

ARMADA DE CHILE

TM-015

PÚBLICO

**LEY DE FOMENTO A LA
MARINA MERCANTE
Y
REGLAMENTO DE LA LEY DE
FOMENTO A LA MARINA MERCANTE**



DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE

ÚLTIMA REVISIÓN MAYO 2020

**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 85 55

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

ÚLTIMA REVISIÓN MAYO 2020
SE ENCUENTRA DISPONIBLE SOLAMENTE EN PÁGINA WEB

REPUBLICA 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

	<i>Página</i>
Decreto Aprobatorio.....	3
TÍTULO I Disposiciones Generales.....	7
TÍTULO II Del Cabotaje y de las Reservas de Carga.....	7
TÍTULO III Normas Tributarias, Subsidios y Franquicias.....	12
TÍTULO IV Disposiciones Especiales y Vigencia.....	17
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.

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.¹

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.²

TÍTULO II

Del Cabotaje y de las Reservas de Carga

Artículo 3º.- El cabotaje queda reservado a las naves chilenas, con las excepciones que señala esta ley. Se entenderá por tal 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.^{3 4}

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

1. Ley N° 18.454, ART. 1º a)

2. Ley N° 18.454, ART. 1º b)

3. Ley N° 18.454, ART. 1º c)

4. Ley N° 21.138

naves de pasajeros extranjeras podrán participar en el cabotaje marítimo entre puertos, siempre y cuando 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. 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.⁵

Las naves mercantes extranjeras podrán participar en el cabotaje definido en el inciso primero, cuando se trate de volúmenes de carga superiores a 900 toneladas, previa licitación pública efectuada por el usuario, convocada con la debida anticipación. En este caso y para el solo efecto de la adjudicación de la licitación, las ofertas con naves mercantes extranjeras se incrementarán en un porcentaje similar al de la tasa general del arancel aduanero, de acuerdo con el procedimiento que señale el Reglamento.^{6 7}

La adjudicación de embarques de cargas mediante el proceso de licitación señalado en el inciso anterior, podrá ser reclamada por los navieros chilenos que participaron en la licitación dentro del plazo de tres días hábiles, contado desde la fecha de su adjudicación ante la Comisión mencionada en el artículo siguiente, la que deberá resolver en su sesión inmediatamente posterior a la fecha del reclamo, sea aquella ordinaria o extraordinaria. Transcurridos 30 días contados desde la fecha del reclamo sin que medie un pronunciamiento de la Comisión, la adjudicación de la licitación se entenderá aprobada.

Efectuada la adjudicación, y aun cuando exista reclamación pendiente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones autorizará a la nave extranjera para efectuar el transporte de cabotaje de las cargas señaladas.

Si fuere acogida la reclamación y el usuario embarque, éste deberá pagar una multa de 1% a 25% del valor del flete, que será aplicada por la Comisión señalada en el artículo 4°. En este caso no se aplicarán las sanciones a que se refiere el artículo 18.

Cuando se trate de volúmenes de cargas iguales o inferiores a 900 toneladas y no exista disponibilidad de naves bajo pabellón chileno, la Autoridad Marítima autorizará el embarque de dichas cargas en naves mercantes extranjeras. 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.⁸

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 cuando, a su juicio, existieren razones suficientes para así disponerlo. En todo caso, el armador u operador de la nave podrá solicitar la reconsideración de esta medida, aun por la vía telegráfica, al Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.⁹

El transporte de contenedores vacíos entre los puntos que indica el inciso primero de este artículo, sólo podrá realizarse por armadores u operadores extranjeros

⁵ Ley N° 21.138

⁶ Ley N° 18.619, ART. ÚNICO N° 1

⁷ Ley N° 21.138.

⁸ Ley N° 18.619, ART. ÚNICO N° 1

⁹ Ley N° 18.619, ART. ÚNICO N° 1

cuando exista idéntica facultad para las empresas navieras chilenas en los países de la nacionalidad y domicilio del respectivo armador u operador de la nave.¹⁰

Con todo, si por nacionalidad y/o domicilio un armador u operador extranjero está vinculado a un grupo de países con una política naviera común, será necesario, además, que las empresas navieras chilenas estén facultadas para transportar contenedores vacíos en y entre los países del grupo de que se trate^{11 12 13}

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.^{14 15}

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.

