



UNIVERSIDAD DE VALPARAÍSO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

EL ESTADO DEL ARTE DEL CABOTAJE EN CHILE.

AUTORAS
MARGARITA ARANCIBIA
ESTEPHANIA ARAVENA

INFORME DE PRÁCTICA PROFESIONAL PRESENTADA A LA
ESCUELA 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: Dra. Teresa Pino V.

Viña del Mar, Julio de 2018

RESUMEN

Este informe relata las funciones desempeñadas en la práctica profesional, luego se describe el transporte de bienes nacionales o nacionalizados a través de la vía marítima en Chile, así como su historia, y cómo aplican las reglas de Rotterdam y Hamburgo para el cabotaje y sus participantes.

ABSTRACT

This report describes the functions performed during the internship; then, the transport of national or nationalized goods through the seaway in Chile is described, as well as its history, and how to apply the rules of Rotterdam and Hamburg for sea transportation and its participants.

ÍNDICE

Contenido

INTRODUCCIÓN	4
Objetivo general y objetivos específicos	5
Objetivo general:	5
Objetivos específicos:	5
Preguntas y/o Hipótesis	5
Justificación	5
CAPÍTULO 1: Antecedentes de la práctica o del trabajo, de autora Margarita Arancibia	7
1.1.- Descripción de la empresa	7
1.2.- Descripción de las funciones realizadas.	9
CAPÍTULO 2: Marco Teórico	11
2.1 Transporte Marítimo	11
2.2 Cabotaje	12
2.3 Historia del Cabotaje	13
2.4 Normativa de Hamburgo y Rotterdam.	15
2.5 Participantes del cabotaje	22
2.5.1 Autoridades marítimas	22
2.5.2 Puertos	24
CAPÍTULO 3: Marco Metodológico	28
3.1 FORMA EN QUE SE DESARROLLA LA INVESTIGACIÓN:	28
3.2 PRIMERA FASE:	28
3.3 DESARROLLO:	28
3.4 FUENTES DE INFORMACIÓN:	28
3.5 FINAL:	29
CAPÍTULO 4: Resultados	30
ANEXO	34
Bibliografía	35

INTRODUCCIÓN

De acuerdo al artículo realizado por la Cámara Marítima y Portuaria de Chile “Desafíos de la conectividad para el Comercio Exterior”, las mercancías que exporta Chile se realizan en un 90% a través de la vía marítima, tomando relevancia para el desarrollo económico tanto nacional como internacional.

Los 24 acuerdos comerciales vigentes que ha suscrito Chile, ha permitido que se realicen intercambios comerciales con 63 mercados incluidos en estos acuerdos, llegando a una cifra de un 92%, de acuerdo al Informe Anual de Comercio Exterior realizado por la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales, lo que permite que exista un mayor ingreso de los productos nacionales a los diferentes destinos mundiales.

Para llegar a dichos destinos, la mercancía que es transportada desde un puerto nacional a otro es llevada a cabo sólo por buques con bandera chilena, por lo que el presente estudio busca explorar el cabotaje unilateral nacional y cómo las empresas nacionales cobran relevancia para gestionar el gran flujo interno de movimiento de mercancías que finalmente son exportados a los distintos mercados.

Aunque el territorio chileno cuenta con más de cuatro mil kilómetros de costa, la carga movilizada a través de la vía marítima es menor a la cantidad de carga que se transporta bajo vía terrestre. De acuerdo al balance de transporte realizado en el año 2016 por el Colegio de Ingenieros de Chile, la carga movilizada a través de ferrocarriles nacionales en el año 2013 llegó a 28 millones de toneladas, mientras que por carretera se movilizaron 272 millones de toneladas aproximadamente en el mismo año, abarcando más del 90% de la carga movilizada en el país. Según las mismas estadísticas el cabotaje nacional durante el año 2014 transportó solo 23 millones de toneladas.

Estas cifras dejan ver que a pesar de la extensa costa con la que cuenta Chile el cabotaje marítimo nacional aún está lejos de movilizar la carga que es transportada a través de la vía terrestre, por lo que es importante entender por qué se da este suceso.

Objetivo general y objetivos específicos

Objetivo general:

- Explorar cómo opera el cabotaje marítimo en Chile.

Objetivos específicos:

- Explicar qué es la apertura unilateral del cabotaje nacional.
- Describir cómo se realizan las operaciones de cabotaje en Chile.
- Identificar las empresas que hacen Cabotaje en Chile.
- Identificar el tipo de cabotaje que realizan las empresas

Preguntas y/o Hipótesis

¿Cómo se desarrolla y opera el cabotaje marítimo en Chile?, Qué empresas se benefician del Cabotaje Marítimo? ¿En qué parte del territorio nacional es más utilizado el cabotaje marítimo?

Justificación

El Ministerio de Economía, Fomento y Turismo comenta que hoy en día la labor de transporte de cargas marítimas es llevada a cabo solo por naves que tengan bandera chilena, donde sugiere como propuesta levantar la restricción legal que impide que el cabotaje marítimo tanto de pasajeros como de carga sea realizado por naves extranjeras, mientras que por otro lado Ricardo Tejada Gerente General de la Asociación Nacional de Armadores (ANA) indica que esta propuesta representaría una gran desventaja para la Marina Mercante nacional, ya que la mayoría de las naves extranjeras opera con bandera de conveniencia, otorgándoles rebajas tributarias y opciones de contratar mano de obra

más barata.

Por lo que se hace importante conocer cómo opera el cabotaje en Chile y cuál es su relevancia para el desarrollo económico del país bajo estos puntos de vista.

CAPÍTULO 1: Antecedentes de la práctica

1.1.- Descripción de la empresa

En el año 1961 se funda Sud Americana Agencias Aéreas y Marítimas S.A., con lugar en Valparaíso, es una organización que cuenta con más de 50 años en el rubro, logrando posicionarse como líderes en la prestación de servicios a las diversas compañías navieras que operan en el país, además del apoyo tanto para exportadores como importadores en el proceso que involucra la movilización de carga.

Hoy en día, SAAM S.A. opera como el segundo operador portuario más importante de Sudamérica, siendo a su vez líder en la prestación de servicios de remolcadores en el continente.

Misión: *“Proporcionar servicios portuarios, asistencia en maniobras, operaciones marítimas y servicios logísticos integrales, generando soluciones de excelencia operacional, con el propósito de crear valor para nuestros clientes, empleados y accionistas, manteniendo el debido respeto a la comunidad y medio ambiente.”* (SAAM La Compañía, s.f.)

Visión: *“Ser la compañía líder en América en operaciones portuarias y en servicios de remolcadores, siendo reconocidos como un operador logístico relevante en la región, destacando nuestro conocimiento de la industria, cobertura geográfica, capacidad de internacionalización, calidad de servicio y compromiso con nuestros clientes”* (SAAM La Compañía, s.f.)

Valores: *Respeto, Honestidad, Responsabilidad, Seguridad y Servicio* (SAAM La Compañía, s.f.)

SERVICIOS QUE OFRECE SAAM S.A.

Entrega apoyo a la nave como también a la carga, logrando prestar un servicio completo en todo el proceso de que involucra asistir a una nave y la movilización de la carga. Esto lo logra mediante una sinergia que existe entre sus 3 principales áreas de negocios, las que se nombran a continuación:

-Terminales portuarios: mantiene una red de 11 puertos en 6 países, realizando operaciones internacionales en Estados Unidos, México, Colombia, Ecuador y Costa Rica, mientras que en Chile cuenta con el Terminal Puerto Arica, Iquique Terminal Internacional, Antofagasta Terminal Internacional, San Antonio Terminal Internacional, San Vicente Terminal Internacional y Portuaria Corral.

