

ARMADA DE CHILE

TM-015

PÚBLICO

# **LEY DE FOMENTO A LA MARINA MERCANTE**



DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE

**COTEJADO CON BCN SEPTIEMBRE 2025**



**ARMADA  
DE  
CHILE  
DIRECCIÓN  
GENERAL  
DEL  
TERRITORIO  
MARÍTIMO  
Y  
DE  
MARINA  
MERCANTE**

**LEY DE FOMENTO**

**A LA MARINA MERCANTE**

**DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE**  
**DIVISIÓN REGLAMENTOS Y PUBLICACIONES MARÍTIMAS**

Dirección: Errázuriz # 537, Valparaíso - Teléfono 56-32-220 82 53

Nombre Publicación	Ley de Fomento a la Marina Mercante.
Territorio Marítimo :	
Código Publicación	TM - 015
Territorio Marítimo :	
N° de Stock	7610-N01-0609

COTEJADO CON BCN SEPTIEMBRE 2025  
SE ENCUENTRA DISPONIBLE SOLAMENTE EN PÁGINA WEB

REPÚBLICA DE CHILE  
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones  
Subsecretaría de Transportes

LEY DE FOMENTO A LA MARINA  
MERCANTE.

Núm. 3.059.- Santiago, 21 de diciembre de 1979.-

VISTO: Lo dispuesto en los decretos leyes N°s. 1 y 128, de 1973; 527 de 1974, y 991, de 1975, y

CONSIDERANDO:

Que la condición geográfica y posición relativa del territorio de Chile respecto de los mercados internacionales imponen la necesidad de contar con un sistema de transporte de carga que aseguren su adecuado desarrollo;

Que la vía marítima constituye el principal medio para servir a dicha realidad geográfica;

Que Chile requiere, por tanto, disponer de una Marina Mercante que le asegure un servicio eficiente tanto en el interior como hacia el exterior.

La Junta de Gobierno de la República de Chile ha acordado dictar el siguiente

DECRETO LEY:

## ÍNDICE

### *Página*

TÍTULO I Disposiciones Generales .....	7
TÍTULO II Del Cabotaje y de las Reservas de Carga .....	7
TÍTULO III Normas Tributarias, Subsidios y Franquicias.....	13
TÍTULO IV Disposiciones Especiales y Vigencia .....	18
FICHA TÉCNICA.....	20

## TÍTULO I

### Disposiciones Generales

**Artículo 1º.-** La Política naviera permanente de Chile es fomentar el desarrollo y favorecer la mantención de su Marina Mercante en armonía con el interés general. En tal sentido, el Estado de Chile propenderá a apoyar a las empresas navieras chilenas para obtener acceso a los mercados mundiales de transporte marítimo y para que transporten efectivamente desde o hacia Chile una parte relevante de las cargas marítimas. Asimismo, el Estado, en concordancia con las necesidades de la industria nacional, promoverá y fomentará la formación de oficiales y tripulantes nacionales a lo largo del país, en condiciones de acceso justas y no discriminatorias para todas las personas.<sup>1</sup>

Para los efectos de la aplicación de esta ley, se entenderá por "naviero chileno" o "empresa naviera chilena", a la persona natural o jurídica que cumpla con los requisitos que se exigen para abanderar una nave en Chile, de acuerdo con el artículo 11 del decreto ley N° 2.222, de 1978; se dedique al comercio de transporte marítimo y sea dueña o arrendataria de nave o naves mercantes bajo matrícula y bandera chilenas. Asimismo, serán considerados "naviero chileno" o "empresa naviera chilena", las personas naturales o jurídicas que, cumpliendo con los demás requisitos exigidos en este artículo, reputen naves de acuerdo a lo dispuesto en los incisos cuarto y quinto del artículo 6º.

La inspección y la supervigilancia de la Marina Mercante serán ejercidas por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante del Ministerio de Defensa Nacional en lo que respecta a sus aspectos técnicos y a las atribuciones que las leyes le confieren, y por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en lo que se refiere a los aspectos comerciales.<sup>2</sup>

**Artículo 2º.-** Las disposiciones de esta ley se aplicarán, a falta de norma expresa, a las empresas navieras chilenas, comprendidas las de remolcadores y de lanchaje, y a las empresas de muellaje nacionales. Se aplicarán también, en todo aquello que corresponda, a los astilleros y maestranzas que efectúen construcción o reparación del material a flote.<sup>3</sup>

## TÍTULO II

### Del Cabotaje y de las Reservas de Carga<sup>4</sup>

**Artículo 3º.-** Se entenderá por cabotaje el transporte marítimo, fluvial o lacustre de carga entre puntos del territorio nacional, y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva. En ningún caso se entenderá como cabotaje el transporte de carga de comercio exterior entre puertos chilenos. Tampoco se considerará como cabotaje el transporte de contenedores vacíos entre puntos del territorio nacional. El cabotaje queda reservado a las naves chilenas, con las excepciones que señala esta ley.

<sup>1</sup> Ley N° 21.774, del 30 OCT. 2025, Art. 1º 1., Publicado D.O. N° 44.303-B, 19 NOV.2025.

<sup>2</sup> Ley N° 18.454, del 28 OCT. 1985, Art. 1º a), Publicado D.O. N° 32.318, 11 NOV.1985.

<sup>3</sup> Ley N° 18.454, del 28 OCT. 1985, Art. 1º b), Publicado D.O. N° 32.318, 11 NOV.1985.

<sup>4</sup> Ley N° 21.138, del 11 FEB. 2019, Letra a), Publicado D.O. N° 42.290, 26 FEB. 2019.