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

¹⁰. Ley N° 18.899, ART. 48

¹¹. Ver Ley N° 18.899, ART. 47 – “Declárase, interpretando el artículo 3.º del decreto ley N.º 3.059, de 1979, Ley de Fomento de la Marina Mercante Nacional, que el transporte de contenedores vacíos no constituye cabotaje para los efectos de reserva de carga contemplada en dicho artículo.”

¹². Ver Ley N° 19.420, de 23 de Octubre de 1995, ART. 34 – “Lo dispuesto en el artículo 3º del decreto ley N.º. 3.059, de 1979, no será aplicable en el caso de cargas que provengan o tengan por destino los puertos de la provincia de Arica.”

¹³. Ver Ley N° 19.478, de 24 de Octubre de 1996, ART. 2º - “Declárase, interpretando el real sentido y alcance del artículo 34 de la ley N.º. 19.420, que el cabotaje a que se refiere dicha disposición es exclusivamente el realizado por naves de marinas mercantes extranjeras.”

¹⁴. Ley N° 18.454, ART. 1º d)

¹⁵. Ley N° 18.619, ART. ÚNICO N° 2

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 17.¹⁶

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.

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, la Comisión que se crea en este artículo 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, la Comisión señalada en este artículo 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. La referida Comisión procurará no establecer exclusión de naves de países que no apliquen reserva de carga o exclusión en su tráfico bilateral con Chile.

Aplicará las normas pertinentes de este artículo y ejercerá las demás facultades que le confiere este decreto ley, una Comisión presidida por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, e integrada por el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, el Director General de Relaciones Económicas Internacionales, del Ministerio de Relaciones Exteriores, el Subsecretario de Marina, un representante del

¹⁶. Ley N° 18.619, ART. ÚNICO N° 2

Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, un representante del Ministerio de Hacienda y un representante de la Oficina de Planificación Nacional, estos tres últimos nombrados por decreto supremo. La referida Comisión deberá escuchar siempre a los armadores o usuarios que sean partes interesadas, los cuales podrán hacerse acompañar por la entidad gremial a la cual estén afiliados y solicitará los informes técnicos que sean necesarios, antes de resolver.

La Comisión creada por este artículo ejercerá las facultades que se le otorgan, cuando esta acción se estime necesaria y útil para obtener el acceso de naves chilenas a cierto tráfico. Sus resoluciones deberán ser siempre fundadas, se les dará publicidad y serán ejecutadas a través del Departamento de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones debiendo notificarse por carta certificada a los interesados, todo ello según determine el Reglamento. La notificación se entenderá hecha tres días después de la expedición de la carta.

La Comisión deberá reunirse a lo menos una vez al mes y en las oportunidades en que su Presidente lo determine por sí o a petición de cualquiera de sus integrantes, en caso de presentarse situaciones que requieran de urgente solución.

Artículo 5°.- Todas las empresas navieras chilenas tendrán derecho a participar en los tráficos, tanto de cabotaje como servicio exterior.¹⁷

En conformidad a las prácticas y usos del transporte marítimo internacional, las referidas empresas podrán participar en conferencias navieras de fletes, convenios de pool y consorcios que regulen y racionalicen servicios y, en consecuencia, para estos efectos, no estarán sujetas a las normas del decreto ley N° 211, de 1973. Los respectivos acuerdos y tarifas deberán registrarse en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en la forma que determine el Reglamento.¹⁸

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la Comisión señalada en el artículo anterior, velarán 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.

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 arrendadas por empresas navieras chilenas a casco desnudo con promesa u opción de compra, cuya antigüedad de construcción no sea mayor de 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 fuere 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. Se considerarán como de tonelaje propio, las naves bajo pabellón chileno y aquellas en construcción en astilleros nacionales.¹⁹

La Comisión a que se refiere el artículo 4°, podrá autorizar el reemplazo de una nave por otra de iguales características, en forma temporal, cuando la nave quede fuera

¹⁷. Ley N° 18.454, ART. 1° e) N° 1.

¹⁸. Ley N° 18.454, ART. 1° e) N° 2.