Remolcadores: SAAM está posicionado como líder en el servicio que entrega en relación a los remolcadores en América, llegando a ser el cuarto más importante a nivel mundial.

Logística: en relación al desarrollo logístico que la empresa ha logrado cuenta con tres servicios principales, los que se mencionan a continuación:

- Contract Logistics: se refiere a la prestación de servicios de logística tercerizada, donde el objetivo principal es satisfacer las necesidades de sus clientes en toda su cadena de abastecimiento

- Servicios a las compañías Navieras y Aéreas: presta un servicio integral a sus clientes en toda la estadía que hagan en puerto y aeropuertos.

- Servicios Especiales: estos fueron diseñados para apoyar el proceso de clientes específicos-

¿Dónde opera SAAM S.A.?

SAAM realiza diversas operaciones internacionales, las que están situadas en México operando a través del Terminal Marítima Mazatlán el que comunica vía costa

oeste mexicana, al centro norte de México con la zona sur de EEUU, Estados Unidos operando en el estado de Florida en la zona sur de Port Everglades, Colombia a través del Puerto Buenavista ubicado en la zona industrial de Cartagena de Indias, Ecuador operando a través del Terminal Portuario Guayaquil y Costa Rica operando a través del Puerto Caldera.

1.2.- Descripción de las funciones realizadas.

A continuación, se va a describir las funciones realizadas con motivo de la práctica profesional por Margarita Arancibia en SAAM S.A.

La función a desarrollar al interior de la empresa SAAM S.A., consistió en la asistencia en el departamento SAGEM (Servicio Agente Embarcador), el cual se encarga de asistir el proceso de exportación de sus clientes desde el pre-embarque, que inicia con el deseo del cliente de embarcar una carga, embarque, hasta el post-embarque que finaliza con el envío de los documentos como Bill of Lading, Factura de Exportación, Certificado Fitosanitario, Certificado de Origen, Packing list entre otros al exterior, llegando así a quien compra la mercancía en destino.

Se señalan a continuación las funciones desempeñadas por la autora:

- Confección de Certificado Fitosanitario: el cual es un documento oficial que se utiliza cuando la carga es de origen vegetal y está en estado fresco, que certifica que la fruta enviada hacia el exterior cumple con las reglamentaciones fitosanitarias que se exige tanto en Chile como con los requisitos que se exigen en el país de destino. Con esto se garantiza que los alimentos han sido verificados que son aptos para el consumo humano. De no contar con esta documentación hay países que no aceptan el desembarco de la carga. (SAG, s.f.)

Para emitir el Certificado Fitosanitario se hace ingreso al sistema Multipuerto a través de la página del SAG, en este documento se registran todos los datos

indicados por el instructivo de embarque como nombre de consignatario, país y puerto de destino, marcas comerciales, cajas, kilos netos y nombre de la fruta incluido el nombre científico, se debe verificar cada requisito según el país, el que se puede revisar a través de la página web del SAG, luego de esto la entidad verifica si lo plasmado en el documento es lo realmente embarcado y está sujeto a los requisitos del país importador, emite y hace entrega del documento oficial.

- Confección de Certificación de Origen y auto certificación: este es un documento cuyo objetivo es acreditar que las mercancías exportadas son de origen nacional, según las normas de origen que se pactan en los diferentes acuerdos comerciales que mantiene Chile. (Certificación de origen, Direcon, s.f.)

Para realizar el Certificado de Origen se hace ingreso a la página web de UCCO (Unidad Central De Certificación de Origen) entidad que se encarga de la verificación de origen de los productos exportados, y se confecciona el certificado de acuerdo al país de destino, completando la información según los requisitos del país importador. Los documentos que son de base para presentar en forma conjunta el certificado son la Factura comercial, Bill Of Lading y el DUS (Documento Único de Ingreso), considerando que para Perú y Brasil se debe añadir una declaración adicional.

Los países para los que se genera una auto certificación son Australia, Canadá, Centro América, Corea del Sur, EE.UU, Hong Kong, México, P4 y Panamá. Para esto existe un formato de acuerdo a cada país el que puede ser descargado desde www.ucco.cl.

- Despacho de documentos oficiales requeridos para internar la mercancía en el país de destino, a través de las empresas Courier Dhl, donde se hace ingreso a través de la página web DHL para esto la empresa dispone de una cuenta para hacer los envíos. Y a través de UPS, quienes utilizan un software en el que se procesan los datos de envío.

CAPÍTULO 2: Marco Teórico

2.1 Transporte Marítimo

El desarrollo económico de Chile se basa principalmente en el intercambio comercial con otros países, para realizar estas operaciones en la nación se hace uso del transporte marítimo, es a través de esta vía donde Chile conecta sus actividades comerciales con el resto del mundo, siendo fundamental para el desarrollo económico interno, el que constantemente Chile ha buscado expandir a través de la incorporación de tratados comerciales, manteniendo actualmente 26 acuerdos comerciales vigentes, con los que el país abre sus puertas al mundo. (Direcon, s.f.)

El transporte marítimo lleva a cabo la función de movilizar una determinada carga de un puerto a otro, cuando esta acción se realiza desde un puerto de un país a otro se denomina transporte marítimo internacional.

Entre las principales características de este medio de transporte destaca que posee carácter internacional, ya que aproximadamente más de un 80% de las cargas que se movilizan a nivel mundial es bajo esta vía, de acuerdo a cifras entregada por la Organización Marítima Internacional. Es el medio más utilizado para desarrollar actividades comerciales, entre sus ventajas permite trasladar grandes volúmenes de carga a través de grandes distancias geográficas, posee tarifas relativamente bajas en comparación con otros medios de transporte, existen distintos tipos y tamaños de buques que se adaptan a cualquier tipo de carga, que corresponde a un conjunto de mercancías que se transportan mediante un embalaje adecuado el cual otorga protección y facilidad para movilizar dicha carga.

Las cargas se separan principalmente en dos grupos, siendo una la carga general y por otro lado la carga a granel, a su vez se subdividen en tipos de carga, que según su naturaleza se clasifica como perecedera, peligrosa o frágil.

Para transportar los distintos tipos de carga hay buques adaptados para movilizar de la manera más segura y adecuada, existen buques que cuentan con ventilación o refrigeración cuando la condición de la carga así lo requiera, a su vez existen los buques graneleros, buques tanque, buques adaptados para transportar carga mineral, petróleo, contenedores entre otros de acuerdo a información entregada por el Diario el Exportador

Las principales desventajas a la hora de utilizar este medio de transporte son los tiempos de demora en los viajes para que la carga llegue a destino ya que cuentan con una baja velocidad, los seguros que se contratan son más costosos, debido a las constantes mejoras implementadas en los puertos del país los costos de estos aumentan.

A lo largo de las costas chilenas los puertos movilizan diferentes tipos de carga, en el norte mayormente se exportan aquellos graneles que corresponden a la actividad de la industria minera, además de la sal, mientras que en Arica e Iquique la carga movilizada es principalmente de origen boliviano, en la zona central se exportan cobre y fruta mayormente. En la octava región resalta la exportación de madera y celulosa, mientras que en la zona Austral del país principalmente se hace uso del cabotaje para conectar los puertos en post del desarrollo tanto económico como social de este lugar. (CAMPORT, 2015).

2.2 Cabotaje

Para entender un poco más del cabotaje se hace referencia a su significado, historia, y la forma en que opera en Chile:

La Dirección Nacional de Aduanas da a conocer el cabotaje como el transporte de mercancías nacionales o nacionalizadas a través de la vía marítima, o la navegación entre dos puntos de las costas del país, sin pasar por territorio extranjero.

