como Consolidación Outbound o Pool Distribución.⁴⁰

Transmares fue fundado en 1969 y su mercado es principalmente las rutas de la costa oeste de Sudamérica. Cuenta con 7 naves y presta el servicio de cabotaje en el sur de Chile.

Los servicios que presta Transmares son;

Los servicios como nave enlace (feeder):

- Cabotaje en el sur de Chile.
- Entre Chile y Perú –Callao /Iquique/Arica/Ilo.

Servicio de carga a granel:

- Servicios en la costa oeste de Sudamérica – Chile, Perú, Ecuador, Colombia.
- Transporte entre el norte de Chile y Perú.
- Carga a granel puntual (spot) dentro de América.

⁴⁰ Arnulfo Arturo García Olivares, “Diccionario de Economía y Finanzas”
<http://www.eumed.net/cursecon/dic/logist.htm>; 04-07-12, 17:52PM.

Actividades y focos:

- Transporte multimodal puerta a puerta.
- Transporte en contenedores.
- Productos forestales, aceros, fertilizantes, y carga de proyectos.
- Operador independiente de enlaces para naves de contenedores.⁴¹

Servicio de cabotaje de Transmares en Chile y servicios en Perú.



Fuente: Transmares. Extraído de <http://www.ultramar.cl>.

⁴¹ No especificado, "Transmares"
<http://www.ultramar.cl/rm-transmares.php>; 04-07-12, 18:17PM.

Servicio Regular de Break bulk de Transmares.



Fuente: Transmares. Extraído de de <http://www.ultramar.cl>.

II. Sonamar.

La Sociedad Nacional Marítima S.A (Sonamar) es experta en el transporte de combustibles por vía marítima, esta posee una flota de buques tanques con los cuales transporta petróleo y los derivados de este por toda la costa del país.

En el mercado de graneles operan 26 buques en Chile con más de 300 tripulantes y el mayor proveedor de servicios “es el grupo Von Appen con un 37,7% de participación en Sonamar, a través de Ultragas –cuyo gerente general es Roberto Hetz, también

presidente de la Asociación Nacional de Armadores-; junto a Copec, Enap, Shell y Abastible”.⁴²

Sonamar posee cinco buques de doble casco, caracterizados por la seguridad que ofrece para el transporte por vía marítima.

III. Empremar y NISA Navegación.

Ambas son empresas dedicadas al cabotaje, Empremar en sus inicios fue creada para proveer continuidad en el transporte desde la zona de Puerto Montt a Punta Arenas luego fue creciendo hasta cubrir el día de hoy todo el territorio nacional con sus líneas de cabotaje. Esta empresa se dedica al transporte de fertilizantes y sal, debido a que en abril de 1995 la Corporación de Fomento de la Producción licita un paquete accionario mayoritario de 67% el cual lo adjudica la Sociedad Punta de Lobos.

La Naviera Interoceangas S.A (NISA) se dedica al transporte de gas licuado entre Cabo Negro (Magallanes) y San Vicente (zona centro), con naves construidas especialmente para el transporte de esta carga. NISA posee el control mayoritario de la Sociedad de Navegación Petrolera (SONAP).

Existe otro mercado que va desde Valparaíso al sur. Entre Valdivia y la zona austral que comprende rutas más cortas quienes están agrupados en Armasur A.G, quienes la integrada por armadores y empresas portuarias de la zona sur austral del país.

⁴² Carla Alonso B., “Impacto de la apertura del cabotaje marítimo agita las aguas del mercado” <http://latercera.com/noticia/negocios/2011/06/655-374053-9-impacto-de-la-apertura-del-cabotaje-maritimo-agita-las-aguas-del-mercado.shtml>; 04-07-12, 20:28PM.

Principales usuarios del transporte de cabotaje en Chile.

Tonelaje transportado en cabotaje según tipo de carga y por producto, año 2010.

Productos	Total	Tipo de Carga		
		General	Granel	Líquida
Químicos				
Acido Sulfúrico	1.595.750			1.595.750
Aceltes y Grasas Lubrificantes	145.608			145.608
Explosivos	58	58		
Gas Oil	87.162			87.162
Gas Butano	462.060			462.060
Gas Propano	61.990			61.990
Gasolina De Aviación	308.378			308.378
Gasolina Para Vehículos	663.468			663.468
Metanol (Alcohol Metílico)	80.404			80.404
Parafina-Kerosene	21.406			21.406
Petróleo Crudo	965.270			965.270
Petróleo Diesel	2.542.932			2.542.932
Otros Productos Químicos N.E.P.	333.618			333.618
Total	7.268.104	58	0	7.268.046
Minerales				
Caliza	597.353		597.353	
Carbón coke, carboncillo, hulla	546.926		546.926	
Cobre (Blister, ánodos, cátodos y otros)	234.023	234.023		
Concentrado de cobre	24.150		24.150	
Fosfatos, nitratos, fertilizantes	192.354		192.354	
Hierro y acero	1.111.926		1.111.926	
Sal	260.400		260.400	
Total	2.967.132	234.023	2.733.109	0
Alimenticios				
Aceltes comestibles (oliva, palma, otros)	180	180		
Harinas de cereales	4.579		4.579	
Harina de pescados	38.362		38.362	
Otros productos alimenticios N.E.P.	210.257	210.257		
Total	253.378	210.437	42.941	0
De transporte				
Pasajeros	500	500		
Otros productos de transportes N.E.P.	30.022	30.022		
Total	30.522	30.522	0	0
Agropecuarios				
Otros cereales	21.682		21.682	
Otros productos agrícolas N.E.P.	42.245		42.245	
Total	63.927	0	63.927	0
Industriales				
Artículos manufacturados de metal	892	892		
Hierro y acero	72.175	72.175		
Otros productos industriales N.E.P.	17.167	17.167		
Total	90.234	90.234	0	0
Otros productos				
Otros productos pecuarios o de otra naturaleza	1.133.262	1.133.262		
Total	1.133.262	1.133.262	0	0
Total Productos	11.806.559	1.698.536	2.839.977	7.268.046

Fuente: Boletín Estadístico de Directemar. Año 2010.

En el cuadro anteriormente presentado se muestra cuales son los principales productos transportados bajo la modalidad de cabotaje, para comprender la importancia de los principales usuarios de este modo de transporte presentados a continuación:

I. Asociación de la Industria del Salmon A.G

Como ya dimos una presentación de lo que es esta asociación anteriormente en el marco teórico, hablaremos de la relación de esta con el cabotaje. Esta actividad se da principalmente en la región de Los Lagos y Aysén, ya que estas cargas son transferidas por los puertos ubicados en estas regiones.

Desde una reunión establecida en la Asociación de Salmoneros, se indican que el principal problema que ha ido surgiendo para el transporte de cabotaje de sus productos son; la falta de una adecuada infraestructura para el desarrollo de los terminales portuarios en cuanto a las normas de higiene para sus herramientas cargas e insumos necesarios, la falta de preocupación para los puertos menores de la zona sur del país, en su administración. Los de la Asociación también indican que la mayoría de la carga transportada hacia la región se hace por vía terrestre (camiones), entre Los Ángeles, Osorno, Castro y Puerto Montt, y que el alza del petróleo influye en los costos de transporte en forma distinta frente a sus competidores extranjeros.

Señalan que la oferta de transporte de cabotaje al interior de las regiones del país es buena, pero que la opción de realizar este transporte por cabotaje tiene dificultades operacionales, esto es por el apartamientos de las plantas elaboradores, para tener un conjunto central que les permita ventajas operacionales y a costos competitivos.

II. Empresa Nacional del Petróleo (ENAP).

Enap es quien abastece a todo el territorio nacional, y en especial a toda la zona norte ya que es aquí donde se encuentra una mayor concentración del ámbito minero. Esta transporta productos derivados del petróleo, es por eso que posee 15 terminales a lo largo de Chile, y cuenta con siete naves contratadas para realizarlo.

Como se logra observar en el cuadro presentado anteriormente del tonelaje transportado según tipo de carga se observa que un tonelaje importante es de petróleo y productos derivados de este. La gran cantidad que transportan se transforma en un problema para su transporte, ya que existe una limitación en las instalaciones portuarias por falta de desarrollo de estas y por las normas existentes que rigen esta actividad.

Existe un escases de instalaciones para el almacenamiento de sus productos y esto se debe a que muchas de sus instalaciones se han ido acercando poblaciones, existe también una falta de estanques conectados adecuadamente a los puertos para luego transportar estos productos.

Algunas de las normas que limitan a Enap y que afectan al cabotaje son; que la contratación de los prácticos debe ser decidida por la Autoridad Marítima, y además es esta quien fija las tarifas para el transporte. Las naves de cabotaje, como ya explicamos anteriormente, deben tener bandera chilena, esto resulta una limitación de recursos, ya que es un transporte muy especializado y les crea limitaciones a los armadores concentrados en el transporte internacional, que tienen naves con bandera extranjera.

III. Corporación del Cobre (Codelco).

Codelco cuenta con cinco divisiones Codelco Norte ubicado en la segunda región donde opera los yacimientos de Chuquicamata y Radomiro Tomic, Salvador ubicado en la tercera región, Andina y el grupo industrial de Ventanas ubicado en la quinta región y El Teniente, de la sexta región. De estas cinco divisiones con las que cuenta Codelco se producen tres tipos de carga que son transportados en cabotaje marítimo, estos son, los productos derivados del cobre propiamente tal, los concentrados, cátodos, ánodos, etc., el ácido sulfúrico e insumos.

Codelco señala que el cabotaje es una industria protegida, ya que cada vez que quieran realizar transporte bajo esta modalidad debe ser con naves de bandera nacional, además señalan que existe una escasa oferta para el transporte de cabotaje marítimo y que frecuentemente se debe recurrir a las normas de excepción señaladas anteriormente. Eso se traduce en un aumento del 25 a 30% respecto de las tarifas habituales, también indica que la capacidad disponible para el transporte es un 20% inferior a la que habitualmente se requiere⁴³. Y el costo, como alternativa al cabotaje marítimo, por transporte carretero significa casi el doble. Esto significa un mayor costo en el transporte de cargas en el cabotaje, ya que al ser menor la oferta que la demanda de este servicio los precios en el transporte aumentan.

En los puertos se da prioridad al transporte de naves con contenedores, lo que ha significado la paralización de las operaciones para el transporte. Por ejemplo, para el

⁴³ No especificado, "Diagnostico del Modo de transporte Marítimo", página 8-102.
<http://www.subtrans.gob.cl/upload/estudios/DiagnosticoMaritimo-IF.pdf>; 05-07-12, 2:12AM.

transporte de ácido sulfúrico se puede pagar al Concesionario para que le dé prioridad al atraque con naves que carguen este producto y el costo por nave diario supera los 20.000 dólares. En el mismo caso para el transporte de ácido sulfúrico, se ha empezado a licitar el servicio de cabotaje por un plazo de cuatro años y con dos años de anticipación al inicio de este, para aumentar la competencia del mercado.

A su vez existen problemas con la capacidad de los puertos para el atraque de naves y para el almacenamiento y ya está alcanzando niveles críticos como es el puerto de Valparaíso y Antofagasta. En el puerto de Angamos en Mejillones no se puede operar con concentrados del cobre y en el puerto de Barquito no se pueden descargar graneles sólidos.

Una de las principales limitaciones para el transporte del cobre y derivados de este en el cabotaje es la falta de oferta y restricciones que existen en los puertos para su uso, por no ser una prioridad el transporte de estas mercancías o por falta de capacidad para el transporte de estas.

2.3.3 Opiniones de los principales involucrados.

Recepción de la propuesta del gobierno, de la apertura de cabotaje marítimo.

Han surgido distintas opiniones por la iniciativa del gobierno, incluida en el plan del Ministerio de Economía en el Impulso Competitivo, esta busca abrir el cabotaje marítimo, permitiendo a empresas de naves con bandera extranjera trasladar mercancías a lo largo de los puertos en el país. El objetivo del gobierno es que exista una mayor competencia en el mercado y que genere ahorro de costos para los operadores, generando así una baja de tarifas a los clientes. Esta decisión ha dividido la opinión de los operadores.

El cabotaje por mar mueve al año 12 millones de toneladas a través de puertos nacionales y de esto más de 7 millones corresponde a cargas líquidas, casi 3 millones a cargas a granel y un 1.5 millones a cargas generales, indicado por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Directemar).