¹⁹. Ley N° 18.454, ART. 1° f)

de servicio por pérdida eventual de sus condiciones de navegabilidad, hecho que debe ser calificado por la Autoridad Marítima.

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 de la Comisión del artículo 4° hasta por otro período igual, y el tonelaje arrendado o fletado no exceda de 50% de sus tonelajes propios. Estas empresas deberán remitir tales contratos de arrendamiento o fletamento al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, dentro del plazo de siete días hábiles contados desde la fecha de la suscripción al respectivo contrato, para los efectos de la resolución respectiva.

Con autorización de la Comisión señalada en el artículo 4°, también se reputarán como chilenas para los efectos de la reserva de carga, las naves cuya antigüedad de construcción no sea mayor de 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.

En los casos a que se refiere el inciso anterior, los contratos de arrendamiento con promesa u opción de compra no deberán ser 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 fuere 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.

Igualmente, la Comisión podrá autorizar que se reputen como chilenas, hasta por un plazo de tres años, las naves que sean arrendadas a caso desnudo, sin promesa de compra, 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 de esta ley.

TÍTULO III

Normas Tributarias, Subsidios y Franquicias

Artículo 7°.- 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 1974.²⁰

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.²¹

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.²²

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.

²⁰. Ley N° 18.489, ART. 12 a).

²¹. Ley N° 18.454, ART. 1° g).

²². Ley N° 18.454, ART. 1° h)

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.²³

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 1974.²⁴

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.²⁵

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.²⁶

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.

²³ Ley N° 18.454, ART. 1° i) N° 1.

²⁴ Ley N° 18.454, ART. 1° j).

²⁵ Ley N° 19.738, Art. 4°.

²⁶ Ley N° 18.454, Art. 1° j).

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.^{27 28}

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

²⁷ Ley N° 18.454, Art. 1° j).

²⁸ Ley N° 18.489, Art. 12 b).

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.²⁹

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.³⁰

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

²⁹ Ley N° 18.454, Art. 1° k).

³⁰ Ley N° 18.454, Art. 1° l).

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.

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.³¹

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.³²

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.

³¹ Ley N° 18.454, Art. 1° I).

³² Ley N° 18.454, Art. 1° I).

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 la 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 Aabel, 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, de 21 de diciembre de 1979.

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

3.- Modificado por:

Ley N° 18.454, de 28 de octubre de 1985. D.O. N° 32.318, de 11 de noviembre de 1985.

Ley N° 18.489, de 2 de enero de 1986. D.O. N° 32.363, de 4 de enero de 1986.

Ley N° 18.619, de 19 de mayo de 1987. D.O. N° 32.776, de 22 de mayo de 1987.

Ley N° 18.899, de 29 de diciembre de 1989. D.O. N° 33.558, de 30 de diciembre de 1989.

Ley N° 19.738, de 15 de junio de 2001 D.O. N° 36.990, de 19 de junio de 2001.

Ley N° 21.138, de 11 febrero de 2019. D.O. N° 42.290, de 26 febrero 2019.

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

REGLAMENTO

DE LA LEY DE FOMENTO

A LA MARINA MERCANTE

**REEMPLAZA DECRETO N° 24, DE 1986,
QUE APRUEBA REGLAMENTO DEL
D.L. N° 3.059, DE 1979, LEY DE
FOMENTO A LA MARINA MERCANTE**

Núm. 237.

Santiago, 22 de diciembre de 2000.

Vistos: El decreto ley N° 3.059 de 1979, de Fomento a la Marina Mercante, modificado por la ley N° 18.454 de 1985 y ley N° 18.619 de 1987, y lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República,

D e c r e t o:

Reemplázase el decreto supremo N° 24, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 14 de febrero de 1986, publicado en el D.O. con fecha 10 de marzo de 1986, que aprobó el Reglamento del D. Ley N° 3.059 de 1979, modificado por la ley N° 18.454 de 1985, de Fomento a la Marina Mercante, por el siguiente:

ÍNDICE

	<i>Página</i>
DECRETO APROBATORIO.....	23
TÍTULO I Disposiciones Generales.....	27
TÍTULO II De la Reserva de Carga.....	28
CAPÍTULO I Del Transporte de Cabotaje.....	28
CAPÍTULO II Del Transporte Internacional.....	30
TÍTULO III De la Comisión.....	33
TÍTULO IV De la Reputación de Naves, Denuncias y Sanciones.....	36
TÍTULO FINAL.....	37
FICHA TÉCNICA.....	39

TÍTULO I

Disposiciones Generales

Artículo 1º: Las disposiciones del presente reglamento se aplicarán a los armadores o navieros chilenos y a las empresas navieras chilenas, comprendidas las de remolcadores y de lanchaje, y a las empresas de muellaje nacionales. Asimismo, se aplicarán a los astilleros y maestranzas que ejecuten construcción o reparación de material a flote en todo aquello que corresponda.