Por regla general la navegación de cabo a cabo en Chile debe ser realizada por buques que tengan bandera nacional, excepto que existiera algún acuerdo o tratado que dispusiera lo contrario. (Cabotaje, 2015)

2.3 Historia del Cabotaje

El término Cabotaje se debe al explorador Sebastián Cabot, quien fue el primero en aplicar este sistema de navegación en el siglo XVI a través de la costa oriental de América del Norte. (Navegación de Cabotaje, s.f.)

En Chile, los inicios del Cabotaje se remontan al año 1520, llevado a cabo por la expedición de Magallanes en el extremo austral del país.

Llegando a finales de la época colonial de Chile, el Cabotaje constituye una de las más importantes actividades marítimas. Los puertos utilizados en esos tiempos; para poder abastecer algunas poblaciones emergentes de distintos lugares del país, poder extender las culturas y llegar a ejercer el poder a estas comunidades a través de expediciones militares y marítimas, correspondían a Chiloé, Valdivia, Concepción, Valparaíso y Coquimbo. (Waghorn, Seminario Cabotaje en Chile, 1994)

Al llegar la primera década del siglo XIX surge una apertura para incentivar el libre comercio y la marina mercante, gracias a la voluntad de Bernardo O'Higgins de querer impulsar los proyectos marítimos.

Al surgir la primera Ley de Navegación en el año 1836, se abrieron nuevas formas de desarrollar una conciencia marítima gracias a Diego Portales, esto tuvo una gran importancia para el cabotaje chileno, ya que ayudó y dio la posibilidad de desarrollar una mejor distribución de las mercancías y cargas que llegaban a las partes más alejadas del país, haciendo crecer la integración de estas ciudades a Chile.

A partir del año 1830 y en las décadas que siguieron, en el país creció el comercio y también la cantidad de personal que tendría la Marina Mercante Nacional. En este tiempo se dan los primeros pasos en lo que respecta a navegación a vapor; también surge un tendido transversal de ferrocarril que recorría desde los puertos principales hasta las ciudades más al interior de Chile, lo que hizo más fácil la distribución y producción de los recursos naturales. (Waghorn, Seminario Cabotaje, 1994)

Cuando en el norte de Chile se descubrió la existencia de yacimientos de guaneras costeras, se abre la opción a las nuevas necesidades que se dan en el comercio de los consumidores y los centros productores, los que requieren del Cabotaje para poder distribuirlo. Tomando un rol fundamental en cuanto a poder lograr una gran integración nacional del comercio en el país.

En los tiempos venideros se da lugar a una serie de acontecimientos económicos, estratégicos, sociales y políticos que se relacionan de una u otra forma con el mar trayendo consigo una influencia a veces negativa y en otros casos positiva. En el caso de la actividad que realizaba la Marina Mercante Chilena se vio el lado negativo, esto a consecuencia de la guerra contra España, que hace que la Marina Mercante se debilite y casi desaparezca. También el puerto principal se ve afectado por los bombardeos recibidos.

Tiempo después con la Guerra del Pacífico, las embarcaciones mercantes fueron utilizadas para transportar tropas en operaciones que van a territorio enemigo y dar ayuda logística a la fuerza naval, demostrando el gran valor que tenía la Marina Mercante de Chile puesto que no solo era utilizada para la economía del país e integración de las regiones, sino que también para alguna operación de guerra en que se les necesitara.

Al pasar los años en Chile se descubren grandes yacimientos de cobre y salitre, generado como resultado de la guerra, ya que se extiende el litoral norte, lo que genera la creación de polos para que ayuden al intercambio comercial marítimo; con todo esto se hace casi necesario que exista un transporte nacional marítimo que ayude a la integración y a un alto nivel de intercambio de mercancías y productos que ayuden al desarrollo de estas ciudades y a su subsistencia. Pero esto no fue lo que ocurrió, ya que a veces las legislaciones vigentes de esos tiempos hacían que no fuera tan fácil el poder considerar el cabotaje como un servicio económicamente conveniente para los empresarios navieros.

Por otro lado, se ven incrementadas las infraestructuras para los caminos longitudinales desde el Sur de Chile al Norte; también se expanden las redes de ferrocarriles, todo esto gracias a las inversiones, lo que a la larga afectará al transporte marítimo ya que finalmente se verá favorecida la distribución a través de camiones y ferrocarriles.

De igual forma todo lo que se vivió en el Siglo XX tuvo un impacto en lo que a cabotaje y transporte marítimo se refiere, es por esto que se puede pensar que tras las dos guerras mundiales, la apertura del canal de Panamá y otros acontecimientos importantes, se vieron afectadas las formas de comercialización marítimas y la marina mercante de Chile los cuales se fueron reduciendo y llegando casi al mínimo solo para poder asegurar un flujo de cabotaje para no dejar sin provisiones vitales a las regiones que consumen y que producen. (Waghorn, Seminario Cabotaje en Chile, 1994)

Después de un tiempo el cabotaje volvió a tener algo que lo incentiva; Había puertos, rutas, comercio y cargas. También luego de que se fijaran los límites del territorio Antártico de Chile, declaración hecha por el Presidente Pedro de Aguirre, se iniciaron expediciones anuales a la Antártica siendo una forma de cabotaje de integración que fue asumido por la Armada dando un apoyo logístico de vital importancia para las tierras tan lejanas del País. En la zona norte del país un puerto libre para Arica es decretado por ende se da un impulso a la actividad económica, ayudando considerablemente al cabotaje.

2.4 Normativa de Hamburgo y Rotterdam.

La Normativa de Hamburgo tiene injerencia en temas que tienen que ver con el contrato de transporte de mercancías movilizadas a través de la vía marítima Su principal y más relevante labor es la de regular el régimen de responsabilidad, indicando que le corresponde hacer al cargador marítimo y al portador. Estas reglas en el artículo 1; hacen una definición de “Porteador”, “porteador efectivo”, “cargado”, “consignatario”, “Mercancías”, “contrato de transporte marítimo”, “conocimiento de embarque” teniendo todos estos elementos bien detallados.

Por otro lado, las Reglas de Rotterdam definen una mayor cantidad de conceptos (30 en total), comprendiendo todos los estados de lo que la navegación implica, Derecho Marítimo y transporte facilitando la aplicación de las reglas. Por lo que el contrato de transporte tiene una definición más amplia que lo que pide las Reglas de Hamburgo, que solamente se refiere al transporte marítimo, en cambio las Reglas de Rotterdam es aplicado al contrato de transporte internacional de mercancías, pudiendo ser sólo parcial o totalmente marítimo, pudiendo incluir el transporte por otras vías teniendo que ser al menos una de ellas marítima. Ya que como dice el artículo 1, definiciones en las reglas de Rotterdam se expresa lo siguiente: "A los efectos del presente Convenio: 1. Por 'contrato de transporte' se entenderá todo contrato en virtud del cual el porteador se compromete, a cambio del pago de un flete, a transportar mercaderías de un lugar a otro. Dicho contrato deberá prever el transporte marítimo de mercancías y podrá prever, además, su transporte por otros medios"

Se puede observar que las Reglas de Rotterdam, a diferencia de las Reglas de Hamburgo, definen las nociones de “transporte regular”, “cargador documentario”, “contrato de volumen”, “tenedor”, “parte controladora”, “derecho de control”, “documento electrónico de transporte negociable”, “comunicación electrónica”, “documento electrónico de transporte no negociable”, “transferencia de un documento electrónico negociable” entre otros, también agregando los avances en la tecnología en los dominios del derecho sobre la materia, del transporte y de la navegación.