Se entenderá por cabotaje de pasajeros el transporte marítimo, fluvial o lacustre de pasajeros cuyo origen y destino sean puntos del territorio nacional y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva. Las naves de pasajeros extranjeras podrán participar en el cabotaje marítimo entre puertos siempre que su capacidad de transporte sea igual o superior a 400 pasajeros, cuenten con capacidad de pernoctación a bordo y tengan como función el transporte de pasajeros con fines turísticos. Excepcionalmente y siempre que se cumplan las condiciones anteriormente exigidas, las naves extranjeras con capacidad de transporte inferior a 400 pasajeros podrán participar en el cabotaje de pasajeros entre puertos ubicados exclusivamente entre las regiones de Arica y Parinacota y de Los Ríos. La exigencia relativa a que el cabotaje de pasajeros por naves extranjeras debe desarrollarse solamente entre puertos no será aplicable a las recaladas de dichas naves en el Archipiélago Juan Fernández y en Isla de Pascua.

Las navieras mercantes extranjeras podrán realizar servicios regulares de cabotaje entre puertos chilenos únicamente si no existen servicios regulares de cabotaje prestados por navieras nacionales entre dichos puertos. En estos casos la Autoridad Marítima otorgará dicha autorización por un periodo de un año, renovable por una sola vez por un periodo de seis meses, si es que aún no existen navieras chilenas prestando servicios regulares en esas rutas. Dicha renovación podrá ser prorrogada por seis meses adicionales, si la naviera extranjera acredita ante la Autoridad Marítima que se encuentra en proceso de constitución como empresa en Chile, y acompaña los antecedentes correspondientes.

Al término del periodo de renovación, las navieras extranjeras deberán prestar el servicio con naves de bandera chilena y se acogerán a la normativa nacional. Esta excepción podrá ser utilizada exclusivamente con naves mercantes extranjeras de una eslora mayor o igual a 120 metros. Un reglamento determinará las circunstancias en las que se entenderá que no existen servicios regulares, así como los antecedentes que acrediten que la naviera extranjera se encuentra en proceso de constitución como empresa chilena.

Asimismo, las naves mercantes extranjeras que provengan desde el exterior y descarguen carga en un puerto nacional podrán realizar cabotaje entre puertos chilenos, sólo en su ruta de salida de acuerdo al itinerario previamente informado a la Autoridad Marítima por éstas o sus respectivos agentes de naves o consignatarios. No obstante, en ningún caso se les permitirá movilizar más carga de cabotaje que aquella de comercio exterior que se haya descargado en puertos nacionales. Lo anterior, deberá ser notificado al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en la forma, tiempo y condiciones que determine el reglamento. Para efectos de este artículo, las empresas navieras deberán publicar en sus sitios web, de manera clara y visible, el itinerario, características, capacidad de carga y datos de contacto de las naves.

Adicionalmente, las naves mercantes extranjeras podrán participar en el cabotaje definido en el inciso primero, cuando se trate de volúmenes de carga superiores a 3.000 toneladas, previa licitación pública efectuada por el usuario y convocada con la debida anticipación.

Los navieros que participen en la licitación de embarque de carga señalada en el inciso anterior, podrán impugnar su resultado dentro del plazo de tres días hábiles contado desde la fecha de la adjudicación, ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Dicho organismo deberá resolver dentro del plazo de diez días hábiles, contado desde la fecha del respectivo reclamo. El plazo para resolver podrá ser prorrogado mediante resolución fundada por una única vez y hasta por cinco días hábiles.

Cuando se trate de volúmenes de carga iguales o inferiores a 3.000 toneladas y no exista disponibilidad de naves bajo pabellón chileno, la Autoridad Marítima autorizará el embarque de dichas cargas en naves mercantes extranjeras, siempre que sean de una eslora mayor o igual a 120 metros. Asimismo, dicha autorización deberá darse cuando se trate del transporte exclusivo de pasajeros. El reglamento determinará cuándo se entenderá que no hay disponibilidad de naves dentro del plazo que fijará para este efecto.

Sin perjuicio de lo establecido en los incisos anteriores, la Autoridad Marítima local correspondiente podrá excluir a una o más naves mercantes extranjeras del cabotaje en las aguas sometidas a la jurisdicción nacional. Lo anterior, basado en antecedentes técnicos y cuando existan evidencias que dicha nave o más naves mercantes extranjeras constituyen un peligro para la seguridad de la navegación, para el medioambiente acuático o para evitar la ocurrencia de actos ilícitos. En todo caso, el armador u operador de la nave podrá solicitar la reconsideración de esta medida al Director General del Territorio Marítimo y Marina Mercante por la vía más expedita, autoridad que deberá dar una respuesta dentro de los tres días hábiles siguientes.

Toda la carga de cabotaje que se embarque en puertos nacionales podrá pasar por controles de seguridad que permitan verificar los manifiestos de carga. Si los contenedores están vacíos, luego de su inspección deben ser sellados.

En el caso de que sea decretado por parte de la autoridad el estado de excepción constitucional de emergencia o de catástrofe que requieran el transporte de carga o pasajeros dentro del territorio nacional, podrá autorizarse la participación de naves de bandera extranjera por un plazo máximo de quince días, prorrogable hasta por dos períodos iguales. Las condiciones y supuestos bajo los cuales podrá otorgarse dicha autorización deberán ajustarse a lo establecido en el reglamento correspondiente.<sup>5</sup>

**Artículo 4º.-** Para los efectos de transportar los cargamentos que se conducen por la vía marítima desde o hacia Chile, se aplicará el principio de reciprocidad, de tal forma que la proporción del acceso que tendrán las naves mercantes extranjeras a las cargas marítimas, desde o hacia el país, se regulará según la proporción del acceso que, en sus tráficos correspondientes, se permita a las naves chilenas por el país respectivo.<sup>6</sup>

Con tal objeto, se reserva para las naves chilenas el 50% de las cargas desde o hacia Chile sólo en aquellos tráficos bilaterales desde o hacia el otro país del intercambio que tenga reservada toda o parte de su carga desde o hacia Chile a su Marina Mercante.