Artículo 2º: La inspección y supervigilancia de la marina mercante, serán ejercidas por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, en adelante la Dirección General, del Ministerio de Defensa Nacional, en cuanto a los aspectos técnicos y a las atribuciones que las leyes le confieren y por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante el Ministerio, en lo que se refiere a los aspectos comerciales.

Artículo 3º: Se entenderá por “naviero chileno” o “empresa naviera chilena”, para efectos de aplicación de la Ley de Fomento a la Marina Mercante, en adelante la ley, a la persona natural o jurídica que cumpla con los requisitos exigidos en el artículo 11 del D.L. N° 2.222, de 1978, para abanderar una nave en Chile; se dedique al comercio de transporte marítimo y sea dueña o arrendataria de nave o naves mercantes bajo matrícula y bandera chilena. 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 de la ley.

La calidad de naviero chileno o de empresa naviera chilena se acreditará mediante certificado otorgado por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

Se entenderá por empresa de muellaje o agente de estiba y desestiba el que efectúa la movilización de carga entre una nave y los recintos portuarios o los medios de transporte terrestre y viceversa.

Artículo 4º: Para los efectos de fiscalización de la reserva de carga se entiende por usuario, salvo prueba en contrario:

- a) En el servicio de cabotaje a quien se identifique como consignante, con su respectivo Rol Único Tributario, en la “Guía de Despacho”, y
- b) En el transporte internacional, a quien se identifique como importador, como exportador principal, o como consignatario con el correspondiente Rol Único Tributario, en los respectivos documentos de Declaración Aduanera de exportación, de importación o de tránsito.

TÍTULO II

De la Reserva de Carga

CAPÍTULO I

Del Transporte de Cabotaje

Artículo 5º: El transporte de cabotaje está reservado a las naves chilenas. Se entiende por cabotaje, el transporte marítimo, fluvial o lacustre de carga y/o pasajeros entre puntos del territorio nacional y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva.

Artículo 6º: Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo precedente, las naves mercantes extranjeras podrán participar en el cabotaje, cuando se trate del transporte de cargas superiores a 900 toneladas métricas, homogéneas o no, cuyos embarques parciales no sean inferiores a este tonelaje, previa licitación pública convocada por el usuario en la forma que más adelante se indica.

Artículo 7º: El llamado a licitación pública deberá hacerse, a lo menos, con treinta días hábiles de anticipación a la fecha de apertura de las ofertas y deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Mediante la publicación de dos avisos en días distintos, uno de los cuales, al menos, deberá hacerse en un periódico de circulación nacional, pudiendo el otro publicarse en uno de la ciudad donde se produzca el embarque o en uno de circulación nacional;
- b) En las bases deberán señalarse las condiciones esenciales del servicio de transporte que se requiere y, si fuere necesario, si se trata de uno o de varios embarques sucesivos; asimismo las modalidades del contrato de fletamento o de arrendamiento y, sólo si fuese indispensable para la prestación del servicio requerido o por la modalidad del contrato de fletamento o de arrendamiento, las características técnicas básicas de la nave o naves requeridas. Además, deberá especificarse claramente el criterio de adjudicación expresado en unidades monetarias, en forma que permita una adecuada comparación de ofertas;
- c) Deberá remitirse al Ministerio, a lo menos con tres días hábiles de anticipación a la apertura de las propuestas, un ejemplar de las bases completas de licitación y fotocopia de los avisos publicados en la prensa;
- d) Las ofertas de los navieros chilenos y extranjeros deberán entregarse en sobre cerrado, los que serán presentados y abiertos en un solo acto ante Notario Público el día y hora prefijados en las bases de licitación. En dicha oportunidad se dará lectura a las ofertas y se levantará un acta que firmarán: el Notario, uno de los oferentes y el representante de quien llamó a licitación;