Aplicación de ambos convenios

Según el Código de Comercio y las Reglas de Hamburgo en cuanto al contrato de transporte por mar podrán aplicarse en Chile siempre que; el puerto de carga o descarga previsto en el contrato de transporte marítimo esté en territorio nacional o que uno de los puertos estipulados en el contrato para la descarga de la mercancía se encuentre en territorio chileno. Esto solo es aplicable solo cuando las mercancías se transportan vía marítima excluyéndose el transporte de éstas por otras vías.

Por otro lado, las Reglas de Róterdam pueden aplicarse a contratos internacionales de transporte de mercancías, siendo o no que se haya emitido el conocimiento de embarque parcial o totalmente marítimo. Es decir, estas reglas pueden aplicarse al transporte multimodal (donde los productos transportados viajan mínimos por dos vías).

De igual forma al aplicar las dos Reglas antes mencionadas no será considerado para su aplicación la nacionalidad del porteador, de la nave, del cargador, de la parte ejecutante, del consignatario o de cualquier otra persona involucrada en el proceso.

Diferencia de ambas reglas en los efectos del contrato de transporte

Algo que no puede pasar inadvertido al hablar de ambos convenios es en lo que se refiere a la regulación de los efectos del contrato de transporte y más específicamente en las obligaciones del cargador y porteador.

En el caso de las reglas de Hamburgo, éstas solo se limitan a la definición del contrato de mercancías por vía marítima, haciendo una distinción del contrato de flete, en sus distintas modalidades, teniendo en cuenta la naturaleza y la extensión de las obligaciones que debe asumir el naviero o armador, pero sin regular los derechos u obligaciones de las partes. En cambio, las Reglas de Rotterdam detallan las obligaciones que tiene el cargador y porteador frente al porteador.

En lo que respecta a los deberes jurídicos que tiene el porteador, las Reglas de Rotterdam regulan la obligación básica consistente en el transporte de las mercancías hacia el lugar estipulado de destino y entregarlas al destinatario. Ésta obligación tiene importancia en la duración de esta responsabilidad, la que comienza al momento de que una parte ejecutante o el porteador recibe los productos a transportarse y acaba al momento que se realiza la entrega. (art.12 de las Reglas de Rotterdam). En el caso de las obligaciones para el porteador éste está bajo la obligación de recibir, cargar, manipular, estibar, transportar, conservar, custodiar, descargar y entregar los productos con los cuidados pertinentes. Como complemento de las obligaciones descritas anteriormente,

éste convenio establece en su art. 14 los deberes específicos que le son impuestos al porteador donde debe actuar con la diligencia correspondiente antes y durante el viaje vía marítima para poder; Mantener y poner la nave de manera apropiada para que pueda navegar; tripular, armar y avituallar debidamente la nave hasta el final del viaje, así como mantener las bodegas y demás partes de la nave donde se transportan las mercancías.

Siguiendo con las normas de Rotterdam, en el capítulo 7, al analizar las Obligaciones del cargador frente al porteador, se insta que el Cargador debe entregar las mercancías listas para el transporte, arregladas para que puedan resistir el transporte previsto (donde se incluye la carga, estiba y descarga de los productos) y que no haya daño alguno a las personas o bienes involucradas.

Responsabilidad del porteador

En las Reglas de Hamburgo el porteador responde al daño, pérdida o retraso que lleguen a sufrir las mercancías durante el tiempo que se encuentre bajo su custodia (ya sea durante su transporte o llegando a tierra).

Para las reglas de Rotterdam mantuvo el fundamento de la responsabilidad del porteador basándose en el periodo de custodia teniendo tres casos básicos de responsabilidad: La pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías transportadas. En su art. 12 se dice textualmente: “El periodo de responsabilidad del porteador por las mercancías establecido en el presente Convenio comienza en el momento en que el porteador o una parte ejecutante reciba las mercancías para su transporte y termina en el momento de su entrega” En el convenio de Rotterdam, a diferencia del convenio de Hamburgo, se dispone que el reclamante tiene la obligación de probar que el retraso, daño o la pérdida de mercancías o el suceso que ayudó a causarlo, se produjo mientras las cosas estaban en manos del porteador.

Causas que generan desvinculación de la responsabilidad del porteador

Es en esta parte donde se puede vislumbrar la más grande diferencia entre los dos convenios. Ya que las Reglas de Hamburgo hacen que el porteador pueda desvincularse de la responsabilidad si es que prueba que él, sus agentes o dependientes pusieron en marcha las medidas que era posible exigir para evitar algún hecho o consecuencia, asumiendo que el daño o pérdida haya sido en el periodo de su custodia, aunque no se expresa mencionar quien es el indicado de rendir la prueba de que los siniestros se produjeron bajo su cuidado, la interpretación que predomina en la jurisprudencia en esta materia se expresa en que el cargador es el encargado de acreditar la pérdida; posible daño o retraso según el principio general según donde la prueba de los sucesos incumbe a quien los alega. Por otro lado, en este convenio no se deja establecida la obligación del porteador de dejar la nave en condiciones de navegabilidad, ni tiene un vínculo entre el derecho del cargador a recibir una indemnización por el daño o pérdida de las mercancías y el incumplimiento de su obligación. (López, 2013)

En el caso de las reglas de Rotterdam el porteador queda exonerado parcial o totalmente si llega a probar que las causas del retraso o pérdida de alguna mercancía no se le puede imputar al porteador o a cualquiera de sus partes ejecutantes, algún miembro de su tripulación o hasta el capitán, ni a los empleados del porteador, ni alguna persona que ejecute o llegue a comprometerse a hacer alguna de las obligaciones del porteador. La otra manera de obtener exoneración de responsabilidad que posee el porteador se encuentran; los riesgos, peligros, la fuerza mayor y accidentes del mar o cualquier agua navegables, hostilidades, guerra, conflictos armados, terrorismo, piratería, motines, etc. Cabe aclarar que las exoneraciones de la responsabilidad no son totales puesto que sólo tienen carácter de presunciones de inocencia, ya que no liberan automáticamente al porteador, sino que se liberan después de acreditada la relación del daño y la relación de causalidad.

Para que quede más claro, no obstante que se tenga la prueba de la causa de la exoneración, el porteador mantiene la responsabilidad:

- ❖ Si la persona que reclama puede probar que la culpa del porteador de alguna persona que actúe por él, según el artículo 18, contribuyó a causar el hecho o la circunstancia que el porteador alega en su descargo, y
- ❖ Si es la persona que reclama prueba que una circunstancia o hecho no enumerado en el párrafo 3 del artículo 17 haya contribuido a causar el retraso, daño o pérdida de la mercancía y el porteador no tiene como corroborar que esa circunstancia no le es imputable a él ni a ninguna de las personas que interactuaron en el proceso con él.

En el caso que el porteador quede exonerado de su responsabilidad de manera parcial, según el artículo 17 párrafo 16 del convenio de Rotterdam, se tiene que hacer cargo solamente de la parte de la pérdida, daño o retraso que pudiera ser imputable a la circunstancia o hecho del cual sea responsable. Se puede observar que las normas que contienen las exoneraciones del porteador en las reglas de Rotterdam son más minuciosas, detalladas y complejas que las que se establecen en las reglas de Hamburgo.