La Asociación Nacional de Armadores (ANA) tiene sus opiniones en cuanto al cabotaje, esta señala que existe una diferencia en el cabotaje de graneles y de carga general. Indica que el mercado de graneles existe un mercado en donde los servicios funcionan de manera correcta, pero no en el caso del transporte de la carga general ya que existen distorsiones que favorecen al modo de transporte por carretera y ferroviario, que atentan contra la evolución del cabotaje.⁴⁴ Estos son opiniones entregados por la ANA en el año 2005 ya que por los datos entregados anteriormente se observa que durante los últimos 7

⁴⁴ No especificado, "Diagnóstico del Modo de transporte Marítimo", página 8-9
<http://www.subtrans.gob.cl/upload/estudios/DiagnosticoMaritimo-IF.pdf>; 05-07-12, 14:17PM.

años solo ha existido un aumento en el transporte de carga general (51%), disminuyendo en porcentajes importantes el transporte de carga a granel (-5%) y líquida (-10%). Esto puede deberse a la disminución en total del transporte de cabotaje, por la falta de desarrollo en los puertos para el transporte de cargas a granel (señalado por los principales usuarios de este tipo de transporte).

El crecimiento importante que ha experimentado el transporte de productos de carga general en cabotaje puede deberse a un aumento que ha existido en el transporte de productos pecuarios en el país estos productos van desde las carnes, lácteos, mantequillas y quesos, etc., que desde 404.625 toneladas en el año 2003 ha aumentado a 1.133262 toneladas en el año 2010 (variación de un 180%). También se observa un aumento importante en el transporte de cobre (blíster, ánodos, cátodos y otros) que del transporte de 48.739 toneladas en el año 2003 aumenta a 234.023 toneladas en el año 2010 (variación de un 380%). (Véase anexo N°8)

La argumentación de la ANA es que más de existir una apertura al cabotaje marítimo debe haber una igualdad de competencia frente a los otros modos de transporte, ya que existen diferencias de tarifa de acuerdo a los tramos y tipos de carga. Es Arturo Sierra, Gerente General de la ANA, quien da un ejemplo de esto; y señala que “\$1.100.000 por un contenedor estándar de 20 pies, de San Antonio a Punta Arenas, de carga general. Si lo llevas por camión es una tarifa similar.”⁴⁵ También señala que una tonelada de carga marítima, para un buque portacontenedores, que se traslada de la zona central hacia

⁴⁵ Carla Alonso B. “Impacto de la apertura del cabotaje marítimo agita las aguas del mercado”. Santiago, La Tercera Negocios, edición impresa domingo 19 de junio de 2011. Página 21.

puertos de la zona norte, paga 5 ó 6 veces más por infraestructura, que lo que gasta una tonelada transportada por vía terrestre. Arturo Sierra señala, en comparación con el transporte terrestre, que; *“Tienen subsidios y franquicias, y es muy difícil competir con ellos en carga general”*.⁴⁶ Una opinión similar es la que da un ejecutivo de una naviera chilena e indica que más que una competencia con naves extranjeras en el cabotaje es con el transporte terrestre (camiones), quien indica que para el transporte de cargas por naves *“requiere mucha burocracia, lo que encarece y demora”*.⁴⁷

En este punto nace una controversia con la Confederación Nacional de Dueños de Camiones, quienes señalan que en el caso de existir una apertura en el cabotaje marítimo esto generaría una disminución en las toneladas transportadas para los camiones. Durante el año 2010 se transportaron 240 millones de toneladas de carga y de esas un 35% fue desde Santiago a Concepción. El presidente de la Confederación, Juan Araya, señala que una apertura en el cabotaje significaría *“la aparición de los servicios Roll-on-Roll-off (transportar camiones sobre los barcos) y que de establecerse, bajará el flujo de camiones un 22%, sobre todo en el trayecto Santiago- Arica y Santiago- Iquique.”*⁴⁸

Existe también una diferencia de opiniones entre la ANA y el gobierno, Arturo Sierra sostiene que *“en Chile la reserva de cabotaje no es absoluta y es más flexible que en*

⁴⁶ Carla Alonso B. *“Impacto de la apertura del cabotaje marítimo agita las aguas del mercado”*. Santiago, La Tercera Negocios, edición impresa domingo 19 de junio de 2011. Página 21.

⁴⁷ Ídem.

⁴⁸ Ídem.

otros países”⁴⁹. Y en el gobierno señalan que debería existir una nivelación en el transporte de cabotaje, para las naves chilenas y extranjeras. Su idea es eliminar el aumento en el valor de la oferta para la licitación de naves extranjeras (6%), quien piensa que al levantar la restricción a las naves, con bandera extranjera, quienes ingresan al norte del país con destino a Valparaíso, podría retornar a su punto de origen con cargas para terminales intermedios, o hacer una ruta entre varios puertos locales. El gobierno indica que; *“esto aumenta en forma sustantiva la posibilidad de transporte. Esa oferta mayor, tanto en capacidad como en frecuencia, obliga a competir con precios”*⁵⁰.

El objetivo del gobierno con esta iniciativa para la apertura en el cabotaje marítimo es generar una disminución en los costos de los productos que favorecería a los consumidores, la población y para la economía del país. Como lo es el petróleo y combustibles que se transportan mayoritariamente por cabotaje, lo que provocaría una reducción en los costos de distribuir el petróleo que importa Enap hacia las zonas australes y extremas del país, en el caso de existir una mayor competitividad producto de permitir a naves extranjeras realizar el transporte de cargas bajo cabotaje en el país. El gobierno indica que cada vez que se trae el crudo comprado en el extranjero y traído con naves extranjeras, se debe trasladar a barcos chilenos para ser distribuido en el país, incluso cuando el buque que trajo esa carga haga los mismos recorridos con sus contenedores vacíos. Y da el ejemplo de naves que traen petróleo del extranjero,

⁴⁹ Pamela Jimeno, “Cabotaje marítimo: proyecto contempla bajar impuestos a barcos extranjeros”. Santiago, La Tercera Negocios, edición impresa. Domingo 22 de abril de 2012. Página 13.

⁵⁰ Ídem.

descargan una parte en el puerto de Valparaíso para ser refinado en Concón y todo el petróleo restante debe ser descargado en una nave chilena para ser transportado a las refinerías correspondientes, lo que significa un aumento en los costos y tiempo.

El mismo gobierno da ejemplos en cuanto a la carga general e indica que no existe una oferta de líneas locales para el transporte entre Valparaíso y el norte y en el caso de existir una apertura al cabotaje se introduciría una oferta nueva en esas zonas. Muchas naves que ingresan al país arriban en el norte, desembarcan la mercancía y luego recalán en los puertos de San Antonio y Valparaíso con capacidad de bodega vacía. En el caso de existir una apertura en el cabotaje estas naves podrían trasladar mercancías desde el norte hacia Valparaíso con costos muy bajos, lo que implicaría en una disminución en los precios finales de estos productos transportados.

Una de las empresas interesadas es CCNI, con sus 33 buques con bandera extranjera, e indica que al existir una apertura de cabotaje marítimo en el país podrían realizar transporte nacional. Felipe Irrarrázaval, gerente del área naviera, señala que un tramo atractivo para CCNI sería en el transporte de graneles entre los puertos Lirquén- San Vicente (octava región), San Antonio- Valparaíso (zona central), Antofagasta- Iquique (zona norte).⁵¹ Quienes hacen estos recorridos, en el día de hoy, para el comercio exterior y les interesa las cargas que se den entre estos puntos, en contenedores, para aprovechar su capacidad de bodega vacía. Otro de los interesados en la apertura del cabotaje marítimo en Chile son las empresas argentinas quienes están interesadas con

⁵¹ Alonso B., "Impacto de la apertura del cabotaje marítimo agita las aguas del mercado". Santiago, La Tercera Negocios, edición impresa. Domingo 19 de junio de 2011. Página 20.

hacer cabotaje en la zona austral de Chile, desde Tierra del Fuego hasta Puerto Montt, en el transporte de pasajeros y otro tipo de cargas.

Volviendo a la opinión de la ANA en cuanto a las debilidades que existen en el cabotaje en el país, esta señala que para el desarrollo de este, más que una apertura que permita a las naves extranjeras cabotar en Chile, indica que debería existir más igualdad en comparación con los otros modos de transporte. Ya que existen medidas que favorecen al transporte por carretera y al ferroviario, y que atentan contra el desarrollo del cabotaje, por lo que debe existir una mayor competencia entre estos modos de transporte. (Véase anexo N°9)

Esta Asociación señala que existen tres aspectos que debilitan el desarrollo del cabotaje en Chile, estos son;

- a) Costos por el uso de infraestructura; Existen subsidios que favorecen directa o indirectamente a los otros modos de transporte que compiten con el cabotaje, e indica que existe un subsidio de un 20 a 30% del costo real del servicio, para el transporte carretero. Incluso existe la posibilidad de descontar un 25% del impuesto específico como compensación a al pago de los peajes y costos por la congestión⁵².

Para el transporte marítimo no existen este tipo de subsidios, lo que hizo que la modernización de los puertos estatales, produjera un aumento en las tarifas de del uso de infraestructura portuaria, y a esto se le deben sumar las tarifas cobradas, relacionadas a la seguridad.

⁵² No especificado, "Diagnóstico del Modo de transporte Marítimo", pagina 8-10
<http://www.subtrans.gob.cl/upload/estudios/DiagnosticoMaritimo-IF.pdf>; 05-07-12, 17:43PM.

- b) Documentación y control; La ANA señala que existen trabas administrativas las cuales dificultan el funcionamiento del cabotaje. Aunque existen organismo que han hecho modificaciones para facilitar el procedimiento en el transporte, estas son; el Servicio Nacional de Aduanas libero el control aduanero que existía en Puerto Montt a las cargas con destino al puerto de Chacabuco y reconoce como único documento naviero el Conocimiento de Embarque. El Servicio Agrícola y Ganadero ha implementado el control de las naves en un solo puerto para las rutas norte y sur, y ha eliminado el control a las naves que transportan cargas en cabotaje desde el sur al norte del país. La Autoridad Marítima estableció que en el tránsito de los canales en Puerto Chacabuco, Chaitén, Puerto Montt y Puerto Natales, los capitanes que acrediten experiencia no requieren de pilotaje, también aumento el equipo de prácticos en la zona austral de Punta Arenas y Puerto Williams en temporada alta, y a su vez implemento medidas para mejorar los sistemas de comunicación y despacho de las naves de cabotaje.⁵³
- c) Competencia y Reserva de Carga; La Asociación propone iniciativas y objetivos para promover el cabotaje en el país, estas son;
- Que exista una igualdad de condiciones en la competencia (carretero y ferroviario) donde se hagan cargo de los costos que generan.
 - Aumentar la eficiencia energética en el transporte, esto se lograría gracias al cabotaje ya que disminuye el consumo de combustible.

⁵³ No especificado, "Diagnóstico del Modo de transporte Marítimo", pagina 8-10
<http://www.subtrans.gob.cl/upload/estudios/DiagnosticoMaritimo-IF.pdf>: 05-07-12, 17:43PM.

- Contar con más opciones de transporte que las que ofrece el transporte terrestre, ya que en caso de emergencias (congestión, accidentes, etc.) no aseguran la conectividad de país.
- Resguardar el concepto de “nave nacional”, fomentando el aumento de naves chilenas. Desarrollando las políticas destinadas a mejorar el empleo de los oficiales y tripulantes.
- Mejorar la conectividad de las zonas aisladas del país, con naves que ofrezcan mayores frecuencias y para eso se necesitan mejoras en las infraestructuras de los puertos.⁵⁴

El ministro de Economía Pablo Longueira y don Pedro Pablo Errázuriz, ministro de Transportes y Telecomunicaciones, han presentado esta nueva medida de la apertura de cabotaje marítimo en Chile, donde las naves mercantes extranjeras puedan ofrecer este servicio cuando su tamaño sea igual o superior a las 2.000 toneladas de peso muerto, incluyendo una rebaja en los impuestos a estas naves. De lo que ocurre con el cabotaje en el día de hoy y las ofertas que existen en el país, el ministro Errázuriz hace referencia esto y explica que; *“Existe un cabotaje de grandes cargas, en la actualidad fundamentalmente de transporte de gráneles, altamente concentrado y de poco dinamismo, mientras que por otra existe un mercado de cabotaje de conectividad*

⁵⁴ No especificado, “Diagnóstico del Modo de transporte Marítimo”, pagina 8-13
<http://www.subtrans.gob.cl/upload/estudios/DiagnosticoMaritimo-IF.pdf>: 05-07-12, 17:43PM.

austral, fundamental para la actividad económica de la zona que atiende y en el cual se observan niveles adecuados de competencia y un bajo nivel de concentración”⁵⁵.