- e) Para efectos de la adjudicación, las ofertas correspondientes a naves mercantes extranjeras serán incrementadas en un porcentaje igual al de la tasa general del Arancel Aduanero, sin considerar el impuesto a que se refiere el N° 5 del artículo 59° de la Ley sobre Impuesto a la Renta. La tasa general del Arancel Aduanero será la que determine el Director Nacional de Aduanas;
- f) La licitación podrá adjudicarse al que ofrezca transportar en nave mercante extranjera sólo si de la comparación de las ofertas resultare que la oferta es inferior a otra hecha en nave chilena o reputada como tal, y
- g) La adjudicación de la licitación a la mejor oferta deberá comunicarse de inmediato, con copia de los antecedentes que la justifican, al Ministerio.

No obstante lo establecido en el inciso primero, tratándose de una licitación para el transporte de cargas que deba efectuarse en no más de dos viajes, el usuario podrá reducir el plazo de treinta días, hasta quince días hábiles.

Artículo 8°: La adjudicación que el usuario efectúe a naves mercantes extranjeras, de o de los embarques licitados, podrá ser reclamada por cualquier naviero chileno que hubiere participado en la licitación, dentro del plazo de tres días hábiles, ante la Comisión establecida en el artículo 4° de la ley. Este plazo se contará desde la fecha de notificación de la adjudicación a los navieros que concurrieron a la licitación, mediante carta certificada o fax, que deberá remitirles el usuario.

Si la notificación se efectúa por carta certificada, se entenderá hecha tres días después de la expedición de la carta. Si se efectúa por fax se entenderá hecha al día siguiente de su expedición.

Artículo 9°: Interpuesta reclamación, la que sólo podrá fundamentarse en infracción a lo dispuesto en el artículo 3° de la ley y el artículo 7° de este reglamento, la Comisión deberá resolver en la sesión ordinaria o extraordinaria inmediatamente posterior a la fecha de interposición del reclamo.

No obstante existir reclamación pendiente sobre adjudicación de la licitación del transporte de las cargas a nave o naves mercantes extranjeras, el Ministerio autorizará a éstas para efectuar el transporte de las cargas licitadas.

La autorización de embarque otorgada por el Ministerio, previa a la resolución de la reclamación, no hará incurrir a éste o a sus funcionarios en responsabilidad administrativa o de otra naturaleza, si posteriormente fuere acogida la reclamación.

Transcurrido treinta días, contados de la fecha de presentación del reclamo, sin que la Comisión emita pronunciamiento, la adjudicación de la licitación se entenderá aprobada.

El Ministerio remitirá a la Dirección General copia de las resoluciones que autorizan a naves mercantes extranjeras para efectuar transportes de cargas licitadas.

Artículo 10°: Si fuere acogida la reclamación y el usuario hubiere embarcado con anterioridad, deberá pagar una multa a beneficio fiscal de 1% a 25% del valor del flete que será aplicada por la Comisión establecida en el artículo 4° de la ley. No serán aplicables en este caso las sanciones a que se refiere el artículo 18 de la ley.

Artículo 11°: La Autoridad Marítima autorizará embarques de carga iguales o inferiores a 900 toneladas métricas de peso, en naves mercantes extranjeras, cuando no exista disponibilidad de naves bajo pabellón chileno o reputadas como chilenas para efectuar el transporte de cabotaje.

Se entenderá que no existe nave disponible, en caso que la espera de la nave chilena o reputada como tal, produjere atrasos en el embarque de las cargas superiores a 8 días. Tratándose de productos perecibles o de pronto deterioro o corrupción, el plazo no podrá ser superior a 3 días corridos. Estos plazos se contarán desde la fecha fijada por el usuario para el embarque.

Esta circunstancia será acreditada a petición del usuario, mediante fax dirigido a la Autoridad Marítima por el Ministerio, para lo cual los navieros y empresas navieras nacionales deberán informar del movimiento de sus naves y mantener actualizados, a lo menos mensualmente, sus itinerarios y la programación de sus tráficos.