<sup>5</sup> Ley N° 21.774, del 30 OCT. 2025, Art. 1° 2., Publicado D.O. N° 44.303-B, 19 NOV.2025.

<sup>6</sup> Ley N° 18.454, del 28 OCT. 1985, Art. 1° d), Publicado D.O. N° 32.318, 11 NOV.1985.

<sup>7</sup> Ley N° 18.619, del 19 MAY. 1987, Art. Único N° 2, Publicado D.O. N° 32.776, 22 MAY.1987.

Sin embargo, cuando algún país imponga para sus naves reservas de carga en un porcentaje superior o inferior al 50% de la carga que origine, el porcentaje de reservas de carga que se aplicará a las naves chilenas con tal país, se entenderá elevado o reducido en la misma proporción. La reserva de carga a que se refiere este artículo se entenderá siempre establecida en favor de los buques chilenos.

Para que opere la reserva de carga establecida en conformidad a lo dispuesto en este artículo, deberán cumplirse los siguientes requisitos:

- a) Que el servicio requerido sea prestado por la nave adecuada, atendida la naturaleza de la carga, dentro del plazo que determine el Reglamento, y
- b) Que las tarifas que se cobren no sean superiores a la mejor oferta que tenga el usuario.

El procedimiento de cotización de tarifas y demás condiciones será realizado en forma privada por los usuarios los cuales deberán solicitar ofertas a todos los navieros nacionales que se hayan registrado en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones con un servicio que atiendan o expresen el propósito de hacerlo, el tráfico bilateral que se encuentra sometido a una situación de reserva de carga. Sin perjuicio de lo anterior, tratándose de cotizaciones por cargamentos completos en tráficos bilaterales sometidos a reserva de carga, las ofertas obtenidas por el usuario deberán ser registradas en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Cuando, existiendo una situación de reserva de carga, el usuario chileno utilice una nave mercante extranjera por haber obtenido de ésta una mejor oferta, la Autoridad Marítima controlará el embarque efectivo de la carga correspondiente en la nave ofertada o en otra similar de la misma empresa naviera. En caso de contravención de esta disposición, la referida Autoridad Marítima aplicará las sanciones previstas en el artículo 17.<sup>8</sup>

La reserva de carga establecida en conformidad a lo dispuesto en este artículo, se extiende a las naves de empresas navieras extranjeras que hayan celebrado acuerdos o convenios de transporte con empresas navieras chilenas en un determinado tráfico, cuando en éstos se respeten las normas que lo regulan. Para los efectos anteriores, los miembros de dichos acuerdos o convenios deberán compensar cargas equivalentes de sus países en el tráfico correspondiente. En ningún caso estos acuerdos o convenios podrán impedir o entorpecer la participación de otras naves chilenas en el indicado tráfico. Los convenios o acuerdos deberán ser depositados en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, registrados en su texto original y completo, traducidos al español si estuvieren en otro idioma, en la forma y plazo que determine el Reglamento, con el objeto de ponerlos en conocimiento de los usuarios y de la autoridad fiscalizadora de la reserva de carga, si ello fuere procedente.

Para los efectos de la reserva de carga, se considerarán separadamente los fletes de carga frigorizada, graneles, líquidos o sólidos, de carga en general y los demás que determine el Reglamento.

---

<sup>8</sup> Ley N° 18.619, del 19 MAY. 1987, Art. Único N° 2, Publicado D.O. N° 32.776, 22 MAY. 1987.

Cuando, como resultado de un acto unilateral de un país, los navieros chilenos fueren excluidos del tráfico entre ese país y un tercer país, total o parcialmente o respecto de ciertas cargas o sentidos del tráfico, [el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones](#) podrá excluir, en reciprocidad, a las naves de ese país y a las fletadas u operadas por empresas navieras del mismo, del tráfico equivalente de Chile hacia o desde el tercer país. Asimismo, cuando como consecuencia de las disposiciones de reserva de carga establecidas por dos países extranjeros o por acuerdos bilaterales entre los mismos, los navieros chilenos fueren excluidos de realizar el tráfico entre ambos países extranjeros, total o parcialmente o respecto de ciertas cargas o sentidos de tráfico, [el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones](#) podrá excluir, en reciprocidad, a las naves del primer país y a las fletadas u operadas por empresas navieras del mismo del tráfico equivalente de Chile hacia o desde el segundo país y también excluir, en reciprocidad, a las naves del segundo país y a las fletadas u operadas por empresas navieras de este último, del tráfico equivalente de Chile hacia o desde el primer país. [el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones](#) procurará no establecer exclusión de naves de países que no apliquen reserva de carga o exclusión en su tráfico bilateral con Chile.<sup>9</sup>

[El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones](#) aplicará las normas pertinentes de este artículo y ejercerá las demás facultades que le confiere este decreto ley.<sup>10</sup>

Las resoluciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones serán siempre fundadas, se les dará publicidad, serán ejecutadas a través del Departamento de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre, y deberán notificarse según determine el reglamento.<sup>11</sup>

En el ejercicio de las facultades contempladas en este artículo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá consultar previamente a la Autoridad Marítima. Asimismo, cuando se trate de materias de su competencia, deberá consultar también con el Ministerio de Relaciones Exteriores.<sup>12</sup>

**Artículo 5°.-** Todas las empresas navieras chilenas tendrán derecho a participar en los tráficos, tanto de cabotaje como servicio exterior.<sup>13</sup>

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones [velará](#) porque a ninguna empresa naviera chilena se le impida el acceso a las líneas regulares que se establezcan, entendiéndose por tales las que, respondiendo a una necesidad de mercado, ofrezcan regularidad, eficiencia y seguridad en el transporte marítimo exterior o de cabotaje.<sup>14</sup>

**Artículo 6°.-** Para los efectos de las disposiciones de esta ley, se reputan como chilenas hasta en un 100% de sus tonelajes propios las naves de una eslora mayor o igual

---

<sup>9</sup> Ley N° 21.774, del 30 OCT. 2025, Art. 1° 3. a), Publicado D.O. N° 44.303-B, 19 NOV.2025.