Según el convenio de Rotterdam, en la práctica, de acuerdo a los daños sufridos por la carga, los asuntos se resolverán mediante un proceso que podría comprender cuatro etapas que se detallarán a continuación:

- a) En la primera etapa se exigirá que el demandante establezca el fundamento presuntivo del libelo acreditando que la carga sufrió daños durante el período de responsabilidad del porteador. En esta misma etapa el demandante no tendría que probar la causa del daño y, de no rendirse ninguna otra prueba, el porteador sería responsable de toda pérdida inexplicada que se produjera durante su período de responsabilidad;*
- b) En la segunda etapa, el porteador tendría que refutar la presunción del demandante demostrando que se debe a una de las causales de exoneración previstas en el nuevo convenio y que ese peligro fue la causa de la pérdida, daño o retraso sufrido por la carga;*
- c) En la tercera etapa el demandante tendría la oportunidad de probar que "el peligro*

exceptuado" no fue la única causa de los daños y que el porteador ha contribuido en parte a ellos al no cumplir su obligación de velar debidamente por la carga;

d) La cuarta etapa tendría lugar una vez que se haya demostrado por el reclamante que el daño tenía múltiples causas, oportunidad en la que se dividirá la responsabilidad por los daños entre las diferentes causas que los originaron, según lo previsto en el artículo 17, párrafo 6 del nuevo convenio. En este aspecto las Reglas de Róterdam siguen el principio ya consagrado en las Reglas de Hamburgo, según el cual en caso de concurrencia de causas que produzcan la pérdida, el daño o el retraso, el porteador responde solamente de la parte de la pérdida, daño o retraso que es imputable al hecho o circunstancia del cual él es responsable. A diferencia de las Reglas de Hamburgo, el Convenio de Róterdam no impone expresamente el peso de la prueba al porteador acerca de la extensión de la pérdida o del daño del cual es responsable. (López, 2013)

En resumen, en las Reglas de Rotterdam las reglas que conciernen la responsabilidad solidaria del porteador y las partes marítimas ejecutantes que pudieran interactuar en el retraso, pérdida o daño de alguna mercancía. Definiéndose también el concepto de retraso y estableciéndose normas que permitan calcular el valor de las indemnizaciones y los avisos necesarios que deban darse en caso de que ocurra cualquiera de los hechos que pudieran dar resultado a alguna responsabilidad del porteador.

Responsabilidades que tiene el cargador

Por último, pero no menos importante está la responsabilidad que tiene el cargador, en las reglas del Hamburgo su artículo número 12 dice que el antes nombrado cargador no se hará responsable de alguna pérdida que pueda sufrir el porteador, ni algún daño a causa del buque, a excepción de que el daño o pérdida se haya producido por culpa de alguna negligencia por parte del cargador, sus agentes o sus empleados. En cualquier caso, sus agentes o empleados no se harán responsables de algún daño o pérdida, a menos que se haya producido por alguna negligencia de ellos.

A diferencia de las Reglas de Rotterdam que según su artículo número 30 dicen que el cargador tiene que responder por cualquier daño o pérdida que sea causada por el porteador, Siempre y cuando se compruebe que dicho acontecimiento de incumplimiento haya sido causado por el cargador según lo que se le haya impuesto como obligación. Este principio se basa en el mismo que aplica al porteador, esto quiere decir que el sujeto, en este caso el porteador, que quiera invocar la responsabilidad debe probar que algún daño o pérdida se produjo porque el cargador no cumplió a cabalidad sus obligaciones. (López, 2013)

2.5 Participantes del cabotaje

A continuación, se dan a conocer las entidades que llevan directa relación con el desarrollo del cabotaje marítimo en Chile.

2.5.1 Autoridades marítimas

Las autoridades marítimas que regulan esta actividad

- Armada de Chile

Ya que el país tiene más de 4300 km de costa que llegan al Océano Pacífico, un litoral hacia el territorio Antártico Chileno que llega hasta el polo sur y una Zona Económica Exclusiva que tiene unos 3 millones de kilómetros cuadrados, todo esto sumado a las zonas en donde el Estado Chileno ha asumido compromisos de rescate y búsqueda marítima, La Armada tiene una zona de responsabilidad se amplía a unos 26 millones de kilómetros cuadrados en el Océano Pacífico.

- Directemar

Es la dirección general del territorio marítimo y de marina mercante Directemar, quienes tienen una extraordinaria importancia para Chile, tienen la misión de ratificar y ampliar las atribuciones, responsabilidades y atribuciones de la Autoridad Marítima Nacional en lo que concierne a la preservación del medio ambiente acuático, esto en las aguas que sean sometidas a la jurisdicción nacional del país.

- Marina Mercante

Otro actor relevante en el cabotaje, es la Marina mercante chilena siendo uno de los actores principales para que exista el transporte de mercancías entre los puertos nacionales.

A lo largo de los años la labor que realizan va en conjunto con la Armada chilena, prestando un apoyo fundamental en tiempos de guerra o contribuyendo con la facilitación de buques.

Hoy en día para la Marina Mercante nacional es un reto constante mejorar respecto a las innovaciones tecnológicas que puedan llevar a cabo y que permitan competir de manera más eficiente.

La marina mercante nacional se ubica como la tercera más moderna y grande de Sudamérica, y la tercera a nivel mundial respecto al uso de Canal de Panamá.

Posee actualmente una flota compuesta por diversos buques que le permiten transportar todo tipo de carga, desde granel a gas licuado.

Mientras que a nivel internacional Marina Mercante chilena ha presentado un crecimiento gracias a su historia y prestigio a nivel nacional ha presentado una baja respecto al cabotaje interno, donde actualmente solo un 5% de la carga movilizada en el país es a través de la vía marítima, en contraste a la carga movilizada vía terrestre y ferrocarril que representan un 60% y 19% respectivamente. (García, 2015)

La Marina Mercante actúa bajo la LEY DE FOMENTO A LA MARINA MERCANTE, la que consta de 4 títulos y 22 artículos, correspondiente a la Número 3.059, que considera que la ubicación geográfica y posición relativa del territorio nacional obliga a tener un sistema de transporte de movilización de carga que asegure un desarrollo normal y adecuado. Y por tanto Chile requiere disponer de una Marina Mercante que brinde un servicio eficiente tanto en la actividad desarrollada para el cabotaje nacional como para el comercio exterior.

Dentro del Decreto de Ley que ampara la Marina Mercante existen dos artículos dentro de las disposiciones legales, el primero indica que Chile realiza una política naviera que busca fomentar el desarrollo y mantención de la Marina.

2.5.2 Puertos

La RAE define Puerto como: “Lugar en la costa o en las orillas de un río que, por sus características naturales o artificiales, sirve para que las embarcaciones realicen operaciones de carga y descarga; embarque y desembarque, etc.” (RAE, 2017)

Otro significado de puerto se asocia al espacio que, situado en una orilla o costa, ayuda a que las embarcaciones puedan desarrollar operaciones de embarque, desembarque o carga y descarga. Si la estructura se encuentra al lado del océano, se le llama Puerto Marítimo. Estas estructuras dan la posibilidad a que los barcos estén en un lugar seguro en la costa marítima para que puedan realizar diferentes tareas que necesiten. (Definiciones, s.f.)

Según Carles Rúa Costa, en su escrito de la Universidad de Catalunya, la función que tienen los puertos es de actuar como intercambiador entre los transportes terrestres y marítimos. No obstante, en estos tiempos, los puertos han superado estas funciones y han pasado a ser grandes centros logísticos de transporte intermodal de primer orden, donde también se realizan muchas actividades extras con valor añadido.

Chile cuenta con un sinnúmero de puertos, entre los que destacan Valparaíso y San Antonio, para ser exactos 57. Pero para hacer un barrido más general, se mostrará a continuación algunos de los puertos estatales y privados que el país tiene gracias a la Autoridad Marítima, esto al día 31 de diciembre del año 2016. (Directemar , 2017)

En total el sistema portuario de Chile se conforma de la siguiente manera

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

(Figura: Cuadro resumen en anexos)

En Chile la normativa establece que el cabotaje queda reservado a las naves chilenas, operando con condiciones impuestas y establecidas por la ley 6415.