En el caso de transporte exclusivo de pasajeros por naves mercantes extranjeras corresponderá a la Autoridad Marítima otorgar la autorización respectiva.

Artículo 12°: La Autoridad Marítima local que corresponda podrá excluir a una o más naves mercantes extranjeras del comercio de cabotaje, cuando a su juicio existieren razones suficientes para así disponerlo. En todo caso, el armador u operador de la nave, podrá solicitar por fax o por otro medio, reconsideración de esta medida al Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, quien deberá resolver dentro de los dos días hábiles siguientes a la fecha de presentación de la solicitud.

CAPÍTULO II

Del Transporte Internacional

Artículo 13°: El transporte marítimo internacional de las cargas que se conducen desde o hacia Chile, está sujeto al principio de reciprocidad y se rige por las disposiciones del artículo 4° de la ley y por las de este reglamento.

Artículo 14°: Para los efectos de lo previsto en el inciso segundo del artículo 4° de la ley, la Comisión establecida en el mismo artículo determinará los países que tengan reservado para su marina mercante todo o parte del transporte de su carga en los tráficos bilaterales hacia o desde Chile, respecto de los cuales operará el porcentaje de reserva en beneficio de las naves chilenas, establecido en dicho inciso. Asimismo, determinará el porcentaje en que debe entenderse elevada o reducida la reserva de carga de presentarse la situación descrita en el inciso tercero del indicado artículo 4° de la ley.

Artículo 15°: Para que opere la reserva de carga en favor de las naves chilenas, deberán cumplirse los siguientes requisitos:

- a) Que las tarifas que se cobren no sean superiores a la mejor oferta que tenga el usuario.

Para los efectos de determinar la mejor oferta, los usuarios efectuarán en forma privada las cotizaciones de tarifas y demás condiciones del transporte, para lo cual deberán solicitar ofertas a todos los navieros nacionales registrados en el Ministerio con un servicio destinado a atender el tráfico bilateral que se encuentra sometido a reserva de carga.

Cuando el usuario solicite cotizaciones de tarifas y demás condiciones, por cargamentos completos de transporte en tráficos bilaterales objeto de reserva, las ofertas obtenidas deberán ser puestas en conocimiento de todos los oferentes y registradas en el Ministerio con anterioridad a la fecha de embarque.

Los cargamentos completos podrán comprender diversas cargas compatibles y las cotizaciones podrán ser solicitadas por uno o más usuarios, y

- b) Que el servicio de transporte requerido por el usuario sea prestado dentro de un plazo de diez días corridos, tratándose de cargas no perecibles, y de tres días corridos tratándose de cargas perecibles, o de pronto deterioro o corrupción, contados desde la fecha de embarque fijada por el usuario.

La imposibilidad de obtener el servicio dentro de los plazos indicados, será acreditada mediante certificado (waiver) otorgado por el Ministerio.

Este certificado deberá ser otorgado previa petición del usuario, dentro del plazo de tres días o de un día hábiles, respectivamente, según se trate de embarques de cargas no perecibles, o de cargas perecibles o de pronto deterioro o corrupción, contados desde la solicitud del usuario.

La falta de certificación oportuna del Ministerio, hará presumir que no existe nave chilena disponible dentro de los plazos establecidos para la prestación del servicio.

El certificado será incluido en la declaración aduanera respectiva. En aquellos casos en que no se hubiere emitido el certificado, el usuario acompañará copia de la solicitud en que conste la fecha y hora de recepción de ésta y dejará constancia en la declaración aduanera. Si el usuario presenta solicitud, sin que posteriormente requiera la entrega del certificado y éste no fuere procedente, el Ministerio informará mediante fax, a la Autoridad Marítima para efectos de sanción, en caso que el usuario hubiere embarcado con infracción a la ley.

Para la aplicación de lo dispuesto en esta letra, los navieros y empresas navieras chilenas deberán informar al Ministerio el movimiento de sus naves y a mantener actualizada la programación de los tráficos en que se encuentran prestando servicios.

El no cumplimiento de esta obligación hará presumir la inexistencia de naves disponibles, respecto de los navieros y empresas navieras que han omitido la información.