<sup>10</sup> Ley N° 21.774, del 30 OCT. 2025, Art. 1° 3. b), Publicado D.O. N° 44.303-B, 19 NOV.2025.

<sup>11</sup> Ley N° 21.774, del 30 OCT. 2025, Art. 1° 3. c), Publicado D.O. N° 44.303-B, 19 NOV.2025.

<sup>12</sup> Ley N° 21.774, del 30 OCT. 2025, Art. 1° 3. d) y e), Publicado D.O. N° 44.303-B, 19 NOV.2025.

<sup>13</sup> Ley N° 18.454, del 28 OCT. 1985, Art. 1° e), Publicado D.O. N° 32.318, 11 NOV.1985.

<sup>14</sup> Ley N° 21.774, del 19 NOV. 2025, Art. 1° 4. a) y b) i ii iii, Publicado D.O. N° 44.303-B, 19 NOV.2025.

a 120 metros arrendadas por empresas navieras chilenas a casco desnudo con promesa u opción de compra, cuya antigüedad de construcción no sea mayor a cinco años, siempre que el plazo para celebrar el contrato prometido o hacer efectiva la opción de compra no sea superior a ocho años. Si la antigüedad de construcción de dichas naves no es superior a un año, el plazo para celebrar el contrato prometido o hacer efectiva la opción de compra podrá aumentarse hasta un total de diez años. Transcurridos cuatro años desde la autorización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para la reputación de la nave objeto del contrato de promesa u opción de compra, la dotación de la nave deberá ser de nacionalidad chilena. No obstante, si al momento de cumplir dicho plazo existe escasez de oficiales y tripulantes chilenos, la Autoridad Marítima autorizará temporalmente la contratación de dotación extranjera mientras dure tal escasez y en las plazas o cargos que correspondan. Un reglamento determinará las condiciones y requisitos para calificar la escasez de dotación. Se considerarán como de tonelaje propio las naves bajo pabellón chileno y aquellas en construcción en astilleros nacionales.

En forma temporal, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá autorizar a los armadores chilenos el reemplazo de una nave chilena por otra extranjera de semejantes características, cuando la nave chilena quede fuera de servicio por pérdida eventual de sus condiciones de navegabilidad, hecho que será previamente calificado por la Autoridad Marítima. El período de reemplazo no será superior a seis meses, el que podrá prorrogarse por razones debidamente fundadas. La nave chilena objeto de reemplazo debe ser de propiedad de la empresa naviera chilena o encontrarse arrendada por ésta a casco desnudo, con promesa u opción de compra.

Asimismo, para los efectos de la reserva de carga, se reputarán como chilenas las naves arrendadas o fletadas por empresas navieras chilenas, siempre que el arrendamiento o fletamento sea por un plazo no superior a seis meses, el que será renovable total o parcialmente, con autorización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones hasta por otro período igual. Podrá reputar como chilena hasta el 50% del número de naves que conforma su flota registrada en el país, la empresa naviera cuyas naves registradas sumen en su conjunto un arqueo bruto de 9.000 o superior. Para efectos de lo anterior, solamente se contabilizarán las naves que se encuentren en operación, según la forma y condiciones que establezca el reglamento. Las referidas empresas sólo podrán reputar naves de una eslora mayor o igual a 120 metros que no hayan formado parte del registro de bandera chilena en los últimos tres años. Esto sólo podrá exceptuarse por un tiempo acotado en casos de necesidad pública, tales como situación de desabastecimiento o estado de catástrofe, mediante una resolución debidamente fundada del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Para los efectos de la resolución respectiva, las empresas deberán remitir los contratos de arrendamiento o fletamento a dicho Ministerio, dentro del plazo de siete días hábiles contado desde la fecha de la suscripción del respectivo contrato.

También se reputarán como chilenas para los efectos de la reserva de carga, las naves cuya antigüedad de construcción no sea mayor a cinco años que sean arrendadas a casco desnudo con promesa u opción de compra por empresas navieras chilenas que se hayan constituido legalmente dentro de los últimos doce meses anteriores a la fecha de los respectivos contratos y que cuenten con la autorización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

En los casos a que se refiere el inciso anterior, los contratos de arrendamiento con promesa u opción de compra no deberán convenirse a un plazo mayor de ocho años, y el precio total del arrendamiento con promesa u opción de compra por todo el plazo pactado no podrá exceder de tres veces el valor del capital que se mantenga efectivamente enterado. Asimismo, si la antigüedad de construcción de dichas naves no es superior a un año, el plazo para celebrar el contrato prometido o hacer efectiva la opción de compra podrá aumentarse hasta un total de diez años. Transcurridos cuatro años desde la autorización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para la reputación de la nave objeto del contrato de promesa u opción de compra, la dotación de la nave deberá ser de nacionalidad chilena. No obstante, si al momento de cumplir dicho plazo existe escasez de oficiales y tripulantes chilenos, la Autoridad Marítima autorizará temporalmente la contratación de dotación extranjera mientras subsista tal escasez y en las plazas o cargos que correspondan. Un reglamento determinará las condiciones y requisitos para calificar la escasez de dotación.