El objetivo de esta apertura del cabotaje es que la carga tributaria sea igual para navieras chilenas y extranjeras para que compitan en igualdad de condiciones, el ministro Pablo Longueira señala que esta medida *“Crearé condiciones para ganancias de eficiencia asociadas a la optimización logística, generará beneficios a los dueños de la carga y la población de las zonas extremas del país y, junto con ello, mejorará la competitividad de la economía en su conjunto”*.⁵⁶ Así mismo señala que *“al incentivarse una mayor competencia dentro del mercado naviero, se crean condiciones para un aumento de participación de la vía marítima en el transporte de carga a nivel nacional”⁵⁷*. He indica que solo un 15% del total de las cargas movilizadas en el país se hace por vía marítima y da ejemplos como Noruega y Japón, ambos países con un acceso al mar semejante al de este país, quienes transportan un 50% y 30% de las cargas por mar.

La industria naviera rechaza esta nueva propuesta e incluso han amenazado al gobierno con movilizaciones, quienes argumentan que de existir esta apertura en el cabotaje a naves nacionales traería un importante desempleo a los trabajadores chilenos. Arturo Sierra opina de esta medida y señala que *“Nos llama la atención que incorporen una medida tan delicada sin haber consultado a los actores que conocen el tema y que están desarrollando el transporte de carga. Nosotros participamos dentro de las mesas, y en*

⁵⁵ No especificado, “Apertura de cabotaje marítimo es para grandes naves e incluye rebaja de impuestos a extranjeros”. http://www.estrategia.cl/detalle_noticia.php?cod=56461; 06-07-12 23:31PM.

⁵⁶ Ídem.

⁵⁷ Ídem.

el informe final de transporte y logística no se mencionó nada del cabotaje”⁵⁸. Y argumenta que esta medida no va a mejorar la competitividad y afectaría en forma negativa a la marina mercante, también indica que el tema de la apertura de cabotaje debería ser recíproco entre los países ya que Chile no puede realizar cabotaje en otros países como EEUU, Perú, México, ni en ningún país.

Roberto Hertz, el presidente de la ANA, advierte que el riesgo que corre la industria es que las compañías mercantes chilenas van a cambiar a banderas extranjeras de conveniencia para evitar pagar el impuesto que se quiere eliminar a las empresas extranjeras para realizar cabotaje en Chile, el cual es un 20%. Además apunta que *“Vamos a perder el know how de los marinos mercantes chilenos, que es una fuerza estratégica para el país. El gobierno va a recibir menos impuestos y los costos de transporte marítimo no van a bajar, porque si observamos los precios internacionales son bastantes parecidos a los chilenos. Incluso, aquí hay transportes más baratos que afuera*”⁵⁹, argumenta.

Neil Taylor, presidente de la Asociación Logística de Chile (ALOG), afirma que los operarios logísticos están a favor de esta medida, ya que esto traerá un aumento en las frecuencias y un ajuste en las tarifas para hacerlo más competitivo con los otros modos de transporte y que aumentará la cantidad de carga transportada por barco en los tramos largos y hacia zonas australes del país.

⁵⁸ Nicolle Peña, “Navieras se oponen a apertura de cabotaje a empresas extranjeras”. Santiago, La Tercera Negocios. Edición impresa, 19 de mayo de 2011. Página 21.

⁵⁹ No especificado, “Nueva competencia reduciría en 10% tarifas de transporte marítimo” http://www.estrategia.cl/detalle_noticia.php?cod=56709; 07-07-12, 0:54 AM.

2.3.4 Casos de otros países de la apertura del cabotaje marítimo.

Se presentaran los casos de Europa y países de Sudamérica y sus posturas frente a la apertura de cabotaje y opiniones respecto a este. En ninguno de los países de Sudamérica existe una apertura completa al cabotaje pero si existen países con menos restricciones para que navieras extranjeras puedan cabotar en su país, presentado en un cuadro a continuación, en el desarrollo de este punto.

Europa.

Un ejemplo claro de la apertura de cabotaje marítimo es la Unión europea, y definen al cabotaje marítimo europeo como; “El transporte marítimo de mercancías y pasajeros que está integrado en una cadena intermodal de transporte, y cuyos puertos de origen y destino se hallan en Europa o en un país del entorno próximo”⁶⁰. Este fue liberalizado en enero de 1993 y permite una libre prestación de servicios entre los Estados miembros.

En una síntesis de la legislación de la Unión Europea señala que;

- Está permitida la prestación de servicios en el interior de los Estados miembros a los armadores que tengan sus buques matriculados en algún Estado que integre la UE, siempre y cuando dichos buques cumplan con las condiciones exigidas para la admisión de cabotaje.
- “Un Estado miembro puede subordinar el derecho de efectuar los transportes a obligaciones de servicio público si ello es necesario para garantizar un número

⁶⁰ No especificado, “El transporte marítimo de corta distancia, prioridad política de la Unión Europea para la próxima década”.

[http://sede.aecoc.es/web/logistica.nsf/c26e324ee59af673c12568c500468a18/add9c5fd20d599afc1256cb60042076d/\\$FILE/Transporte%20Maritimo%20de%20Corta%20Distancia.pdf](http://sede.aecoc.es/web/logistica.nsf/c26e324ee59af673c12568c500468a18/add9c5fd20d599afc1256cb60042076d/$FILE/Transporte%20Maritimo%20de%20Corta%20Distancia.pdf); 07-07-12, 1:53 AM.

suficiente de servicios de cabotaje entre su parte continental y sus islas o entre éstas”.⁶¹

- En caso de existir una alteración importante en el mercado por la liberalización del cabotaje, la Comisión puede tomar medidas de salvaguardia. Pudiendo excluir temporalmente la zona afectada.

Desde que se inicio esta medida los primeros países en aplicarla fueron Francia, Portugal, España, Italia y Grecia, luego la apertura a los otros países se hizo en forma escalonada según un calendario establecido por la Comisión. El cabotaje entre las islas y el continente y los países mencionados anteriormente, se liberalizó el año 1999.

En una reunión sostenida el año 2002 con los ministros de Transporte de la UE dieron inicio a una promoción del cabotaje para aumentar la competencia entre los puertos, incrementando la coordinación en los procedimientos administrativos aduaneros y disminuyendo la complejidad en estos procedimientos. El objetivo de esta comisión es que exista un crecimiento económico y que el transporte marítimo y terrestre sean competitivos en el mercado. En esa reunión se incluyo una serie de nuevas medidas para la promoción y desarrollo del cabotaje, estas son;

- Simplificación, armonización, y racionalización homogénea de procedimientos; lográndose con el estudio y evaluación de las propuestas relativas a la reglamentación de aduanas, para el transporte marítimo de corta distancia,

⁶¹ No especificado, “Libre prestación de servicios entre los Estados miembros (cabotaje marítimo)”. http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/single_market_services/l24065_es.htm; 07-07-12 1:30 AM.

promoviendo también el uso de nuevas tecnologías de la información, para un desarrollo del intercambio electrónico de documentos.

- La competitividad de los puertos; creando medidas que favorezcan la oferta de servicios con una alta relación en la calidad y precio. Cada puerto debe otorgar la mejor calidad en servicio, en cuanto a la manipulación y transporte de las cargas, debe existir una cooperación entre los puertos para mejorar la eficiencia de las cadenas intermodales del transporte.
- La integración entre los diferentes modos de transporte; Para la Unión Europea es importante que este transporte crezca y también que crezca el transporte ferroviario, con la idea de que se reduzca el transporte de cargas por carretera evitando así congestiones. Esta comunidad esta consiente que el futuro del transporte reside en las cadenas intermodales.
- El apoyo de las autoridades públicas; Las autoridades no deben distorsionar la competencia, sino que deben crear medidas para el desarrollo de este tipo de transporte.
- Las “autopistas del mar” en el contexto de las redes transeuropeas; Se debe cooperar con el desarrollo de proyectos relacionados a los corredores y fachadas marítimas de los Estados miembros.
- La participación activa de la iniciativa privada; Las empresas privadas son importantes para la promoción y desarrollo del transporte marítimo de cabotaje, por lo que es necesario que todos los actores involucrados a la cadena intermodal se comprometan.

- Necesidad de disponer de buques especializados; Deben existir buques más especializados y modernos, que no afecte en forma negativa al medio ambiente, estas deben tener una emisión menor de contaminantes y que atiendan de forma eficiente y segura los servicios de transporte requeridos⁶².

Los objetivos de esta reunión, y que busca el desarrollo del cabotaje marítimo europeo, son promover el desarrollo tecnológico y la coordinación internacional entre los organismos y empresas relacionadas, mejorar la infraestructura portuaria para el cabotaje, mejorar la conectividad y accesibilidad terrestre a los puertos, incrementar la competitividad en cuanto a precio y calidad y mejorar la eficacia de los servicios portuarios.

Lo que busca el transporte Europeo es desarrollar el cabotaje marítimo creando un desarrollo en las cadenas intermodales y desarrollando la competitividad entre el transporte marítimo y el terrestre, implantando medidas que igualen el proceso de tramitación administrativa entre los países y los modos de transporte. Como ya explicamos anteriormente se debe entender al cabotaje como un transporte que necesita de otros complementarios, es decir un transporte multimodal.

⁶² No especificado, "El transporte marítimo de corta distancia, prioridad política de la Unión Europea para la próxima década".

[http://sede.aecoc.es/web/logistica.nsf/c26e324ee59af673c12568c500468a18/add9c5fd20d599afc1256cb60042076d/\\$FILE/Transporte%20Maritimo%20de%20Corta%20Distancia.pdf](http://sede.aecoc.es/web/logistica.nsf/c26e324ee59af673c12568c500468a18/add9c5fd20d599afc1256cb60042076d/$FILE/Transporte%20Maritimo%20de%20Corta%20Distancia.pdf): 07-07-12, 1:53 AM.

Sudamérica.

En la mayoría de los países de Sudamérica existen dos posiciones en cuanto a la apertura del cabotaje, por un lado están los intereses del sector naviero quienes prefieren la exclusividad de cabotaje para las naves con bandera nacional y los intereses de los dadores de carga y de los puertos, quienes apoyan la idea de avanzar en la apertura de este.

Se distingue en países de esta zona distintos grados de restricciones al cabotaje, por un lado existen países que son muy flexibles en cuanto al acceso y otros con regulaciones muy estrictas, es en estos últimos países donde tiene mucha influencia la legislación estadounidense, conocido por sus importantes restricciones al acceso de cabotaje con su Ley Jones Act, esta ley señala que; “Las embarcaciones que naveguen bajo la bandera de los Estados Unidos deben ser propiedad de tripulaciones y compañías estadounidenses y estas registradas y tripuladas por estas”⁶³.

Quienes han avanzado en la eliminación de restricciones en el transporte regional y la eliminación de reservas de carga, es la Comunidad Andina, los países que la integran son Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú, y sus países asociados son Chile, Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, quienes han avanzado en los temas relacionados, tomando el modelo de la Unión Europea. Y aunque en todos los países de Sudamérica existe la protección del cabotaje, hay niveles de flexibilidad para permitir a naves extranjeras cabotar en sus puertos. En un resumen ejecutivo de un estudio de cabotaje de América

⁶³ No especificado, “¿Qué es la Ley Jones?”. <http://espanol.getlegal.com/legal-info-center/ley-jones:> 07-07-12, 15:29 PM.

del Sur, indica que entre los países con regímenes más estrictos en el control de sus naves y que no aplican incentivos para estos, están, Chile, Colombia, Ecuador, y Argentina.⁶⁴

Un Cuadro presentado en este mismo estudio, integrado por los países participantes de la Comunidad Andina, indica el grado de conveniencias de las flotas de América del sur.

Ventajas comparativas.

País Puntaje

PARAGUAY **2.50**

BOLIVIA **2.60**

GUYANA **3.00**

SURINAME **3.00**

VENEZUELA **3.25**

URUGUAY **3.30**

BRASIL **3.40**

PERU **3.50**

COLOMBIA **3.55**

ECUADOR **3.60**

CHILE **3.70**

ARGENTINA **3.95**

Fuente: Estudio del Cabotaje en América del Sur⁶⁵.

⁶⁴ No especificado, "Estudio del cabotaje en América del Sur".

<http://www.caf.com/attach/8/default/ResumenEjecutivocabotajeajustado.pdf>: 30-07-2012, 1:42AM.

⁶⁵ No especificado, "Estudio de cabotaje en América del Sur. Resumen ejecutivo."

<http://www.caf.com/attach/8/default/ResumenEjecutivocabotajeajustado.pdf>: 07-07-12, 16:42 PM.