El presidente de Chile está facultado para otorgar a naves de países latinoamericanos el derecho a realizar cabotaje en las costas del país siempre y cuando los dueños de estos buques sean en sus respectivos países personas naturales o jurídicas quienes deben cumplir con el Artículo 3.0., el cual considera como nave chilena aquella que es matriculada en un puerto chileno, donde sus propietarios, capitán, oficiales y tripulación también deben ser chilenos.

De acuerdo al Artículo 4.0 los armadores de buques que realizan cabotaje se clasifican en:

-Armadores que operan en el servicio público: siendo aquellos que trabajan transportando carga ajena a la empresa armadora.

-Armadores particulares: realizan cabotaje de las materias primas que sean necesarias para la industria principal pero que pertenecen al armador. También se consideran particular aquellos armadores de barco de pesca y de paseo.

¿Cómo opera el cabotaje en Chile?

En el país, excepto algunos casos particulares, el cabotaje según la ley, debe ser realizado con buques con bandera chilena para poder mover la carga entre puertos nacionales.

En la nación existen cuatros mercados más importantes que utilizan en cabotaje siendo estos: gráneles líquidos, gráneles secos, carga general que van a puntos de gran distancia uno con el otro y para conectar la zona austral del país. (CAMPORT 2015)

Para el año 2010 el país movía un 15% de kilómetros-toneladas de carga a través de cabotaje, mientras que en el año 2013 el cabotaje tuvo un 19.7% de participación de transferencias de carga en los puertos de Chile (el 85% de lo que se transportó a través de cabotaje fue Diésel, productos agropecuarios, ácido sulfúrico, carbón, acero, petróleo y hierro.). Para el año 2014 el transporte de cabo a cabo movió un 50% menos que el servicio de ferrocarriles. (CAMPORT 2015)

Empresas de transporte marítimo, Navieras que hacen cabotaje en Chile

A continuación, las navieras presentes en Chile que son parte de Cabotaje, separadas por el Norte y Sur del país,

Para la zona Norte las agencias con más presencia en sus puertos son; Ultramar Agencia Marítima Ltda. (Presente en 15 terminales), Saam S.A. (presente en 13 terminales) y Agencias Universales S.A. (presente en 11 terminales) (Directemar, 2016)

Agencias navieras con autorización para operar puestos en la Zona Norte (a fecha 31 de diciembre 2016) figura x.

Para la zona Sur las agencias con más presencia en sus puertos son: Agencias Universales S.A. (con presencia en 15 terminales); Agencias Marítimas Agental Ltda. (Con presencia en 12 terminales) y B & M Agencia Marítima S.A. (con presencia en 15 terminales). (Boletín Estadístico Marítimo, 2016)

Patricio Guelet O. Customer Service & Operations Export Reefer, perteneciente a ANDES LOGISTICS DE CHILE S.A. atiende la cuenta de CERMAQ, empresa nacional que exporta Salmón, nos indica el proceso que como FORWARDERS realiza para llevar a cabo las exportaciones de esta.

Se genera el requerimiento de embarque de exportación, siendo el puerto de embarque Punta Arenas o Puerto Montt.

Luego solicitan a la naviera respectiva el Booking el cual debe indicar el nombre de la nave y si se realiza cabotaje, el destino y lugar de salida.

La naviera genera el booking, considerando la disponibilidad de espacio en la nave y los contenedores que están disponibles, indicando la ruta que seguirá y el puerto de transbordo en Chile.

De acuerdo al staking de la nave de cabotaje se embarca la unidad, y la nave inicial transporta el contenedor con el puerto de conexión en Chile, siendo San Vicente o San Antonio, para que finalmente se embarque en la nave principal de la naviera para ser exportada al exterior y continúe con la ruta hasta que la carga llegue a destino.

CAPÍTULO 3: Marco Metodológico

3.1 FORMA EN QUE SE DESARROLLA LA INVESTIGACIÓN :

Se realiza un trabajo teórico descriptivo, donde las fuentes de información utilizadas son de tipo secundaria, el desarrollo se basa en la recopilación de estudios cualitativos que fue usado para analizar principalmente cómo opera el cabotaje en Chile actualmente y bajo qué normativa, se destaca que el carácter de esta información no es numérico.

3.2 PRIMERA FASE:

Se realiza una recopilación de información respecto a las empresas donde se realizaron las prácticas profesionales de las autoras y se describen las actividades desarrolladas al interior de cada organización.

3.3 DESARROLLO:

Se definen conceptos del transporte marítimo a partir de definiciones de diversos autores, se detalla la normativa bajo la que opera el cabotaje y la marina mercante a través de fuentes bibliográficas.

3.4 FUENTES DE INFORMACIÓN:

La recopilación de datos se obtuvo a través de páginas web de portales como Mundo Marítimo, Directemar, Armada de Chile, Aduana, publicaciones de autores que desarrollan el tema marítimo, encontradas en internet y a través de libros.

3.5 FINAL:

Se llega a un resultado después de analizados todos los datos obtenidos desde opiniones de expertos y casos de apertura unilateral en otros países.

CAPÍTULO 4: Resultados

En Chile, la actividad del cabotaje queda reservada solo para barcos que lleven bandera chilena, esto con el fin de proteger el desarrollo y labor de la Marina Mercante Nacional, sin embargo, actualmente se analiza la posibilidad de que esta normativa cambie y se permita a naves extranjeras hacer cabotaje en el país bajo ciertas condiciones. Dado que la última modificación a la ley se realizó en el año 1979.

Según el representante de la Asociación Nacional de Armadores de Chile, Ricardo Tejada, en un taller llamado “Cabotaje en Chile: Momentos Decisivos” explica que, si se abre de manera unilateral el cabotaje marítimo, podría ser el principio del fin para la actividad de la marina mercante. Si se llega a aceptar la apertura unilateral, las navieras que vengan de otros países podrían entrar a realizar cabotaje nacional sin tener que cumplir con las mismas obligaciones tributarias, legales y laborales de Chile trayendo consigo un abaratamiento de costos y se plantea la pregunta ¿Qué quiere decir que sea unilateral? a lo que él dice *“Como dice la palabra, que es para un solo lado: las navieras extranjeras tendrán esta ventaja para operar aquí, pero las navieras chilenas no tendrían el mismo beneficio recíproco en esos países”*. (Cabotaje marítimo en Chile, 2016)

Según el Portal Portuario que recopiló información sobre este tema, se puede leer opiniones a favor y en contra, llegando a un punto donde los que ven de buena manera la apertura creen que será buena para la competencia, lo que se traduciría en una disminución de los costos que tienen los fletes actualmente. Por otro lado, están los que se oponen señalando que la apertura al cabotaje podría traer consigo el fin de la marina mercante chilena, ya que habría una desigualdad en las condiciones que tienen las naves nacionales con las extranjeras.

El gremio de la Asociación nacional de Armadores afirma que: “Si bien esta vez se menciona que a las naves extranjeras se les otorgaría tratamiento tributario igualitario,

no es el único punto a considerar, hay que tener presente que esas naves extranjeras en la mayoría de los casos tiene bandera de conveniencia cuyos impuestos son mínimos si los comparamos con los que pagan para poder desarrollar cabotaje en Chile, por otro lado las condiciones laborales de un buque con bandera de conveniencia hace que las dotaciones sean hasta un 30% más baratas que las chilenas”. (Portal Portuario, 2016)

También los marinos mercantes chilenos dicen que estarían a favor de que haya más competencia en lo que a cabotaje concierne solo si es en “igualdad de condiciones”. Todo lo que quiere hacer Chile ya lo hicieron otros países, entre ellos Argentina y Australia, y la mayoría echó pie atrás con esta apertura ya que fue limitando el desarrollo de su marina mercante nacional.