Igualmente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá autorizar que se reputen como chilenas las naves que sean arrendadas a casco desnudo, sin promesa de compra, hasta por un plazo de tres años. Lo anterior, con el objeto de que se establezca, en forma experimental, un nuevo tráfico naviero hacia lugares respecto de los cuales no exista un servicio regular chileno. Estas naves podrán enarbolar pabellón chileno y sus dotaciones deberán ser chilenas de acuerdo con las normas legales vigentes.

Los espacios de naves de armadores extranjeros sólo se reputarán como espacios de naves chilenas para los efectos de la reserva de carga de comercio exterior establecida en el artículo 4, cuando correspondan efectivamente a una compensación de espacios cedidos por los navieros chilenos en el correspondiente tráfico o servicio.

La infracción a lo dispuesto en este artículo será sancionada en conformidad a las normas del artículo 17.<sup>15</sup>

### **TÍTULO III** **Normas Tributarias, Subsidios y Franquicias**

**Artículo 7º.-** Las empresas navieras chilenas o extranjeras comprendidas entre éstas las de lanchaje, muellaje y de remolcadores, que efectúen transporte de carga y pasajeros desde el exterior hacia Chile y viceversa, gozarán respecto de estas operaciones del mismo tratamiento indicado en el artículo 36 del decreto ley N° 825, de 1974.<sup>16</sup>

Se considerarán exportadoras para los efectos del decreto ley N° 825, de 1974, las empresas señaladas en el inciso anterior, por el arrendamiento, subarrendamiento, fletamento, subfletamento, usufructo o cualquiera otra forma de cesión del uso o goce temporal de naves bajo bandera chilena, contratado con personas sin domicilio ni residencia en Chile.<sup>17</sup>

---

<sup>15</sup> Ley N° 21.774, del 30 OCT. 2025, Art. 1° 5., Publicado D.O. N° 44.303-B, 19 NOV.2025.

<sup>16</sup> Ley N° 18.489, del 02 ENE. 1986, Art. 12 a), Publicado D.O. N° 32.363, 04 ENE.1986.

<sup>17</sup> Ley N° 18.454, del 28 OCT. 1985, Art. 1° g), Publicado D.O. N° 32.318, 11 NOV.1985.

**Artículo 8°.-** Las empresas de Astilleros y Maestranzas Navales estarán exentas del Impuesto al Valor Agregado por la venta de bienes y prestación de servicios que efectúen a naves y artefactos navales de cualquier índole, que no efectúen cabotaje, sólo en el caso que los propietarios de dichas naves y artefactos no puedan impetrar el beneficio establecido en el artículo 7°.

**Artículo 9°.-** El Tesorero General de la República recibirá en pago del Impuesto al Valor Agregado generado en la importación de naves o en la primera transferencia de éstas cuando fueren construidas en astilleros nacionales, destinadas al transporte de carga o pasajeros, o a realizar servicios auxiliares de los anteriores, pagarés o letras de cambio por el total de dicho impuesto, siempre que su monto no sea inferior a 100 unidades tributarias mensuales.<sup>18</sup>

La modalidad de pago del impuesto señalado en el inciso anterior beneficiará al importador de la nave, en caso de que ésta se adquiriera en el exterior, y al comprador cuando dicho bien se haya construido en astilleros nacionales. Para estos efectos el Impuesto al Valor Agregado que corresponda pagar por la primera transferencia de las naves construidas en astilleros nacionales, afectará al adquirente de ellas, no obstante que la emisión de los documentos que procedan subsistirá como obligación del vendedor, pero sin cargar suma alguna, por concepto del respectivo gravamen, en la factura que acredite la venta y sin perjuicio de su derecho a recuperar el correspondiente crédito fiscal.

Los documentos referidos en el inciso primero no devengarán intereses ni reajustes, y su fecha de vencimiento se fijará en el último día del plazo para declarar y pagar el Impuesto al Valor Agregado correspondiente al sexto período tributario del citado impuesto, siguiente a la nacionalización o a la compraventa de la nave según corresponda.

Al vencimiento del respectivo pagaré o letra, el importador o adquirente en la primera transferencia de naves construidas en astilleros nacionales, podrá imputar el remanente de crédito fiscal del Impuesto al Valor Agregado, originado por el pago a que se refiere el inciso primero, a la cancelación de la referida letra o pagaré.

Facúltase el Tesorero General de la República para reglamentar las modalidades del pago a que se refiere el presente artículo.

**Artículo 10°.-** Estarán exentos del impuesto adicional establecido en la Ley de la Renta los pagos y abonos en cuenta efectuados por las empresas de astilleros y las empresas navieras, incluidas las de remolcadores, las de lanchaje y de muellaje nacionales, en virtud de asesorías técnicas, servicios prestados en el exterior, intereses o cualquier otro rubro que diga relación con las actividades comprendidas dentro de su giro principal, hechas en favor de personas no domiciliadas ni residentes en el país.<sup>19</sup>

<sup>18</sup> Ley N° 18.454, del 28 OCT. 1985, Art. 1° h), Publicado D.O. N° 32.318, 11 NOV.1985.

<sup>19</sup> Ley N° 18.454, del 28 OCT. 1985, Art. 1° i) N°1 a), Publicado D.O. N° 32.318, 11 NOV.1985.