Esta es una escala del 1 al 5, donde presentan las ventajas comparativas que tiene cada país, el número uno es la mayor ventaja y el 5 es la peor calificación. Y como se observa Chile es uno de los peores calificados juntos a Argentina, quienes tienen desventajas competitivas frente a los otros países.

Para lograr avanzar en una apertura al cabotaje la opción más acertada sería progresar con acuerdos multilaterales entre los países, que debería ser desarrollado simultáneamente entre los países interesados, en el caso de Chile avanzar en algún acuerdo con Perú (conectividad con la zona norte) y Argentina, quienes estarían interesados en el cabotaje en la zona austral del país.⁶⁶ De esta forma se daría el beneficio de cabotaje entre los países que comparten intereses mutuos en cuanto a este tema, aunque se debe tener en cuenta que los países de América del Sur no existe una apertura pero si una mayor flexibilidad y el interés de avanzar en este tema.

⁶⁶ Alonso B., "Impacto de la apertura del cabotaje marítimo agita las aguas del mercado". Santiago, La Tercera Negocios, edición impresa. Domingo 19 de junio de 2011. Página 20

Conclusión.

Frente a lo expuesto, y considerando las opiniones de los principales involucrados, surgen dos posturas frente a la apertura del cabotaje; por una parte esta la opinión del Gobierno de Sebastián Piñera, quien tiene la intención de abrir la reserva del cabotaje a las naves extranjeras con el propósito de que exista un aumento en la oferta de este servicio en nuestro país y de esa forma lograr rebajar los costos en el transporte, significando un abaratamiento de los productos transportados bajo esta modalidad. Adecuándose a la diversidad de productos, importados y exportados, además de la magnitud de los niveles de embarques, han llevado a que el Gobierno, en alianza con privados, especialicen los puertos de Quintero, San Antonio y Valparaíso (puertos con mayor actividad del país). Estos productos son mayoritariamente líquidos, correspondiente a 7 millones de los 12 millones de toneladas, luego las cargas a granel con 3 millones y con 1.5 millones de toneladas las cargas generales, como se menciona anteriormente en el desarrollo de este informe. Desde la perspectiva del Gobierno esto lleva a necesariamente tener que mejorar los medios de transportes complementarios a estos puertos, para movilizar estas cargas desde y hacia sus puntos de destino, llámese transportes terrestres, mejoramiento de carreteras, accesos portuarios, que mirado desde un interés estratégico, significa plazas laborales, inversiones, etc.

Las características geográficas de Chile, su extenso territorio marítimo, generan necesariamente un desarrollo de puertos de embarque y desembarque que cumplan con diversos estándares de operatividad, necesarios para operar con la magnitud de las naves actualmente existentes en las empresas internacionales y requeridas mundialmente a fin

de satisfacer la demanda y magnitud de las cargas que actualmente son operadas. Ello ha llevado a se hayan iniciado esas “especializaciones” en algunos puertos chilenos que mirados desde afuera, tienen una lógica de desarrollo sustentable.

Y por otra parte existe la postura de navieras y operarios chilenos quienes se oponen a esta idea y reparan que Chile no necesita eliminar la reserva del cabotaje, mas bien, se debe reparar y mejorar las falencias que hoy presenta el transportar cargas por mar a través de costas chilenas, además la Asociación Nacional de Armadores señala que al existir una apertura al cabotaje, habrá una reducción de empleos afectando a la Marina Mercante chilena. Es esta misma Asociación quien indica que para que exista un aumento en el transporte del cabotaje, mejorar las ofertas y calidad, se debe lograr una mayor competitividad entre los modos de transporte, principalmente el carretero y se debe mejorar la infraestructura portuaria ya que existen más gastos que por vía terrestre.

Evaluada estas dos opiniones y posturas frente a la apertura del cabotaje, nacen las preguntas de; ¿Solucionar los problemas internos del país para mejorar el cabotaje?, ¿Abrir el cabotaje a naves extranjeras para lograr aumentar la competitividad y mejora del servicio? O ¿Buscar un equilibrio entre ambas posturas o visiones que permitan en forma efectiva el desarrollo de este modo de transporte?

Estas preguntas surgen al considerar la globalización del mercado del cabotaje, por ello se hace necesario que el país entre en la apertura de cabotaje, pero efectuando regulaciones especiales, ya sea por tonelaje o por las especializaciones de determinados

puertos, considerando además una separación entre puertos estratégicos de tipo interno y externo (transporte internacional y transporte nacional). Esta apertura, considerando la globalización del transporte, y el mayor tamaño de las naves extranjeras, ha llevado que muchas naves deban cruzar desde el Atlántico al Pacífico por el Estrecho de Magallanes, las cuales, por calado de las naves solamente pasan para subir o bajar prácticos, por lo tanto, ese puerto, desde ya es poco considerado para cargas o descargas de mercancías, quedando por tanto cerrado solamente a cabotajes nacionales.

Una alternativa, para la apertura del cabotaje a naves extranjeras es, definir determinados puertos del país para su acceso, por ejemplo a puertos donde la demanda de este transporte es mayor a la oferta, como en el caso del norte del país, o permitir a aquellas naves que queden con capacidad de bodega vacía trasladar productos. Dejando el cabotaje nacional a naves chilenas en aquellos puertos donde la demanda y la oferta de este servicio estén equilibradas, sin afectar al mercado actual del cabotaje, esto requiere necesariamente un estudio más profundo para determinar las restricciones y cuáles son los puertos que necesitarían de estos servicios.

La globalización de los sistemas comerciales y de transporte del mundo hace necesario que los países mejoren cada vez más la calidad de sus servicios de transporte y su infraestructura portuaria. Para eso debe existir una alianza entre el Gobierno y los privados y que cooperen entre sí, entendiendo que estos dos actores deben actuar en conjunto para lograr las mejoras.

Previa a la apertura del cabotaje marítimo es necesario discutir los temas que las navieras encuentran que son imprescindibles para el desarrollo de este, tales como la

mejora en infraestructura en los puertos del país, y lograr que el transporte terrestre y marítimo sean competitivos e integrarse entre los distintos modos de transporte (cadenas intermodales), por ejemplo, entregar el servicio de roll-on-roll-off, transportando camiones sobre barcos disminuyendo el tráfico terrestre, e ir obteniendo de esta forma una mejora en la calidad del transporte de cargas en general.

Luego de lograr un avance en el cabotaje en forma interna, como país, una buena opción es abrir el cabotaje a naves extranjeras pero existiendo una reciprocidad con los otros países interesados en cabotar en Chile, por ejemplo, avanzar con el Mercosur, y los países integrantes, el tema del cabotaje y como estos países se beneficiarían con la apertura, viendo el ejemplo de la Unión Europea.

Ambas posturas presentadas son necesarias pero es importante realizarlas en tal orden que se logre un avance importante en este tema. Conocer las falencias que tiene la reserva de cabotaje en Chile, mejorarlas y luego de lograrlo, aliarse con países con intereses mutuos para conseguir una apertura de cabotaje equilibrado y que no afecte en forma negativa a la economía del país.

En resumen, el cabotaje debe ser abierto a naves extranjeras resguardando la debilidades del sistema interno, considerando factores de desarrollo, capacidad y desde luego aspectos geo-políticos que en este tipo de decisión deben estar siempre presente, pues si bien es cierto, mirado desde una perspectiva sesgada se pueden ver competencias entre los distintos medios de transporte, cada uno de ellos por separado y en forma unitaria no podrían satisfacer la demanda existente y en cambio podrían generar un potente desarrollo de infraestructura asociada a cada uno de ellos, que en definitiva, apunta a un

desarrollo sustentable del país y de una mejor calidad en el transporte de mercancías en el país, que podrían permitir incluso, que naves nacionales puedan competir adecuadamente en el mercado internacional.

Bibliografía.

Alonso C. (2011, 19 de junio). Impacto de la apertura del cabotaje marítimo agita las aguas del mercado. *La Tercera*, Santiago, Chile. Recuperado el 02 de octubre de 2012, de <http://www.latercera.com/noticia/negocios/2011/06/655-374053-9-impacto-de-la-apertura-del-cabotaje-maritimo-agita-las-aguas-del-mercado.shtml>.

Apertura de cabotaje marítimo es para grandes naves e incluye rebaja de impuestos a extranjeros. (s.f.). Recuperado el 02 de octubre de 2012, de http://www.estrategia.cl/detalle_noticia.php?cod=56461.

Arrau P. (2011). Apertura del cabotaje marítimo. *Blog La Tercera*. Recuperado el 02 de octubre de 2012, de http://blog.latercera.com/blog/murodenegocios/entry/apertura_al_cabotaje_mar%C3%A9timo_por1.

Cabotaje. (s.f.). Recuperado el 02 de octubre de 2012, de <http://www.ligamar.cl/revis6/19.htm>.

El transporte marítimo de corta distancia, prioridad política de la Unión Europea para la próxima década. (2002). Recuperado el 03 de octubre de 2012, de [http://sede.aecoc.es/web/logistica.nsf/c26e324ee59af673c12568c500468a18/add9c5fd20d599afc1256cb60042076d/\\$FILE/Transporte%20Maritimo%20de%20Corta%20Distancia.pdf](http://sede.aecoc.es/web/logistica.nsf/c26e324ee59af673c12568c500468a18/add9c5fd20d599afc1256cb60042076d/$FILE/Transporte%20Maritimo%20de%20Corta%20Distancia.pdf).

ENAP inaugura muelle en Terminal Cabo Negro. (2003, 17 de noviembre). Recuperado el 02 de octubre de 2012, de <http://www.mundomaritimo.cl/noticias/enap-inaugura-muelle-en-terminal-cabo-negro>.

Estudio del Cabotaje en América del Sur, Resumen ejecutivo. (s.f.). Recuperado el 02 de octubre de 2012, de

<http://www.caf.com/attach/8/default/ResumenEjecutivocabotajeajustado.pdf>.

Estudio Diagnostico del Modo de Transporte Marítimo. (s.f.), 8-102. Recuperado el 02 de octubre de 2012, de

<http://www.subtrans.gob.cl/upload/estudios/DiagnosticoMaritimo-IF.pdf>.

Fernández M. (2012, 16 de junio). Apertura del cabotaje. *La Tercera*, Santiago, Chile, p. 86.

Guzmán F. (Ed.). (s.f.). *Material de transporte marítimo*. Recuperado el 02 de octubre de 2012, del sitio web de la Escuela de Ingeniería de Transportes Pontificia Universidad Católica de Valparaíso Chile: <http://www.cursos.ucv.cl/tra34500/pg000.html>.

Jimeno P. (2012, 22 de abril). Cabotaje marítimo: proyecto contempla bajar impuestos a barcos extranjeros. *La Tercera*, Santiago, Chile, pp. 12, 13.

La Marina Mercante. (s.f.). Recuperado el 02 de octubre de 2012, de

<http://www.windrosenetwork.com/La-Marina-Mercante.html>.

Ley N° 824. Ley sobre Impuesto a la Renta, Santiago, Chile, 27 de diciembre de 1974. Título IV, artículo 59°, N°5.

Ley N° 825. Ley Sobre Impuesto a las Ventas y Servicios, Santiago, Chile, noviembre de 2011. Título II, artículo 13°, párrafo 14.

Ley N° 2.222. Ley de Navegación, Santiago, Chile, 21 de mayo de 1978. Artículo 11°, 12°, 14°.

Ley N° 3.059. Ley de Fomento a la Marina Mercante, Santiago, Chile, 21 de diciembre de 1979. Título II, artículo 3°, 4°, 6°.

Ley N° 3.059. Ley de Fomento a la Marina Mercante, Santiago, Chile, 21 de diciembre de 1979. Título IV, artículo 10°.

Ley 19.420, Establece Incentivos para el Desarrollo Económico de las Provincias de Arica y Parinacota, y Modifica Cuerpos Legales que Indica, Santiago, Chile, 18 de abril de 2001.

Ley N° 20.322. Ordenanza de Aduanas, Santiago, Chile, octubre de 2004. Artículo 2°, 8°.

Libre prestación de servicios entre los estados miembros (cabotaje marítimo). (1992.).

Recuperado el 03 de octubre de 2012, de

http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/single_market_services/124065_es.htm.

Nueva competencia reduciría en 10% tarifas de transporte marítimo. (2012, 07 de mayo.). Recuperado el 03 de octubre de 2012, de

http://www.estrategia.cl/detalle_noticia.php?cod=56709.

Peña N. (2011, 19 de mayo). Navieras se oponen a apertura de cabotaje a empresas extranjeras. *La Tercera*, Santiago, Chile, p. 21.