Artículo 16°: Cuando el usuario chileno embarque en nave mercante extranjera, por tener una mejor oferta de transporte, la Autoridad Marítima fiscalizará que éste se haga efectivo en la nave ofertada, o en otra similar de la misma empresa naviera. Para efectos de la fiscalización el usuario deberá entregar a la Autoridad Marítima respectiva, previo al embarque, copia de la mejor oferta adjuntando a ésta las ofertas de los navieros o empresas navieras chilenas que hubieren cotizado el transporte.

La Autoridad Marítima archivará los documentos recibidos los que serán de público conocimiento.

Artículo 17°: La reserva de carga, se entenderá siempre establecida en favor de las naves chilenas y se extiende a las naves de empresas navieras extranjeras que tengan celebrado acuerdos o convenios de transporte, con navieros o empresas navieras chilenas en un mismo tráfico, cuando en éstos se respeten las normas que lo regulan y, en especial, el porcentaje de participación en los fletes de las cargas reservadas que corresponde a las naves chilenas.

Para los efectos anteriores, los participantes en dichos acuerdos o convenios deberán compensar cargas equivalentes de sus países, en el tráfico correspondiente, y su contabilización será llevada por los miembros del acuerdo o convenio, debiendo los navieros o empresas navieras chilenas presentar anualmente copia de estas contabilizaciones a la Autoridad Marítima, con el objeto de fiscalizar el cumplimiento de la reserva de carga en favor de las naves chilenas.

Estos convenios o acuerdos deberán ser depositados en el Ministerio en su texto original y completo, con su traducción al español si estuvieren en otro idioma, dentro del plazo de veinte días hábiles de anticipación a la fecha de su puesta en ejecución y, en copia, entregados a la Autoridad Marítima.

En caso que estos convenios o acuerdos no infrinjan las disposiciones sobre reserva de carga en favor de las naves chilenas, o lo dispuesto en el artículo siguiente, el Ministerio procederá a registrarlos para conocimiento de los usuarios, dándoles la publicidad que estime pertinente.

Artículo 18°: En ningún caso los acuerdos o convenios indicados en el artículo anterior, podrán impedir o entorpecer en cualquier forma la participación de otras naves chilenas en el tráfico servido por el convenio o acuerdo.

Artículo 19°: Para los efectos de la aplicación de lo dispuesto en el artículo 18° de la ley, los agentes de naves que operen en el país deberán mantener durante 12 meses a disposición de la Autoridad Marítima, copia de los manifiestos de carga de exportación e importación. En los manifiestos deberá indicarse frente a cada partida, el monto total del flete de cada conocimiento de embarque.

Artículo 20°: La Dirección General deberá fiscalizar anualmente el cumplimiento de las normas sobre reserva de carga y sobre exclusiones por cada uno de

los usuarios que hayan transportado por vía marítima en el correspondiente año calendario, en los tráficos bilaterales donde exista reserva o en que haya exclusión de naves, de navieros y/u operadores.

Los usuarios deberán considerar, para el cumplimiento de las normas sobre reserva de carga, separadamente los fletes de la carga frigorizada, de los graneles líquidos, sólidos o gaseosos y de la carga general.

Los usuarios que resultaren infractores de las normas sobre reserva en el período de un año calendario, podrán compensar en el año calendario inmediatamente siguiente, fletes en el mismo tráfico que permita que en el conjunto de los dos años calendario se respeten las normas sobre el particular. Las multas que procedan aplicar en estas situaciones se referirán al período de dos años calendario. Para gozar de esta posibilidad los usuarios deberán solicitarlo a la Dirección General.

Cada usuario podrá establecer los sistemas que considere adecuados para acreditar que, a lo menos anualmente, sus fletes han dado cumplimiento a los porcentajes de reserva aplicables. Podrán considerar para estos efectos las normas indicativas que dicte la Dirección General.

La Dirección Nacional de Aduanas, en coordinación con la Dirección General, dictará las instrucciones conteniendo los datos y certificaciones que el usuario o despachador deberá consignar en la Guía de Despacho, si se trata de transporte de cabotaje, o en la Declaración Aduanera de importación, de exportación o de tránsito, si se trata de transporte internacional.