La exención contemplada en este artículo no será aplicable respecto del impuesto establecido en el N° 5 del artículo 59 de la Ley sobre Impuesto a la Renta, contenida en el decreto ley N° 824, de 1974.<sup>20</sup>

Para los efectos de la exención establecida en el inciso primero, las empresas de astilleros y las empresas navieras, incluidas las de remolcadores, las de lanchaje y de muellaje nacionales, deberán mantener un registro con la individualización del perceptor de la renta, monto de los pagos al exterior o abonos en cuenta, destino, naturaleza y origen de éstas, a la vez de tener accesible y ordenadamente la documentación que justifique el pago de estas obligaciones.<sup>21</sup>

**Artículo 10°A.-** El Tesorero General de la República recibirá en pago del Impuesto al Valor Agregado generado en la importación de piezas, partes, equipos y otros materiales que se empleen por los astilleros en la reparación de naves o de artefactos navales ya sean nacionales o extranjeros, que viajen desde Chile al exterior o viceversa, pagarés o letras de cambio por el monto total de dichos impuestos.<sup>22</sup>

Los referidos documentos no devengarán intereses ni reajustes y sus fechas de vencimiento se fijarán en 90 días, contados desde la fecha de numeración de la póliza de importación respectiva. En casos calificados, el Tesorero General de la República podrá prorrogar dicho plazo.

Al vencimiento del respectivo pagaré o letra, el importador podrá imputar los remanentes de crédito fiscal del Impuesto al Valor Agregado originado por el pago a que se refiere el inciso primero, a la solución de la referida letra o pagaré. Sin embargo, si al vencimiento de dichas letras o pagarés los bienes importados no se hubieren empleado en las operaciones señaladas en el inciso primero, no procederá la imputación de remanentes de crédito fiscal, y tales documentos deberán ser pagados en dinero de acuerdo con una liquidación que practicará el Servicio de Tesorerías. En tal evento, las cantidades adeudadas se reajustarán según la variación experimentada por la unidad tributaria mensual entre el mes al que corresponda la fecha de numeración de la póliza y el mes del pago de las letras o pagarés.

El Tesorero General de la República recibirá también en pago de los derechos aduaneros generados en las importaciones señaladas en el inciso primero, letras de cambio o pagarés con vencimiento a 90 días, contados desde la fecha de numeración de la póliza de importación respectiva. En esta modalidad, el monto a pagar se determinará considerando el tipo de cambio vigente a la fecha en que se realice el pago.

**Artículo 10°B.-** El Tesorero General de la República recibirá en pago del Impuesto al Valor Agregado generado en la importación de piezas, partes, equipos y otros materiales que se empleen por los astilleros en la construcción de naves o artefactos navales para la exportación o en la construcción de las naves a que se refiere el inciso primero del artículo 9° para su transferencia en el país, pagarés o letras de cambio por el total de dichos impuestos.<sup>23 24</sup>

<sup>20</sup> Ley N° 18.454, del 28 OCT. 1985, Art. 1° j), Publicado D.O. N° 32.318, 11 NOV.1985.

<sup>21</sup> Ley N° 19.738, del 15 JUN. 2001, Art. 4, Publicado D.O. N° 36.990, 19 JUN.2001.

<sup>22</sup> Ley N° 18.454, del 28 OCT. 1985, Art. 1° j), Publicado D.O. N° 32.318, 11 NOV.1985.

<sup>23</sup> Ley N° 18.454, del 28 OCT. 1985, Art. 1° j), Publicado D.O. N° 32.318, 11 NOV.1985.

<sup>24</sup> Ley N° 18.489, del 02 ENE. 1986, Art. 12 b), Publicado D.O. N° 32.363, 04 ENE.1986.

Los referidos documentos no devengarán intereses ni reajustes, y sus fechas de vencimiento se fijarán en 12 meses contados desde la fecha de numeración de la póliza de importación respectiva. En casos calificados, el Tesorero General del República podrá prorrogar dicho plazo.

Al vencimiento del pagaré o letra, el importador podrá imputar los remanentes de crédito fiscal del Impuesto al Valor Agregado originado por el pago a que se refiere el inciso primero a la solución de la referida letra o pagaré. Sin embargo, si al vencimiento de tales documentos los bienes importados no se hubieren empleado en las operaciones señaladas en el inciso primero, no procederá la imputación de remanentes de crédito fiscal, y las letras o pagarés deberán ser pagadas en dinero, de acuerdo con una liquidación que practicará el Servicio de Tesorerías. En tal evento, las cantidades adeudadas se reajustarán según la variación experimentada por la unidad tributaria mensual entre el mes al que corresponda la fecha de numeración de la póliza y el mes del pago de las letras o pagarés.

El Tesorero General de la República recibirá también en pago de los derechos aduaneros generados en las importaciones señaladas en el inciso primero, letras de cambio o pagarés con vencimiento a 12 meses, contados desde la fecha de numeración de la póliza de importación respectiva. En esta modalidad, el monto a pagar se determinará considerando el tipo de cambio vigente a la fecha en que se realice el pago.

**Artículo 11°.-** Todas las exenciones de impuestos, contribuciones, gravámenes o derechos establecidos en la ley N° 16.528, de Estímulo a las Exportaciones y las disposiciones pertinentes del decreto supremo N° 1.270, de 1966, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción que se encontraren vigentes a la fecha de promulgación del presente decreto ley, son aplicables a las empresas navieras en lo que respecta a su transporte internacional.

**Artículo 12°.-** Las empresas navieras, comprendidas las de remolcadores, las de lanchaje y las de muellaje nacionales que hubieren comprado naves, lanchas u otros materiales a flote durante la vigencia del artículo 8° de la Ley 12.041, podrán seguir destinando sus utilidades al Fondo Especial de Adquisiciones, acogidas a la franquicia que contempla dicha disposición, hasta cubrir las sumas adeudadas o pagadas por esas compras. No podrán destinarse a la formación de este fondo las utilidades de las empresas mencionadas que no provengan directamente de su giro naviero.