Propuesta para eliminar los aranceles aduaneros (2012.). Opinión La Tercera, Santiago, Chile, 04 de mayo. Recuperado de

<http://www.latercera.com/noticia/opinion/editorial/2012/05/894-458788-9-propuesta-para-eliminar-los-aranceles-aduaneros.shtml>.

Servicios adicionales, Política de calidad. (s.f.). Recuperado el 02 de octubre de 2012,
de http://www.hardy.cl/index.php?option=com_content&view=article&id=3&Itemid=5.

ANEXOS.

Anexo N°1.

I.P. HARDY Y CIA. LTDA	
Oficina Matriz	
Dirección	Blanco 1199, 5to. Piso, Valparaíso
Teléfono	(32) 2160000
Fax	(32) 2255073
e-mail	valparaiso@hardy.cl

Oficina San Antonio	
Dirección	Blanco Encalada 840, Of. 304, San Antonio.
Teléfono	(35) 213348
Fax	(35) 212962
e-mail	sanantonio@hardy.cl

Oficina Talcahuano	
Dirección	Av. Colón 1343, Edificio San Edmundo Block A, Depto. 412, Talcahuano.
Teléfono	(41) 2558414
Fax	(41) 546173
e-mail	talcahuano@hardy.cl

Oficina Santiago y Pudahuel	
Dirección	San Antonio 19, Of. 1701, Santiago.
Teléfonos	(2) 4267900 (2) 6905016
Fax	(2) 6398277
e-mail	santiago@hardy.cl pudahuel@hardy.cl

Oficina Los Andes	
Dirección	Carretera Los Libertadores Km. 79, El Sauce, Edif. Comercial Of. 313, Los Andes.
Teléfono	(34) 370880
Fax	(34) 370880
e-mail	losandes@hardy.cl

Anexo N°2

OBJETIVOS DE LA CALIDAD

Agencia de Aduanas I. P. Hardy y Cía. Ltda. Tiene como objetivo crear Informes de carácter interno como externo sobre los deseos, las necesidades y las expectativas de los clientes.

Crear Indicadores interno con la información que se encuentra disponible en la empresa, procesarla y ordenarla para formar las medidas deseadas.

Crear Indicadores externos que busquen medir la opinión explícita de los clientes sobre el servicio que reciben, y por consiguiente, su satisfacción o insatisfacción con el servicio recibido. Para esto recurriremos a herramientas de encuestas recopilatorias.

Control estadístico de la calidad

Detectar aquellas situaciones problemáticas que necesitan ser mejoradas y por tanto controladas una vez que se han establecido los objetivos de mejora.

Crear gráficos de control que permitan la clasificación de la información y una rápida visualización y comprensión de los procesos de mejora continuada de la calidad y productividad.

Crear Indicadores simples de la calidad.

Crear Indicadores externos de la calidad del servicio.

OBJETIVOS EN MATERIA DE RECURSOS HUMANOS

- ✓ Establecer evaluaciones en la aplicación efectiva de las capacitaciones en el ámbito laboral.
- ✓ Establecer reuniones operacionales periódicas inter departamentos registrables.
- ✓ Establecer reuniones periódicas con la alta dirección respecto la compañía, las cuales serán retransmitidas mediante el cascadeo de información por cada encargado de área
- ✓ Establecer evaluaciones periódicas por departamento respecto al desempeño de sus obligaciones.

OBJETIVOS EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA

Y AMBIENTE DE TRABAJO

- ✓ Agendar y registrar la reuniones del Comité Paritario en materias de estado de las oficinas, de los muebles y Ambiente laboral.
- ✓ Mantenimiento y renovación de Equipos Computacionales.
- ✓ Renovación de equipos de telefonía móvil.
- ✓ Los jefes de oficinas canalizaran a través del Comité Paritario las necesidades de renovación del mobiliario, mediante informe de inventario.

OBJETIVOS EN MATERIA DE PROVEEDORES

- ✓ Se mantiene un registro actualizado de todos los proveedores y subcontratistas.
- ✓ Con objeto de asegurar la calidad continuada del proveedor, se establece un sistema de seguimiento y evaluación de sus suministros.

Iain Hardy Tudor

Agente de Aduana

Philip Hardy Tudor

Agente de Aduana

I.P. HARDY Y CIA. LTDA.

Agencia de Aduanas

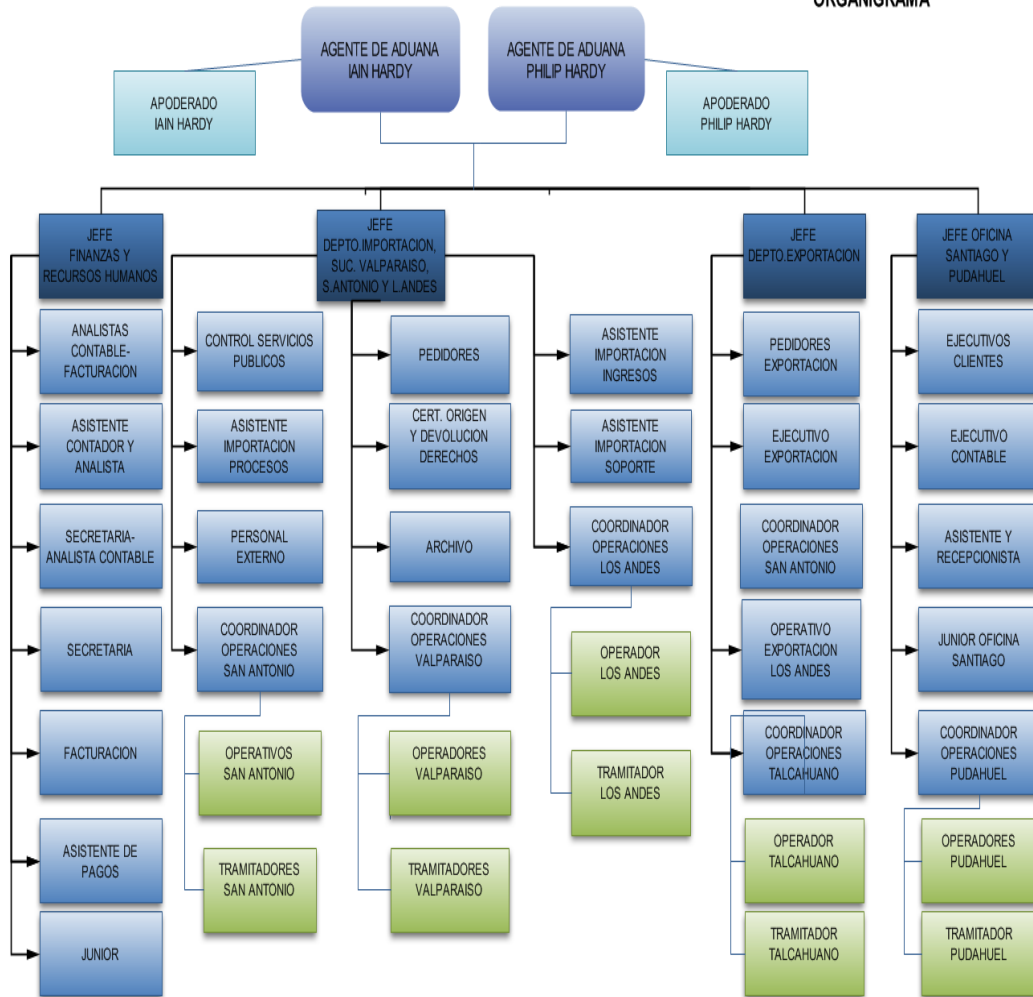
REVISIÓN: 01

FECHA DE VIGENCIA: 08-SEPTIEMBRE-2011

Anexo N°3.

I.P.HARDY Y CIA. LTDA.

ORGANIGRAMA



Anexo N°4

POLITICA DE CALIDAD

La Agencia de Aduanas I.P. Hardy y Cía. Ltda. ha permanecido en el tiempo por más de cien años, y gracias a ello, ha adquirido una vasta experiencia, que sin duda, se traduce en solvencia, eficacia, disposición y seriedad para atender los requisitos de sus clientes, basados en las siguientes políticas de calidad:

✓ **CONFIABILIDAD:**

Como expresión de disciplina, orden y una permanente relación basada en los más altos principios de corrección y honestidad.

✓ **RESPONSABILIDAD:**

Al trabajar con excelencia los servicios encomendados, velando por la efectividad de nuestra atención personalizada y el respaldo técnico de nuestro equipo altamente competente.

✓ **COMPROMISO:**

Con nuestros clientes, excediendo sus expectativas de servicio

✓ **CUMPLIMIENTO:**

Con los requisitos expresados por nuestros clientes como aquellos definidos en nuestro sistema de gestión de calidad.

✓ **MEJORA CONTINUA:**

En del desempeño de nuestros procesos y en la satisfacción de nuestros clientes conociendo sus necesidades y ofrecer las soluciones más adecuadas mediante la búsqueda de nuevos servicios.

POLITICA EN RECURSOS HUMANOS

Nuestra política de Recursos Humanos se basa en incorporar personas en las diversas áreas de la organización y proporcionarles un desarrollo profesional dentro de la Compañía. Sabemos que tanto nuestro sistema de selección de personal, como el desarrollo y la formación multifuncional que llevamos a cabo, forman parte de las claves de nuestro éxito.

En **Agencia de Aduanas I. P. Hardy y Cía. Ltda.** estamos orientados a impulsar el potencial y la mejora del desempeño de nuestros colaboradores. Para ello, somos promotores de una constante motivación, ofreciendo el mejor ambiente de trabajo, satisfaciendo las expectativas y a su vez las necesidades personales y profesionales de nuestros empleados.

La capacitación es factor clave para que las personas obtengan el desarrollo profesional deseado, por eso **la Agencia** insta para sus empleados programas de formación continuada, tanto de carácter específico como corporativo, y da acceso a las herramientas necesarias que permiten el correcto desempeño de su papel.

La Comunicación Interna juega un papel fundamental en la motivación de nuestro equipo humano. Queremos que nuestros empleados sientan que pueden expresarse y que sus ideas serán escuchadas y

valoradas. En nuestra organización, la Comunicación Interna es el elemento integrador que promueve la interacción entre los diversos departamentos que componen nuestra compañía. Al mismo tiempo, damos a conocer a los empleados datos relevantes sobre la organización, estableciendo las pautas a seguir y las políticas a adoptar.

POLITICA EN INFRAESTRUCTURA Y AMBIENTE DE TRABAJO

Agencia de Aduanas I. P. Hardy y Cía. Ltda. Proporciona y mantiene los recursos de infraestructura necesarios para lograr la conformidad de nuestra política de calidad de servicio.

La determinación y mantenimiento de estos recursos es siempre una actividad incluida en la planificación de la calidad, y la especificación de su necesidad se documenta en cada uno de los procesos en que se utilizan.

POLITICA EN PROVEEDORES

Nuestros proveedores de materiales de oficina, equipos y servicios, así como los subcontratistas, se seleccionan y evalúan en base a su capacidad y aptitud para cumplir todos los requisitos especificados, en concordancia con nuestro estándar de calidad.

El control aplicado a proveedores y productos se establece en función de su importancia relativa respecto a la calidad final del servicio.

Iain Hardy Tudor
Agente de Aduana

Philip Hardy Tudor
Agente de Aduana

I.P. HARDY Y CIA. LTDA.

Agencia de Aduanas

Revisión: 01

Fecha de Vigencia: 08-SEPTIEMBRE-2011

Anexo N°5

Definiciones relacionadas a las Agencias Navieras, transporte marítimo y cabotaje.

A continuación se definen conceptos que son necesarios comprender para las labores que realizan las agencias navieras, y para el desarrollo principal de este informe.

Agenciamiento: Se denomina a la función que realizan las agencias navieras en nombre del armador frente a terceros o en cuanto a los derechos que afecten a dicho armador.

Atraque y desatraque: Es función del Agente naviero realizar los trámites y notificaciones frente a las autoridades idóneas. Las Agencias Navieras deben contratar los servicios necesarios para realizar estas actividades e informan a los operadores portuarios la hora de atraque y zarpe de los buques a su cargo.

Atraque: Operación de ubicar un buque en un sitio previsto del muelle. Este concluye en el momento que es amarrado el último cabo a la bita (postes de hierro donde se amarran los cabos) del muelle.

Desatraque: Operación mediante la cual se retira un buque del muelle. Finalizando esta cuando se suelta el último cabo.⁶⁷

Operadores Portuarios: Son las empresas que prestan los servicios en los puertos, relacionados con la entidad portuaria, estos son; almacenamiento, practicaje, estiba y desestiba, remolque, cargue y descargue, dragado, reconocimiento y usería, manejo terrestre o porteo de la carga.