CONCLUSIONES

Con la apertura del cabotaje se busca aumentar la competitividad y eficiencia del desarrollo del transporte marítimo, de manera que se aproveche la extensa costa que posee Chile.

Si Chile implementa una política de apertura del cabotaje a buques con bandera extranjera se ven afectados directamente por un lado los usuarios del cabotaje, y por otra parte aquellos que ofrecen el servicio, como por ejemplo, las navieras nacionales. Esto debido a que las empresas que realizan cabotaje dentro del país no pueden competir de igual manera en relación a los costos con los que los buques de bandera extranjera operan.

Desde la perspectiva de los usuarios que contratan servicios de cabotaje en Chile, la apertura unilateral sería beneficioso ya que se generaría una mayor competencia, provocando una baja de tarifas y la opción de abarcar un mayor número de empresas las cuales poder contratar.

Por el otro, si se evalúa según el punto de vista de las compañías nacionales y de la Marina Mercante, añadiendo lo expuesto de lo que ha sucedido en otros países de Latinoamérica, la apertura unilateral del cabotaje nacional podría traer consigo la disminución de las empresas nacionales o incluso el fin de la Marina Mercante Chilena, ya que posiblemente no competirán en igualdad de condiciones ni de precios, por lo que les sería difícil mantenerse en el mercado y poder competir con los valores de transporte que podría llegar a ofrecer las navieras internacionales.

Es importante que Chile busque constantemente la modernización de sus procesos operativos en relación al desarrollo del comercio nacional e internacional, ya que esto representa un beneficio para las regiones del país.

Pero esto debe llevarse a cabo en conjunto con todos los participantes del cabotaje, de manera que se opere sean en igualdad de condiciones permitiendo que la Marina

Mercante nacional siga siendo un ente activo y relevante para el desarrollo de las actividades portuarias.

Por otro lado, y ante lo expuesto nos damos cuenta que Chile a medida que fue teniendo más definidos sus espacios Marítimos, terrestres y geográficos hizo necesario el usar cabotaje para poder estar lo más conectado de extremo a extremo, pero también se sabe que aún queda mucho camino pendiente para poder aprovechar al máximo el recurso natural que es el mar que tiene Chile. (Revista Marina, 1994)

Se puede concluir también que las Reglas de Rotterdam hacen referencia más a la realidad de estos días y no de lo que pasaba en los años 1970 como lo hacen las Reglas de Hamburgo.

Finalmente se puede llegar a concluir que Chile tiene una esencia naturalmente marítima, esto si se considera que más del 90% de su comercio exterior es vía marítima, pero esto no solo se limita a todas sus costas, es por esto que se requiere una Armada bien capacitada con todos los medios necesarios para poder cumplir con las obligaciones donde se fueran a desarrollar los intereses de la institución y del país. (Armada de Chile, 2014)

ANEXO

<i>Autoridad Marítima</i>	<i>Estatal</i>	<i>Privado</i>	<i>Autoridad Marítima</i>	<i>Estatal</i>	<i>Privado</i>	<i>Autoridad Marítima</i>	<i>Estatal</i>	<i>Privado</i>
<i>ARICA</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>LOS VILOS</i>	<i>-</i>	<i>1</i>	<i>VALDIVIA</i>	<i>-</i>	<i>1</i>
<i>IQUIQUE</i>	<i>1</i>	<i>3</i>	<i>VALPARAÍSO</i>	<i>1</i>	<i>-</i>	<i>CORRAL</i>	<i>-</i>	<i>1</i>
<i>TAPACHE</i>	<i>-</i>	<i>4</i>	<i>QUINTERO</i>	<i>-</i>	<i>9</i>	<i>PTO. MONTT</i>	<i>1</i>	<i>7</i>
<i>ANTOFAGASTA</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>HANGAROA</i>	<i>-</i>	<i>1</i>	<i>CHACABUCO</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
<i>MEJILONES</i>	<i>-</i>	<i>10</i>	<i>SAN ANTONIO</i>	<i>1</i>	<i>4</i>	<i>PUNTA ARENAS</i>	<i>4</i>	<i>3</i>
<i>TOCOPILLA</i>	<i>-</i>	<i>2</i>	<i>TALCAHUANO</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>PTO NATALES</i>	<i>1</i>	<i>-</i>
<i>HUASCO</i>	<i>-</i>	<i>3</i>	<i>LIRQUEN</i>	<i>-</i>	<i>2</i>	<i>PUNTA DELGADA</i>	<i>-</i>	<i>1</i>
<i>CHAÑARAL</i>	<i>-</i>	<i>2</i>	<i>SAN VICENTE</i>	<i>-</i>	<i>4</i>	<i>TIERRA DEL FUEGO</i>	<i>-</i>	<i>1</i>
<i>COQUIMBO</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>CORONEL</i>	<i>-</i>	<i>6</i>	<i>PTO EDEN</i>	<i>-</i>	<i>1</i>

Elaboración Propia según información DIRECTEMAR

Bibliografía

31 mayo, 2. (31 de Mayo de 2017). *Portal Portuario*. Obtenido de

<https://portalportuario.cl/expertos-coinciden-urgencia-definiciones-respecto-la-apertura-del-cabotaje-chile/>

Ajour, S. (5 de Octubre de 2017). Obtenido de

https://cronicaglobal.lespanol.com/economia/social-economia/el-transporte-maritimo-y-la-bandera-de-conveniencia_91124_102.html

Arce, Á. (12 de Mayo de 2017). *El Comercio*. Obtenido de

<https://elcomercio.pe/economia/modifican-ley-incentivar-servicio-cabotaje-peru-423005>

Asociación Peruana de Agentes Marítimos. (7 de Abril de 2017). Obtenido de

<https://www.apam-peru.com/web/gobierno-evalua-que-cabotaje-excepcional-se-vuelva-permanente/>

Bandera de Conveniencia. (s.f.). Obtenido de

http://copro.com.ar/Bandera_de_conveniencia.html

Banderas de conveniencia. (s.f.). Obtenido de

http://www.itfseafarers.org/what_are_focs.cfm/ViewIn/SPA

Cabotaje marítimo en chile. (13 de Junio de 2016). Obtenido de

<http://www.suractual.cl/2016/06/cabotaje-maritimo-en-chile-que-implica-su-apertura-unilateral/>

Cabotaje marítimo en chile. (13 de Junio de 2016). Obtenido de

<http://www.suractual.cl/2016/06/cabotaje-maritimo-en-chile-que-implica-su-apertura-unilateral/>

CAMPORT. (14 de Octubre de 2015). Obtenido de

<http://www.camport.cl/sitio/importancia-del-transporte-maritimo-en-chile-el-mar>

-nos-lleva-a-buen-puerto/

Certificación de origen, Direcon. (s.f.). Obtenido de

<https://www.direcon.gob.cl/certificacion-de-origen/que-es-la-certificacion-de-origen/>

Comisión Nacional de Productividad. (11 de Marzo de 2016). Obtenido de

<http://www.comisiondeproductividad.cl/wp-content/uploads/2016/10/Revision-de-las-agendas-de-productividad-1.pdf>