Asimismo, las empresas navieras a que se refiere el inciso primero de este artículo que hubieren celebrado antes del 14 de Diciembre de 1979, contratos de arrendamiento con promesas de u opción de compra, vigentes a la fecha de publicación del presente decreto ley, y que se encuentren a esta misma fecha debidamente registrados en el Banco Central de Chile, de conformidad al artículo 4° transitorio del decreto ley N° 466, de 1974, gozarán de las mismas franquicias señaladas en el inciso anterior, respecto de las sumas que paguen por concepto de arrendamiento de naves y saldos de precios que procedieren, y siempre que la compra se perfeccione dentro de un plazo de seis meses a contar de la publicación de este decreto ley.

Las empresas navieras indicadas en los incisos anteriores, que no hayan invertido el total de las sumas acumuladas en el Fondo Especial de Adquisiciones podrán destinar el saldo existente al 31 de diciembre de 1979 a efectuar las adquisiciones que

autoriza el artículo 8° de la Ley N° 12.041. Los impuestos que correspondan a las sumas del Fondo que no se hayan invertido dentro del plazo de cinco años, se enterarán en arcas fiscales de acuerdo a lo dispuesto en el inciso 7° del artículo 8° de la referida ley N° 12.041.

En todo caso si las empresas resolvieren no destinar el saldo de dicho Fondo, en los términos indicados en el inciso anterior, deberán pagar los impuestos correspondientes, con sus reajustes pero sin recargo alguno, siempre y cuando lo hagan antes del 1° de enero de 1981.

Para estos fines, dichas empresas deberán seguir mostrando en sus balances el Fondo Especial de Adquisiciones del artículo 8° de la Ley N° 12.041, y llevando la referida cuenta auxiliar de contabilidad, a la cual deberán seguir debitando los pagos que sigan haciendo por los conceptos indicados en los incisos anteriores.

Durante el año 1979 las empresas a que se refiere este artículo seguirán acogidas a las disposiciones del artículo 8° de la ley N° 12.041.

**Artículo 13°.-** Para todos los efectos de la Ley sobre Impuesto a la Renta establecida en el decreto ley N° 824, de 1974, y sus modificaciones, 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 estimarán que son de fuente chilena.

**Artículo 14°.-** Cuando el Estado exija realizar tráficos especiales que no estén cubiertos por empresas navieras nacionales, deberá licitarse un subsidio para ser adjudicado a aquellas empresas navieras chilenas que se comprometan a cumplir el tráfico requerido.

El subsidio a que se refiere el inciso precedente deberá ser financiado con cargo al presupuesto del Ministerio que corresponda.<sup>25</sup>

**Artículo 14°A.-** Cuando, por razones de seguridad nacional, se estime conveniente la adquisición de naves de determinadas características, el Estado deberá licitar un subsidio entre empresas navieras chilenas.<sup>26</sup>

Para estos efectos, una Comisión formada por el Jefe del Estado Mayor de la Defensa Nacional, quien la presidirá, el Subsecretario de Transportes y el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, determinará los tipos de naves que podrán ser adquiridas con aporte de este subsidio por las compañías navieras nacionales.

La determinación de los tipos de naves que podrán ser adquiridas, de acuerdo con lo antes indicado, podrá ser revisada y variada por dicha Comisión cuando lo estime conveniente.

<sup>25</sup> Ley N° 18.454, del 28 OCT. 1985, Art. 1° k), Publicado D.O. N° 32.318, 11 NOV.1985.

<sup>26</sup> Ley N° 18.454, del 28 OCT. 1985, Art. 1° l), Publicado D.O. N° 32.318, 11 NOV.1985.

Las naves que se hayan adquirido con el aporte de este subsidio deberán operar bajo matrícula y pabellón chilenos y no podrán ser enajenadas al extranjero en un plazo inferior a diez años contado desde su incorporación a la matrícula nacional, salvo que se cuente con autorización del Presidente de la República, en la forma que determine el reglamento, debiendo restituirse en este caso debidamente reajustada la parte proporcional del subsidio que benefició la adquisición. Igual restitución deberá efectuarse en el caso de pérdida total o pérdida total constructiva.

Similar autorización se requerirá para el cambio de bandera, aunque la nave siga perteneciendo al mismo dueño.

**Artículo 14°B.-** La importación de naves y artefactos navales estará afecta a la tasa general del Arancel Aduanero.<sup>27</sup>

Los importadores de naves mayores de 3.500 toneladas podrán acogerse al sistema de pago diferido de derechos de aduana en la importación de bienes de capital. Los derechos de aduana que se devenguen podrán castigarse de acuerdo con el procedimiento que establece la ley, considerando para tal efecto las ventas de servicios de fletes internacionales como exportaciones.

La venta al exterior de naves que hubiesen sido importadas de acuerdo al sistema de pago diferido de derechos de aduana señalado, dará derecho a castigar el saldo de la deuda existente con la Dirección Nacional de Aduanas generada a consecuencia de la referida importación.

Los astilleros nacionales por la importación de mercancías a que se refiere el decreto de Hacienda N° 409, de 1970 que requieran para la construcción de naves mayores de 3.500 toneladas que se vendan a navieros chilenos, podrán acogerse a los beneficios de dicho decreto, razón por la cual estas operaciones serán consideradas como exportaciones para tal efecto.

**Artículo 14°C.-** La importación de las naves mayores de 3.500 toneladas no estará afecta a la tasa general del Arancel Aduanero cuando los astilleros nacionales no estén en condiciones de construirlas, lo cual deberá ser certificado, previa consulta a los astilleros, por el Ministro de Economía Fomento y Reconstrucción.

Para estos efectos, dicho Ministerio abrirá un registro en el cual podrán inscribirse los astilleros nacionales interesados.<sup>28</sup>

**Artículo 15°.-** Los capitanes, oficiales y tripulantes de las naves mercantes continuarán gozando de las franquicias que otorga el artículo 16° de la Ley 16.768.

---

<sup>27</sup> Ley N° 18.454, del 28 OCT. 1985, Art. 1° I), Publicado D.O. N° 32.318, 11 NOV.1985.