⁶⁷ No especificado, "Pliego tarifario de Servicios y Regulaciones del Puerto de La Unión"
<http://www.puertolaunion.gob.sv/uploaded/content/category/2044956548.pdf> ;22-04-12, 22:02PM.

Estas empresas se encargan del traslado de los contenedores o las cargas dentro del puerto, para su posterior carga o descarga hacia o desde los buques, con todas las actividades que conllevan realizar esa tarea.

Logística.

“La logística es una función operativa que comprende todas las actividades y procesos necesarios para la administración estratégica del flujo y almacenamiento de materias primas y componentes, existencias en proceso y productos terminados; de tal manera, que estos estén en la cantidad adecuada, en el lugar correcto y en el momento apropiado”.⁶⁸

La logística no solo se encarga de la distribución de las existencias, también se preocupa del flujo de información relacionada al transporte y almacenajes de las mercancías, para lograr un óptimo resultado.

En forma resumida a este concepto de logística podríamos decir que; La logística es la encargada de la distribución eficaz de las mercancías y de la información de una empresa a un menor costo para satisfacer la demanda y lograr ofrecer un excelente servicio al cliente.

Es importante en las Agencias Navieras el departamento de logística ya que al momento de la distribución de cargas solicitadas por sus clientes estas deben manejarse adecuadamente, en el menor tiempo posible y de forma segura según sea el tipo de carga a transportar.

⁶⁸ Ivan Thompson, “Definición de logística”
<http://www.promonegocios.net/distribucion/definicion-logistica.html>;17.01.12, 19:38 PM.

Autoridad Marítima.

Es la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), es un organismo de la Armada chilena que debe velar por el cumplimiento de las leyes y acuerdos internacionales relacionados al territorio marítimo de Chile, es esta quien autoriza ciertas excepciones a las leyes, que profundizaremos en el desarrollo.

Operador de Transporte Multimodal (OTM):

Como se explico anteriormente, para entender al cabotaje se debe entender que este necesita transportes complementarios, es decir, necesita un transporte multimodal. Y la persona encargada para realizar el contrato de transporte bajo este tipo de modalidad es el Operador de Transporte Multimodal, contratado previamente por el dueño de la carga o representante.

El Operador de Transporte Multimodal es aquel que realiza el contrato de transporte bajo su nombre, acordado con el propietario de la carga. El OTM actúa como principal y es el responsable del cumplimiento del contrato, como también, es el responsable de la carga desde el momento en que la tiene bajo su custodia hasta que las entrega en el destino establecido. Los OTM pueden ser empresas navieras, ferroviarias, de auto transporte, agentes de aduana, empresas almacenadoras o consolidadoras. En el caso de que el OTM no posea los medios de transportes, debe ofrecer y contratar los servicios necesarios para el traslado y manipulación de la carga.

Del Practicaje y pilotaje.

Practicaje: “Llamase “practicaje” a todas las maniobras que se ejecutan con una nave en el puerto.”⁶⁹

El practicaje es desempeñado por los que designe la Autoridad Marítima.

Pilotaje: Conducción de la derrota por canales o entre puertos del litoral. (Artículo 34, Ley de Navegación). El pilotaje es desempeñado por los prácticos que designe la Dirección.

Prácticos: Los prácticos son los profesionales dependen de la Marina Mercante y de la Dirección General del Territorio Marítimo, autorizados por ella y ajenos a la dotación de la nave, que asesoran al capitán en todo lo relativo a la navegación, a las maniobras, a la legislación, y a la reglamentación de la República.⁷⁰

Ámbito de Aplicación: El artículo 35 de esta ley, señala que; Toda nave extranjera, y las naves nacionales en los casos que señale el reglamento respectivo, deberán utilizar los servicios de practicaje y deberán estar sujetas a pilotaje, cuando corresponda.

El reglamento señala las ocasiones en que sean obligatorios los servicios de pilotaje y practicaje y las condiciones en que los servicios deben ser prestados. En el caso de pilotaje de naves que usen el Estrecho de Magallanes para el tránsito de océano a océano, serán reglamentadas por las normas de derecho internacional.

⁶⁹ Sustituye Ley de Navegación, Ley 2222. Párrafo 3, Del Practicaje y Pilotaje, Artículo 34. Promulgación 21 mayo de 1978. Ministerio de Defensa Nacional.

⁷⁰ Sustituye Ley de Navegación, Ley 2222. Párrafo 3, Del Practicaje y Pilotaje, Artículo 37. Promulgación 21 mayo de 1978. Ministerio de Defensa Nacional.

Anexo N°6

Organismos reguladores y que intervienen con el Cabotaje.

Servicio Nacional de Aduanas.

Es en la Ordenanza General de Aduanas donde se presenta una definición de lo que es el cabotaje. Es esta institución la que fiscaliza y vigila el cumplimiento de las normas del tráfico de mercancías.

A continuación se presenta una breve explicación de las labores y deberes del Servicio Nacional de Aduanas, necesarias para comprender quienes son los organismos reguladores del transporte a lo largo del país, y para tener una idea más acertada? De lo que es este organismo, en caso de ser necesario su mención en el desarrollo de este informe.

El Servicio Nacional de Aduanas es el: “Servicio público encargado de vigilar y fiscalizar el paso de mercancías por las costas, fronteras y aeropuertos de la República, de intervenir en el tráfico internacional para los efectos de la recaudación de los impuestos a la importación, exportación y otros que determinen las leyes, y de generar las estadísticas de ese tráfico por las fronteras, sin perjuicio de las demás funciones que le encomienden las leyes”⁷¹

El Servicio Nacional de Aduanas se encarga de fiscalizar las operaciones de importación, exportación y de tráfico nacional, y a su vez debe recaudar los derechos vinculadas a estas. Así también la Aduana debe ir modernizándose a medida que el

⁷¹ No especificado, “Glosario de Términos Comercio Exterior”
http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070228/pags/20070228112848.html, 02-05-12, 18:33PM.

Estado se moderniza. Debe facilitar la información de forma rápida y asequible, como también desarrollar y hacer más eficientes los procedimientos de tramitación para el transporte de mercancías.

Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)

Aunque el Servicio Agrícola y Ganadero no es el tema más importante para el desarrollo de este informe es necesario reconocer a los organismos que participan en el cabotaje. Es el SAG el que habilita los puertos oficialmente para el tránsito de los productos de origen animal y vegetal, fija las rutas y medidas de embalaje y transporte.

El Servicio Agrícola y Ganadero depende del Ministerio de Agricultura, este se encarga de fiscalizar y aplicar el cumplimiento de las normas en cuanto a control, erradicación y control de enfermedades transmisibles en animales o vegetales. El SAG está facultado para sancionar las infracciones de las normas legales y reglamentarias que el Servicio debe fiscalizar.

El Servicio Agrícola y Ganadero participa en la generación de normas y políticas fitosanitarias y zoonosanitarias, actualizándose de acuerdo a la realidad nacional e internacional, protege la sanidad de los recursos productivos pecuarios, forestales y agrícolas, evitando el ingreso de plagas y enfermedades, también protege los recursos naturales renovables de la flora y fauna, y certifica la inocuidad de los alimentos o insumos de la agricultura, ganadería y bosques.

En cuanto a la relación del SAG y el Cabotaje, este debe fiscalizar los productos que se encuentren en tránsito, debe fijar las rutas y exigir medidas especiales para el embalaje

de cada producto y debe fijar los plazos y épocas para el traslado de estos, también debe disponer de los tratamientos necesarios para el exterminio de los agentes causantes de enfermedades y plagas.

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (aspectos comerciales)

Es el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el que debe inspeccionar y vigilar por los aspectos comerciales de la política naviera de Chile. Es por eso que ante cualquier cambio o desarrollo del cabotaje es este ministerio el que debería asumir el rol principal (obligaciones conferidas en la ley N°19.542-Moderniza el Sector Portuario Estatal).

Este Ministerio es el encargado de las políticas nacionales relacionadas al transporte y las telecomunicaciones, así mismo supervisa a las empresas públicas y privadas que operan en transporte y las comunicaciones en el territorio nacional, como también promueve el desarrollo de estas actividades y controla el correcto cumplimiento de las normas y leyes de esta materia.

Este Ministerio se compone, en parte, por la Subsecretaría de Telecomunicaciones, la Junta Aeronáutica Civil (JAC) y la Subsecretaría de Transporte. Además este Ministerio sirve como conexión para empresas autónomas como Correos de Chile, Metro S.A, Ferrocarriles del Estado y las 10 empresas portuarias de Chile (Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano San Vicente, Puerto Montt, Chacabuco, Austral).

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones así mismo, debe velar por un desarrollo armónico entre los puertos y la ciudad, procurando el cuidado en el entorno urbano, el medio ambiente y sus vías de acceso. Este Ministerio propone acciones conjuntas entre instituciones privadas y públicas para potenciar la capacidad, competitividad y eficiencia del sistema portuario de Chile y su desarrollo comercial. También le corresponde a este Ministerio promover, desarrollar y mantener un sistema de información estadística relacionado al sector portuario y ponerlo a disposición de los agentes públicos y privados.⁷²

Ministerio de Defensa Nacional (aspectos técnicos).

Es la Subsecretaría de Marina del Ministerio de Defensa Nacional, el que fiscaliza y vigila toda la costa, ríos y lagos de la Nación y ve los aspectos técnicos relacionado al transporte marítimo y el cabotaje. Y ya que este Ministerio no es el tema principal del informe se entregara una breve explicación de cuáles son sus funciones y su relación con el cabotaje, entendiendo que para cualquier cambio técnico o comercial que se desee aplicar a la modalidad de transporte de cabotaje existen organismos mediadores y reguladores.

El propósito del Ministerio de Defensa Nacional es proponer y evaluar las políticas y normas que se aplican a las instituciones que integran el sector de defensa, y a su vez, velan por el cumplimiento de estas. También le corresponde al Ministerio de Defensa informar al Congreso Nacional, la planificación del desarrollo de fuerza y los proyectos

⁷² Ley 19.542, Título II, Artículo 50, <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=82866> ; 06-05-12, 23:25PM.

para materializarlo, y supervisa los recursos asignados a los servicios y las instituciones del sector de defensa.

Este Ministerio tiene bajo su alero al Ejército de Chile, Organismos de Salud e Industria Militar, la Armada de Chile, la Subsecretaría de defensa, Subsecretaría para las Fuerzas Armadas, Subsecretaría de Carabineros, Policía de Investigaciones de Chile, Subsecretaría de Marina, entre otras.

En cuanto a la Subsecretaría de Marina le corresponde el control y fiscalización de toda la costa, ríos y lagos navegables por aquellos buques con capacidad de más de 100 toneladas, en el territorio Nacional. Es esta Subsecretaría, la que puede entregar el borde costero a concesiones privadas o entidades públicas, previo a un proceso institucional cuyas decisiones apoye el desarrollo del país.

Es en el Reglamento de Pilotaje y Practicaje DS N°397 de la Subsecretaría de Marina, publicado el 22 de Julio de 1985, donde se señala que toda nave extranjera o chilena que navegue por aguas del territorio nacional, o que efectúe cualquier maniobra en los puertos de Chile debe utilizar a prácticos chilenos.⁷³

⁷³ Armada de Chile, “Reglamento de Practicaje y Pilotaje”, Primera Edición, Dirección General Del Territorio Marítimo y de Marina Mercante 2008. Título I, pagina 7.
<http://www.subtrans.gob.cl/subtrans/doc/Reglamento%20practicaje%20y%20pilotaje%20TM-008.pdf>

Anexo N°7

Tipos de contenedores.

- **Contenedores comunes o Dry van:**

1. **20 Pies Standard:** Estos contenedores no poseen refrigeración y son cerrados herméticamente. Es el más utilizado en el mundo y puede transportar casi cualquier carga de tipo seca normal, por ejemplo, bolsas, cajas, pallets, tambores, etc. Tienen un peso bruto máximo de 24 toneladas (la carga mas el peso del contenedor).
2. **40 Pies Standard:** Este tipo de contenedores tiene las mismas características que el Dryvan de 20 pies, fue creado para llevar cargas más voluminosas y una mayor cantidad. Estos pueden ser de acero o aluminio y no afecta a su capacidad o propósito. Estos tienen un peso bruto máximo de 30,48 toneladas.
3. **40 Pies High Cube:** Este contenedor se caracteriza por tener una mayor altura, 9.5 pies de altura a diferencia de los 8.5 pies del contenedor estándar (incremento del 13% de su capacidad cúbica interna). El contenedor High Cube es especial para el transporte de cargas voluminosas, como por ejemplo, carbón o tabaco.