Definición Cabotaje. (3 de Mayo de 2015). Obtenido de

<http://universojus.com/definicion/cabotaje>

Definiciones. (s.f.). Obtenido de <https://definicion.de/puerto-maritimo/>

Definiciones Aduana. (s.f.). Obtenido de

https://www.aduana.cl/capitulo-1-normas-generales/aduana/2007-02-15/151856.html#vtxt_cuerpo_T0

Demaría, Quienes Somos. (2013). Obtenido de

<http://www.demaria.cl/quienes-somos-edsa.html>

Demaría, Quienes Somos. (2013). Obtenido de

<http://www.demaria.cl/quienes-somos-edsa.html>

Demaría, Quienes Somos. (2013). Obtenido de

<http://www.demaria.cl/quienes-somos-edsa.html>

Díaz, J. F. (31 de Mayo de 2017). *Portal Portuario.* Obtenido de

<https://portalportuario.cl/expertos-coinciden-urgencia-definiciones-respecto-la-apertura-del-cabotaje-chile/>

Díaz, J. F. (31 de Mayo de 2017). *Portal Portuario.* Obtenido de

<https://portalportuario.cl/expertos-coinciden-urgencia-definiciones-respecto-la-apertura-del-cabotaje-chile/>

- Díaz, J. F. (31 de Mayo de 2017). *Portal Portuario*. Obtenido de <https://portalportuario.cl/expertos-coinciden-urgencia-definiciones-respecto-la-apertura-del-cabotaje-chile/>
- Díaz, J. F. (31 de Mayo de 2017). *Portal Portuario*. Obtenido de <https://portalportuario.cl/expertos-coinciden-urgencia-definiciones-respecto-la-apertura-del-cabotaje-chile/>
- Diccionario de la lengua española*. (2017). Obtenido de <http://dle.rae.es/?id=6SAOARX>
- Direcon. (s.f.). *Acuerdos Com. Vigentes*. Obtenido de <https://www.direcon.gob.cl/acuerdos-comerciales/>
- Directemar*. (s.f.). Obtenido de <https://www.directemar.cl/directemar/organizacion/mision-y-vision/mision-y-vision>
- Directemar* . (2017). Obtenido de <http://web.directemar.cl/estadisticas/maritimo/default.htm>
- Economía, M. d. (26 de Junio de 1956). Obtenido de <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=27003>
- estadísticas, I. n. (2016). *Estadísticas Mensuales/Transporte*. Obtenido de <http://www.ine.cl/estadisticas/economicas/transporte-y-comunicaciones>
- García, G. V. (2015). *Monografías y Ensayos*. Obtenido de <https://revistamarina.cl/revistas/2015/3/gvargasg.pdf>
- Karsz, E. (s.f.). *Academia CVOSOFT*. Obtenido de <http://www.mundomaritimo.cl/noticias/ana-rechaza-propuesta-de-cabotaje-realizada-por-la-comision-de-productividad>
- López, R. S. (6 de Junio de 2013). Obtenido de https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-001220130002

0001

López, R. S. (6 de Junio de 2013). Obtenido de
https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-00122013000200011

López, R. S. (2013 de Junio de 2013). Obtenido de
https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-00122013000200011

López, R. S. (6 de Junio de 2013). Obtenido de
https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-00122013000200011

López, R. S. (6 de Junio de 2013). Obtenido de
https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-00122013000200011

López, R. S. (6 de Junio de 2013). Obtenido de
https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-00122013000200011

López, R. S. (6 de Junio de 2013). Obtenido de
https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-00122013000200011

Mundo Marítimo. (08 de Abril de 2016). Obtenido de
<http://www.economia.gob.cl/wp-content/uploads/2011/05/Impulso-Competitivo.pdf>

Mundo Marítimo. (02 de Mayo de 2017). Obtenido de
<http://www.mundomaritimo.cl/noticias/cabotaje-en-chile-bueno-o-malo-para-los-negocios>

Mundo Marítimo. (20 de Enero de 2017). Obtenido de

<http://www.mundomaritimo.cl/noticias/15-anos-de-debate-en-torno-a-la-apertura-del-cabotaje-en-chile>

Mundo Marítimo. (1 de Septiembre de 2017). Obtenido de

<http://www.mundomaritimo.cl/noticias/las-limitaciones-del-cabotaje-maritimo-i-mpuesto-en-estados-unidos>

Portal Portuario. (6 de Abril de 2016). Obtenido de

<https://portalportuario.cl/apertura-del-cabotaje-produciria-desventajas-para-navieras-chilenas-dice-la-ana/>

RAE. (2017). *Diccionario*. Obtenido de <http://dle.rae.es/?id=UahFsZE>

Redacción EC. (28 de Noviembre de 2014). Obtenido de

<https://elcomercio.pe/opinion/colaboradores/unida-costa-luciana-leon-romero-307806>

SAAM La Compañía. (s.f.). Obtenido de <http://www.saam.com/compania/>

SAAM La Compañía. (s.f.). Obtenido de <http://www.saam.com/compania/>

SAAM La Compañía. (s.f.). Obtenido de <http://www.saam.com/compania/>

SAG. (s.f.). *Exportaciones*. Obtenido de

<http://www.sag.cl/ambitos-de-accion/exportaciones-0>

Waghorn, A. (1994). *Seminario Cabotaje*. Obtenido de

<http://revistamarina.cl/revistas/1994/5/waghorn.pdf>

Waghorn, A. (1994). *Seminario Cabotaje en Chile*. Obtenido de

<http://revistamarina.cl/revistas/1994/5/waghorn.pdf>

Waghorn, A. (1994). *Seminario Cabotaje en Chile*. Obtenido de

<http://revistamarina.cl/revistas/1994/5/waghorn.pdf>

Waghorn, A. (1994). *Seminario Cabotaje en Chile*. Obtenido de

<http://revistamarina.cl/revistas/1994/5/waghorn.pdf>

Armada de Chile. (28 de abril de 2014). *Portada/nueva Armada*. Obtenido de <https://www.armada.cl/armada/institucional/por-que-es-necesaria/2014-04-28/103537.html>

Boletín Estadístico Marítimo. (31 de Diciembre de 2016). Obtenido de <http://web.directemar.cl/estadisticas/maritimo/default.htm>

Cabotaje. (03 de Mayo de 2015). Obtenido de <http://universojus.com/definicion/cabotaje>

Combinación y optimación de los modos de transporte. (s.f.). Obtenido de <http://www.camport.cl/sitio/combinacion-y-optimizacion-de-los-modos-de-transportes-2/>

Combinación y optimación de los modos de transporte. (s.f.). Obtenido de <http://www.camport.cl/sitio/combinacion-y-optimizacion-de-los-modos-de-transportes-2/>

Directemar. (31 de Diciembre de 2016). Obtenido de <http://web.directemar.cl/estadisticas/maritimo/default.htm>

Directemar. (31 de Diciembre de 2016). *Boletín estadístico marítimo*. Obtenido de <http://web.directemar.cl/estadisticas/maritimo/default.htm>

Directemar, Visión y Misión. (s.f.). Obtenido de <https://www.directemar.cl/directemar/organizacion/mision-y-vision/mision-y-vision>

Ministerio, d. E. (Mayo de 2011). *Impulso Competitivo*. Obtenido de <http://www.economia.gob.cl/wp-content/uploads/2011/05/Impulso-Competitivo>.

pdf

Navegación de Cabotaje. (s.f.). Obtenido de

<http://www.barcelonaworldrace.org/es/educacion/programa-educativo/explora/se-r-humano/historia-de-la-navegacion/la-epoca-de-los-descubrimientos/navegacion-de-cabotaje>

Revista Marina. (Mayo de 1994). Obtenido de

(<http://revistamarina.cl/revistas/1994/5/waghorn.pdf>)