<sup>28</sup> Ley N° 18.454, del 28 OCT. 1985, Art. 1° I), Publicado D.O. N° 32.318, 11 NOV.1985.

## TÍTULO IV

### Disposiciones Especiales y Vigencia

**Artículo 16°.-** Las naves nacionales que se hayan adquirido en uso de las franquicias dispuestas por el artículo 8° de la Ley 12.041, que por el presente decreto ley se deroga, o en uso de las franquicias dispuestas por el artículo 12°, de este decreto ley, no podrán enajenarse al extranjero sin autorización del Presidente de la República, en la forma y monto que determine el Reglamento.

Tampoco podrán enajenarse a extranjeros sin dicha autorización, derechos, cuotas o acciones en sociedades de personas, comunidades de personas, comunidades o sociedades anónimas propietarias de naves nacionales que se encuentren en la situación descrita en el inciso anterior, cuando mediante dicha enajenación la persona jurídica o nave, en su caso, pierda la nacionalidad chilena.

Las infracciones maliciosas o culpables a estas disposiciones serán penadas con una multa equivalente al valor de estimación de la nave que haga la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, sin perjuicio de la nulidad del contrato y de la responsabilidad criminal que corresponda al administrador y directores de la empresa responsable, quienes serán castigados por la justicia ordinaria, de conformidad a los artículos 467 y siguientes del Código Penal.

**Artículo 17°.-** Las demás infracciones al presente decreto ley que se refieran a una nave determinada serán sancionadas por la mencionada Dirección con una multa de uno a cincuenta pesos oro por tonelada de registro grueso.

**Artículo 18°.-** El embarque que se efectuó contraviniendo la reserva de carga establecida en los artículos 3° y 4° del presente decreto ley, será sancionada con una multa hasta del 100% del valor del flete de la mercancía, multa que será de cargo del infractor y que se aplicará por la Autoridad Marítima respectiva en la forma que determine el reglamento.

La multa establecida en el inciso precedente podrá hacerse efectiva indistintamente en contra de los usuarios, fletadores o de sus representantes en Chile, o armador o su agente en el país, sin perjuicio del derecho de repetición que pueda corresponder.

La multa referida en el inciso primero se aplicará también a los que, contratado el servicio, no embarquen la carga, y a quienes una vez pactado un precio, no lo respeten. El pago de la multa no eximirá al responsable de indemnizar al afectado.

**Artículo 19°.-** Deróganse la ley N° 12.041, según su texto definitivo fijado por el decreto supremo N° 333, de 1978, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el decreto ley N° 466, y toda otra norma legal o reglamentaria que resulte contradictoria o incompatible con los preceptos del presente decreto ley, sin perjuicio de las excepciones que establece este mismo decreto ley. No obstante, las disposiciones del decreto ley N° 2.222, de 1978, primarán sobre las de este decreto ley si hubiere oposición de unas y otras.

**Artículo 20°.-** No obstante lo dispuesto en el artículo 46 del decreto con fuerza de ley N° 327, de 1960, y en cualquiera otra disposición en contrario, los derechos y tarifas que la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante puede cobrar por los servicios que preste y actuaciones que realice, serán aplicables a todos los buques, cualquiera que sea su propietario o quien los administre u opere.

**Artículo 21°.-** El presidente de la República en el plazo de sesenta días contados desde la publicación del presente decreto ley, dictará el reglamento complementario correspondiente.

**Artículo 22°.-** El presente decreto ley regirá sesenta días después de su publicación en el Diario Oficial.

No obstante, el artículo 6° regirá a contar del 11 de junio de 1979, y las disposiciones del Título III a contar del 1° de enero del mismo año. Las empresas que hayan pagado tributo de aquellos exceptuados en dicho Título, podrán imputarlo a cualquier impuesto que adeuden que se devengue en favor del Fisco, o impetrar su devolución directamente a Tesorería General de la República, la que deberá efectuar el reembolso dentro de los treinta días siguientes a la fecha que le sean solicitados.

Regístrese en la Contraloría General de la República, publíquese en el Diario Oficial e insértese en la Recopilación Oficial de dicha Contraloría.- Augusto PINOCHET Ugarte, General de Ejército, Presidente de la República.- José T. MERINO Castro, Almirante, Comandante en Jefe de la Armada.- César MENDOZA Durán, General Director de Carabineros.- Fernando MATHEI Aubel, General del Aire, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea.

Lo que transcribo para su conocimiento.- Mario Duvauchelle Rodríguez, Capitán de Navío JT, Secretario de Legislación de la Junta de Gobierno.

## FICHA TÉCNICA

Código Publicación : TM - 015  
Territorio Marítimo

Nombre Publicación  
Territorio Marítimo : Ley de Fomento a la Marina Mercante.

1.- Promulgado por D.L. N° 3.059, del 21 de diciembre de 1979.

2.- Publicado en el D.O. N° 30.546, del 22 de diciembre de 1979.

3.- Modificado por:

Ley N° 18.454, del 28.Oct.1985. D.O. N° 32.318, del 11.Nov.1985.

Ley N° 18.489, del 02.Ene.1986. D.O. N° 32.363, del 04.Ene.1986.

Ley N° 18.619, del 19.May.1987. D.O. N° 32.776, del 22.May.1987.

Ley N° 18.899, del 29.Dic.1989. D.O. N° 33.558, del 30.Dic.1989.

Ley N° 19.738, del 15.Jun.2001. D.O. N° 36.990, del 19.Jun.2001.

Ley N° 21.138, del 11.Feb.2019. D.O. N° 42.290, del 26.Feb.2019.

Ley N° 21.774, del 30.Oct.2025. D.O. N° 44.303-B, del 19.Nov.2025.