- **Contenedores refrigerados Integrales o Reefer:**

1. **20 y 40 Pies:** Cuentan con un sistema de conservación de frío o calor y termostato. Estos se conectan en el buque o en los terminales y en algunas ocasiones en los camiones. Pueden mantener temperaturas desde los 20°C a los -20°C. Se utilizan para el transporte de cargas que necesiten una temperatura constante o bajo cero, por

ejemplo, carnes, pescados, mariscos, frutas, etc. Tienen un peso bruto máximo de 25 y 30 toneladas.

2. **40 Pies High Cube:** Este contenedor es especial para transportar alimentos perecederos que necesiten temperaturas desde los -30°C a los 50°C. Tienen un peso bruto máximo de 34 toneladas.

- **Contenedores Insulados Port Hole o Conair:**

1. **20 y 40 Pies Reefer Conair:** Estos contenedores poseen dos aberturas circulares por donde se les conecta a un sistema de refrigeración por una de sus aberturas, y por la otra se extrae una vez que haya circulado dentro del contenedor. Estos pueden ser conectados en los buques o en los terminales en tierra. Cuando no existen estas estructuras para conectar los contenedores, se les coloca una unidad móvil refrigerada. El Port Hole con equipo sobrepasa los límites determinados por lo que se debe hacer uso de un chasis especial. Su característica es que al estar aislado a la temperatura ambiental, estos contenedores pierden 1°C cada 12 y 24 horas sin estar conectados. Tienen un peso bruto máximo de 25,4 y 32,5 toneladas.
2. **Equipo auxiliar tipo Clip On:** Este es un equipo auxiliar para los contenedores de 20 y 40 pies tipo Conair. De esta manera se pueden mantener los contenedores con la temperatura necesaria para el transporte de la mercancía de puerta a puerta.

- **Otro tipo de contenedores:**

1. **Open Top 20 y 40 Pies:** La característica principal de estos contenedores es que poseen un techo removible de lona para cubrir y proteger la mercancía. Los Open Top son para cargas que no pueden ser ingresadas por las puertas por sus grandes dimensiones y su carga-descarga debe ser por la parte superior. Un ejemplo del tipo de carga para estos contenedores son; las maquinarias pesadas. Tienen un peso bruto máximo de 24 y 30,48 toneladas.
2. **Open Side 20 Pies:** Estos contenedores son similares a los Open Top, pero en estos su apertura es lateral. Son ideales para cargas que no puedan ingresar por las puertas convencionales. Tienen un peso bruto máximo de 25,4 toneladas.
3. **Flat Rack:** Este tipo de contenedor se adecua a productos de gran tamaño al no poseer paredes laterales. Sus paredes frontal y posterior son plegables, lo que facilita su estiba (carga-descarga). También están equipados con elementos para trincar la carga. Tienen un peso bruto máximo de 25,4 y 45 toneladas.
4. **Contenedor Granelero de 20 Pies:** La característica principal de este tipo de contenedor es que tienen escotillas en la parte superior para su carga y compuertas en los paneles frontales para una descarga por precipitación. También tiene puertas al igual que un contenedor estándar de 20 pies, por lo que puede ser utilizado para carga general. Estos contenedores permiten el transporte de todo tipo de semillas. Tienen un peso bruto máximo de 24 toneladas.

- 5. Contenedor Plataforma de 20 y 40 Pies:** Este tipo de contenedor no posee paredes, lo que permite el transporte de mercancías con dimensiones muy grandes o de extra peso, por ejemplo, maquinaria rodante.
- 6. Contenedor Tanque de 20 Pies:** Este contenedor es para un variado tipo de productos como; aceites, vinos y químicos. También existen equipos con calefacción para productos especiales. Estos contenedores están sostenidos por vigas de acero formando la dimensión equivalente a un Dry van. Pueden apilarse y viajar en cualquier tipo de transporte. Tienen un peso bruto máximo de 30,48 toneladas.

Anexo N°8

Cabotaje

3.1.- Tonelaje movilizado en Cabotaje por Puertos y según Tipo de Carga (a), Año 2003

PUERTOS	EMBARCO			DESEMBARCO			TOTAL			TOTAL
	GENERAL	GRANEL	LIQUIDO	GENERAL	GRANEL	LIQUIDO	GENERAL	GRANEL	LIQUIDO	
ARICA	2,000	33,146	1,843			120,473	2,000	33,146	122,316	157,462
IQUIQUE	1,320		13,200			256,411	1,320	0	269,611	270,931
PATILLOS		276,500					0	276,500	0	276,500
PUNTA PATACHE					16,295	349,098	0	16,295	349,098	365,393
TOCOPILLA		154,254			98,712	52,351	0	252,966	52,351	305,317
MEJILLONES				2,600		781,601	2,600	0	781,601	784,201
MICHILLA COVE						193,901	0	0	193,901	193,901
ANTOFAGASTA	5,241			101,131		894,338	106,372	0	894,338	1,000,710
CHAÑARAL/BARQUITO						80,139	0	0	80,139	80,139
CALDERA/CALDERILLA						202,640	0	0	202,640	202,640
HUASCO/GUACOLDA	11	924,888		11,714	213,875	107,781	11,725	1,138,763	107,781	1,258,269
COQUIMBO		10,005					0	10,005	0	10,005
GUAYACAN		585,504		94		246,251	94	585,504	246,251	831,849
* ISLA J.FERNANDEZ	60			1,277			1,337	0	0	1,337
ISLA DE PASCUA	136			7,230		9,643	7,366	0	9,643	17,009
VENTANAS			169,452				0	0	169,452	169,452
TERM. OXIQUM QUINTERO			430,540			81,498	0	0	512,038	512,038
QUINTERO			1,949,633			2,828,675	0	0	4,778,308	4,778,308
VALPARAISO	16,049			196			16,245	0	0	16,245
SAN ANTONIO	189,946		827,106	42,226	170,735	12,414	232,172	170,735	839,520	1,242,427
LIRQUEN	2,535			626			3,161	0	0	3,161
PENCO					64,319		0	64,319	0	64,319
TALCAHUANO	20,944		75	10,292			31,236	0	75	31,311
SAN VICENTE	11,952		3,581,315	7,928	162,600	1,147,144	19,880	162,600	4,728,459	4,910,939
TERM. SID. HUACHIPATO	14,857	72,773	796	11	2,196,554		14,868	2,269,327	796	2,284,991
CORONEL		16,295				63,594	0	16,295	63,594	79,889
CORRAL				1320			1,320	0	0	1,320
PUERTO MONTT	341,001			170,634	66,246	520,219	511,635	66,246	520,219	1,098,100
*CALBUCO	3,237			1533			4,770			4,770

Cabotaje

3.1.- Tonelaje movilizado en Cabotaje por Puertos y según Tipo de Carga (a), Año 2003

PUERTOS	EMBARCO			DESEMBARCO			TOTAL			TOTAL
	GENERAL	GRANEL	LIQUIDO	GENERAL	GRANEL	LIQUIDO	GENERAL	GRANEL	LIQUIDO	
*MAULLIN	270						270	0	0	270
* PARGUA	231			150			381	0	0	381
* CHACAO				160			160	0	0	160
* ACHAO				1.149			1.149	0	0	1.149
*QUEMCHI				116			116	0	0	116
*CASTRO	12.104			1.191			13.295	0	0	13.295
* QUELLON	24.979			28.357			53.336	0	0	53.336
* CHONCHI	4.476			2.316			6.792	0	0	6.792
* CHAITEN	28.272			24.859			53.131	0	0	53.131
* MELINKA	8,009			9,181			17,190	0	0	17,190
* PUERTO AGUIRRE	96			8,899			8,995	0	0	8,995
* PUERTO CISNES	13,813			12,291			26,104	0	0	26,104
CHACABUCO	145,976			202,392		63,256	348,368	0	63,256	411,624
* LGO, GRAL, CARRERA	22,566			23,582			46,148	0	0	46,148
NATALES	55,068			76,895			131,963	0	0	131,963
ISLA GUARELLO		676,157		423		796	423	676,157	796	677,376
PUNTA ARENAS	45,068			97,396		75	142,464	0	75	142,539
* LAREDO	3,933			1,027			4,960	0	0	4,960
* TRES PUENTES	17,252			13,085			30,337	0	0	30,337
PECKET		239,814		393			393	239,814	0	240,207
CABO NEGRO			442,119			40,066	0	0	482,185	482,185
GREGORIO			440,195			5,895	0	0	446,090	446,090
CLARENCIA			201,985				0	0	201,985	201,985
* PORVENIR	13,085			17,252			30,337	0	0	30,337
PUERTO WILLIAMS	2,115			6,402			8,517	0	0	8,517
* OTROS PUERTOS	117,871			238,145			356,016	0	0	356,016
T O T A L	1.124.473	2.989.336	8.058.259	1.124.473	2.989.336	8.058.259	2.248.946	5.978.672	16.116.518	24.344.136

3.1 Tonelaje movilizado en cabotaje por puertos y según tipo de carga. Año 2010

(Cantidades en toneladas métricas)

Puertos	Embarcado			Desembarcado			Total			Total
	General	Granel	Líquido	General	Granel	Líquido	General	Granel	Líquido	
Arica		65.309				125.872	0	65.309	125.872	191.181
Iquique	892	9.600				450.698	892	9.600	450.698	461.190
Patillos		260.400					0	260.400	0	260.400
Punta Fatacha		24.150				275.927	0	24.150	275.927	300.077
Tacopilla		115.346				120.138	0	115.346	120.138	235.484
Mejillones				102.340	24.590	1.089.456	102.340	24.590	1.089.456	1.216.386
Antofagasta		5.698		61	24.150	797.239	61	29.848	797.239	827.148
Chañaral	49.654					88.161	49.654	0	88.161	137.815
Barquillo	154.204					210.273	154.204	0	210.273	364.477
Caldera/Calderilla						316.674	0	0	316.674	316.674
Huasco/Guacolda		833.980			725.475	54.124	0	1.559.455	54.124	1.613.579
Coquimbo							0	0	0	0
Guayaquén		277.946				387.220	0	277.946	387.220	665.166
* Isla J. Fernández	693			5.216			5.909	0	0	5.909
Isla de Pascua	941			19.833		16.110	20.774	0	16.110	36.884
Ventanas		24.590	422.038				0	24.590	422.038	446.628
Term. Oshquín Quintero			139.021			55.144	0	0	194.165	194.165
Quintero			3.275.700			1.335.779	0	0	4.611.479	4.611.479
Valparaíso	28.318			206.791			235.109	0	0	235.109
San Antonio	101.332		1.030.757	30.074	179.930	10.087	131.406	179.930	1.040.844	1.352.180
Lirquén	44.718			29.988	27.287		74.706	27.287	0	101.993
Penco					53.398		0	53.398	0	53.398
Talcahuano							0	0	0	0
San Vicente	72.175		1.709.492	383	135.290	1.355.543	72.558	135.290	3.065.035	3.272.883
Term. Sid. Huachipato	182	82.215	203		1.506.140		182	1.588.355	203	1.588.740
Coronel		4.579			30.450		0	35.029	0	35.029
Term. Oshquín Coronel						329.848	0	0	329.848	329.848
Puerto Montt	569.648	98.690		135.269	133.267		704.917	231.957	0	936.874
* Calbuco	67.432			31.788			99.220	0	0	99.220
* Castro	1.485			1.342			2.827	0	0	2.827
* Quellón	38.843			50.993			89.836	0	0	89.836
* Chonchi	1.219			10.369			11.588	0	0	11.588
* Chaitén	21.356			70.983			92.339	0	0	92.339
* Melinka	15.653			11.632			27.285	0	0	27.285
* Puerto Aguirre	2.126			6.611			8.737	0	0	8.737
* Puerto Clases	20.840			18.906			39.746	0	0	39.746
Chacabuco	126.413			180.706		90.860	307.119	0	90.860	397.979
* Lga. Gral. Carrera	15.098			16.360			31.458	0	0	31.458
Natales	43.615			78.398			122.013	0	0	122.013
Isla Guarelo		515.138		182		535	182	515.138	535	515.855
Punta Arenas	39.000			80.677			119.677	0	0	119.677
* Tres Puentes	35.900			27.607			63.507	0	0	63.507
Pecket		522.336					0	522.336	0	522.336
Cabo Negro			539.098			158.358	0	0	697.456	697.456
Gregorio			98.737				0	0	98.737	98.737
* Forvenir	27.607			35.900			63.507	0	0	63.507
Clarenda			53.000				0	0	53.000	53.000
Puerto Williams	1.496			5.513			7.009	0	0	7.009
* Otros Puertos	217.696			540.614			758.310	0	0	758.310
Total	1.698.536	2.839.977	7.268.046	1.698.536	2.839.977	7.268.046	3.397.072	5.679.954	14.536.092	23.613.118

3.3.- Tonelaje transportado en Cabotaje según Tipo de Carga y por Producto, Año 2003

PRODUCTOS	TOTAL	TIPO DE CARGA		
		GENERAL	GRANEL	LIQUIDO
QUIMICOS				
ACIDO SULFURICO	1,427,098			1,427,098
EXPLOSIVOS	75	75		
GAS BUTANO	296,480			296,480
GAS OIL	19,457			19,457
GAS PROPANO	60,188			60,188
GASOLINA DE AVIACION	27,681			27,681
GASOLINA PARA VEHICULOS	204,171			204,171
METANOL (ALCOHOL METILICO)	82,425			82,425
OTROS PRODUCTOS QUIMICOS N.E.P.	298,315	4,264		294,051
PARAFINA-KEROSENE	61,271			61,271
PETROLEO BUNKER	71,716			71,716
PETROLEO CRUDO	2,868,303			2,868,303
PETROLEO DIESEL	2,628,179			2,628,179
TOTAL	8,045,359	4,339	0	8,041,020
MINERALES				
AZUFRE	20	20		
CAL	11,600	11,600		
CALIZA	748,931		748,931	
CARBON COKE, CARBONCILLO, HULLA	256,109		256,109	
CEMENTO	375	375		
CHATARRA	187	187		
COBRE (BLISTER, ANODOS, CATODOS Y OTROS)	48,739	48,739		
CONCENTRADO DE COBRE	1,460	1,460		
FOSFATOS, NITRATOS, FERTILIZANTES	62,058		62,058	
HIERRO Y ACERO	1,520,422	25	1,520,397	
MATERIALES REFRACTARIOS	71	71		
OTROS PRODUCTOS MINEROS NO INDICADOS	28	28		
SAL	276,500		276,500	
SALITRE	92,195		92,195	
TOTAL	3,018,695	62,485	2,956,190	0
PRODUCTOS PECUARIOS O DE OTRA NATURALEZA				
CONTAINERS VACIOS	178,704	178,704		
LANA DE OVEJA	37	37		
MENAJE DE CASA	553	553		
OTROS PRODUCTOS PECUARIOS O DE OTRA NATURALEZA	404,625	404,625		
PIELES	5	5		
TOTAL	583,919	583,924	0	0

3.3.- Tonelaje transportado en Cabotaje según Tipo de Carga y por Producto, Año 2003

PRODUCTOS	TOTAL	TIPO DE CARGA		
		GENERAL	GRANEL	LIQUIDO
ALIMENTICIOS				
ABARROTOS (EN TARROS Y PAQUETES)	459	459		
ACEITES DE PESCADO-BALLENA	17.239			17.239
ALGAS	328	328		
ALIMENTOS NO PREPARADOS	355	355		
ALIMENTOS PARA ANIMALES (HENO-FORRAJE-ETC)	2.127	2.127		
ANIMALES VIVOS	6.450	6.450		
BEBIDAS ALCOHOLICAS	92	92		
BEBIDAS NO ALCOHOLICAS	194	194		
CARNE (VACUNO, CORDERO, CERDO, AVES, ETC)	26	26		
CONSERVAS (PESCADOS-MARISCOS-CRUSTACEOS)	100	100		
CONSERVAS DE FRUTAS Y LEGUMBRES	368	368		
HARINA DE PESCADOS	34.215	1.069	33.146	
HARINAS DE TRIGO	1.438	1.438		
MARISCOS Y CRUSTACEOS	157	157		
OTROS PRODUCTOS ALIMENTICIOS N.E.P.	300.388	300.388		
PESCADOS	276	276		
VEGETALES PRESERVADOS	18	18		
TOTAL	364.230	313.845	33.146	17.239
FORESTALES				
MADERA (CHAPAS, TERCIADE, CHOLGUAN, ETC.)	2.852	2.852		
OTRAS MADERAS	75	75		
OTROS PRODUCTOS FORESTALES N.E.P.	7	7		
PAPEL	1.472	1.472		
TOTAL	4.406	4.406	0	0
DE TRANSPORTE				
AUTOMOVILES	49.297	49.297		
BUSES	20	20		
CAMIONES	73.920	73.920		
EMBARCACION	22	22		
MAQUINARIA PESADA EN SUS RUEDAS	1.912	1.912		
MOTOCICLETAS Y PARTES	210	210		
OTROS PRODUCTOS DE TRANSPORTES N.E.P.	3.768	3.768		
REPUESTO DE VEHICULOS Y MAQUINARIA	6	6		
VEHICULOS Y MAQUINARIA PESADA RODANTE GUERRA	10.400	10.400		
TOTAL	139.555	139.555	0	0

3.3.- Tonelaje transportado en Cabotaje según Tipo de Carga y por Producto, Año 2003

PRODUCTOS	TOTAL	TIPO DE CARGA		
		GENERAL	GRANEL	LIQUIDO
INDUSTRIALES				
ARTICULOS MANUFACTURADOS EN METAL Y ALAMBRES	40	40		
BARRAS, LINGOTES, VARILLAS Y SIMILARES	3.317	3.317		
ESTRUCTURAS METALICAS (PARTES TERMINADAS)	34	34		
FIBRAS TEXTILES	21	21		
FIERRO	28	28		
HIERRO Y ACERO	6.057	6.057		
MAQUINARIAS Y EQUIPOS	71	71		
MATERIALES DE CONSTRUCCION	608	608		
OTROS PRODUCTOS INDUSTRIALES N.E.P.	3.408	3.408		
OXIDO DE MOLIBDENO	35	35		
PLANCHAS	264	264		
PRODUCTOS METALICOS ELABORADOS	1.274	1.274		
TOTAL	15.157	15.157	0	0
AGROPECUARIOS				
OTROS CEREALES	109	109		
OTROS PRODUCTOS AGRICOLAS N.E.P.	643	643		
TOTAL	752	752	0	0
TOTAL PRODUCTOS	12.172.076	1.124.473	2.989.336	8.058.259

3.3: Tonelaje transportado en cabotaje según tipo de carga y por producto. Año 2010

Productos	Total	Tipo de Carga		
		General	Granel	Líquida
Químicos				
Acido Sulfúrico	1.595.750			1.595.750
Aceites y Grasas Lubricantes	145.608			145.608
Explosivos	58	58		
Gas Oil	87.162			87.162
Gas Butano	462.060			462.060
Gas Propano	61.990			61.990
Gasolina De Aviación	308.378			308.378
Gasolina Para Vehículos	663.468			663.468
Metanol (Alcohol Metílico)	80.404			80.404
Parafina-Kerosene	21.406			21.406
Petróleo Crudo	965.270			965.270
Petróleo Diesel	2.542.932			2.542.932
Otros Productos Químicos N.E.P.	333.618			333.618
Total	7.268.104	58	0	7.268.046
Minerales				
Caliza	597.353		597.353	
Carbón coke, carbonilla, hulla	546.926		546.926	
Cobre (Blister, ánodos, cátodos y otras)	234.023	234.023		
Concentrado de cobre	24.150		24.150	
Fosfatos, nitratos, fertilizantes	192.354		192.354	
Hierro y acero	1.111.926		1.111.926	
Sal	260.400		260.400	
Total	2.967.132	234.023	2.733.109	0
Alimenticios				
Aceites comestibles (oliva, palma, otros)	180	180		
Harinas de cereales	4.579		4.579	
Harina de pescados	38.362		38.362	
Otros productos alimenticios N.E.P.	210.257	210.257		
Total	253.378	210.437	42.941	0
De transporte				
Pasajeros	500	500		
Otros productos de transportes N.E.P.	30.022	30.022		
Total	30.522	30.522	0	0
Agropecuarios				
Otros cereales	21.682		21.682	
Otros productos agrícolas N.E.P.	42.245		42.245	
Total	63.927	0	63.927	0
Industriales				
Artículos manufacturados de metal	892	892		
Hierro y acero	72.175	72.175		
Otros productos Industriales N.E.P.	17.167	17.167		
Total	90.234	90.234	0	0
Otros productos				
Otros productos pecuarios o de otra naturaleza	1.133.262	1.133.262		
Total	1.133.262	1,133.262	0	0
Total Productos	11.806.559	1.698.536	2.839.977	7.268.046

Anexo N°9

Arturo Sierra, Asociación Nacional de Armadores (ANA)

Los pro y contra de la apertura del cabotaje

A través de su Agenda Impulso Competitivo (AIC), el Gobierno busca levantar la restricción legal que prohíbe el cabotaje marítimo de pasajeros y cargas a naves extranjeras. Sin embargo, para la ANA, esta medida todavía requiere ser analizada y estudiada, ya que de entrar en vigencia pone en riesgo los trabajos de una larga cadena de actores involucrados en el transporte naviero. Sobre este tema, conversamos con Arturo Sierra, Gerente General de dicha organización.

¿Por qué se han manifestado en contra de esta iniciativa?

Los armadores nacionales no se oponen a una mayor competencia, pero le han manifestado a las autoridades que antes de implementar una medida de este tipo, es necesario efectuar diversas modificaciones a la legislación y reglamentación marítima nacional. Por muchos años se ha solicitado al Ministerio de Transportes efectuar esta modernización, tarea que no se ha emprendido y que ha significado que el tonelaje de la Marina Mercante bajo bandera chilena no haya crecido en los últimos 30 años, período en que nuestro comercio exterior por vía marítima ha

crecido cinco veces.

Es necesario también respetar los principios de reciprocidad y de igualdad ante la ley consagrados en nuestra Reglamentación y Constitución. El cabotaje marítimo se encuentra reservado en todos los países por razones de seguridad interna, aspectos laborales, know how que se adquiere a bordo, todos aspectos indispensables para desempeñarse en otras actividades con la industria marítima en tierra, Reserva Naval y otros.

Entonces, ¿qué medidas proponen como asociación?



Lo primero es que las autoridades conozcan la actual Ley de Fomento a la Marina Mercante (D.L. 3.059/79) que, a diferencia de otras legislaciones relacionadas con esta materia, es más flexible y permite la participación de naves mercantes extranjeras.

También se propone que si se desea atraer más transporte de carga interna al modo marítimo (carga general), es necesario corregir las distorsiones existentes entre los diferentes modos de transporte. Existen importantes subsidios directos e indirectos a los modos ferroviario y carretero, que no asumen los costos reales, permitiéndoles cobrar tarifas más bajas que las reales, dificultando la competencia del modo marítimo, que se encuentra afecto a importantes tarifas por el uso de

infraestructura, así como intervenciones de Servicios Públicos que agregan burocracia y costos.

Con el levantamiento de la actual restricción, ¿qué riesgo corre esta industria?

Una apertura unilateral sin considerar las correcciones y resguardos mencionados, podría significar que los navieros nacionales -para competir con operadores extranjeros- cambien la bandera de sus naves matriculándolas en registros internacionales (banderas de conveniencia), lo que tendría efectos directos en el empleo de Oficiales y Tripulantes chilenos, los cuales podrían ser reemplazados por tripulaciones internacionales de menor costo.

La disminución de la Marina Mercante Nacional puede significar también perder el importante know how ya mencionado, afectando puestos de trabajo en la industria de astilleros y muchos otros relacionados con la mantención y administración de naves y formación de dotaciones, entre otros. Se verían perjudicados también aspectos de seguridad y disponibilidad de una Reserva Naval, lo que ha sido representado por la

Armada.



¿Han tomado contacto con autoridades de Gobierno para debatir este tema?

Hemos conversado con los ministerios de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), Economía y algunos Parlamentarios, para representar la posición de los armadores nacionales.

Por ahora se está trabajando en conjunto con el MTT, Armadores y Autoridad Marítima para identificar las acciones necesarias para mejorar la competitividad de la Marina Mercante nacional. A ello se suma que el Gobierno anunció la suspensión por cuatro meses de seis medidas de la Agenda Impulso Competitivo, entre las cuales se encuentra el cabotaje.

Entonces, ¿cuál es el llamado que hacen?

Existen muchos tecnócratas en nuestro país que no conocen esta industria y pretenden aplicar modelos que no funcionarán y dañarán un sector productivo fundamental para nuestro país. Por la configuración geográfica de Chile, el cabotaje marítimo de carga general debiera tener una mayor participación, en particular las mercancías que se desplazan grandes distancias. Es necesario contar con un MTT con capacidades para atender la industria marítima nacional -desatendida por muchos años- y crear las condiciones e infraestructura para lograr un mayor desarrollo y participación del cabotaje marítimo en el transporte interno de cargas.