TÍTULO III

De la Comisión

Artículo 21°: Una Comisión presidida por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones e integrada por el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, el Director General de Relaciones Económicas Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores, el Subsecretario de Marina, un representante del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, un representante del Ministerio de Hacienda y un representante del Ministerio de Planificación y Cooperación tendrá, entre otras, las siguientes facultades:

- a) La aplicación de las normas pertinentes del artículo 4° de la ley;
- b) Velará por que todas las empresas navieras chilenas puedan ejercer el derecho a participar en los tráficos, tanto de cabotaje como de servicio exterior, y de un modo particular porque a ninguna empresa naviera chilena se le impida o dificulte operar en servicios de líneas regulares, entendiéndose por tales los que respondiendo a una necesidad de mercado ofrezcan regularidad, eficiencia y seguridad en el transporte marítimo exterior o de cabotaje;

- c) Conocerá de las reclamaciones que se interpongan de acuerdo a los artículos 3° de la Ley de Fomento a la Marina Mercante y 8° de este reglamento. Las reclamaciones serán presentadas a través del Ministerio;
- d) Autorizar a los armadores chilenos el reemplazo de una nave por otra de semejantes características, en forma temporal, cuando la nave quede fuera de servicio por pérdida eventual de sus condiciones de navegabilidad, hecho que deberá ser previamente calificado por la Autoridad Marítima. El período de reemplazo no será superior a seis meses el que podrá ser prorrogado por razones debidamente fundadas. La nave 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;
- e) Autorizar para efectos de la reserva de carga, la renovación total o parcial, por otro período igual no superior a seis meses, de las naves mercantes extranjeras que se encuentren arrendadas o fletadas por empresas navieras chilenas por el plazo indicado, cuando el tonelaje arrendado o fletado no exceda del 50% del tonelaje de peso muerto propio (T.D.W.);
- f) Autorizar, para efectos de la reserva de carga, la reputación como chilenas de las naves mercantes extranjeras, 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 de la fecha de suscripción del contrato, cuando se cumplan las condiciones establecidas en los incisos cuarto y quinto del artículo 6° de la ley;
- g) Autorizar, hasta por el plazo de tres años, la reputación como chilenas de naves mercantes extranjeras arrendadas a casco desnudo, sin promesa de compra, con el objeto de establecer nuevos tráficos navieros, en la forma que determina la ley, y
- h) Todas aquellas que, en forma expresa, le haya conferido la ley y el presente reglamento.

Artículo 22°: En caso de impedimento o ausencia del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, será reemplazado en la presidencia de la Comisión por su subrogante legal y en caso de ausencia o impedimento de éste, por los integrantes de la Comisión en el orden de precedencia indicado en el inciso décimo del artículo 4° de la ley.

Artículo 23°: La Comisión tendrá su domicilio en la ciudad de Santiago, y su sede en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Actuará de Secretario de esta Comisión el Jefe de Departamento Marítimo, Fluvial y Lacustre de la Subsecretaría de Transportes.

Artículo 24°: La Comisión se reunirá en forma ordinaria a lo menos una vez al mes, en el día y hora que previamente haya acordado y, en forma extraordinaria, cuando lo disponga su presidente o lo solicite cualquiera de sus integrantes, para conocimiento de situaciones que requieran urgente solución.

El quórum para sesionar será de cuatro de sus miembros. Los acuerdos serán adoptados, por la mayoría de votos presentes y, en caso de empate, decidirá el presidente.

Las resoluciones que adopte relativas a reserva de carga, conforme lo dispone el artículo 14 de este reglamento, y respecto de las exclusiones a que se refiere el inciso noveno del artículo 4° de la ley, deberán ser aprobadas, a lo menos, con el voto favorable de cuatro de sus integrantes.

Artículo 25°: Las resoluciones que acuerde la Comisión serán siempre fundadas para lo cual, en forma previa a la conclusión o acuerdo, deberá hacerse una relación sucinta de los antecedentes relativos al hecho que ha sido sometido a su conocimiento, los que serán apreciados en conciencia por ésta.

Los acuerdos y resoluciones que se adopten serán registrados en un libro de actas, de carácter público, llevado por el Departamento Marítimo, Fluvial y Lacustre de la Subsecretaría de Transportes.

Artículo 26°: La Comisión, antes de resolver, deberá escuchar siempre a los armadores o usuarios que sean partes interesadas en el asunto sometido a su conocimiento y solicitará los informes técnicos que, a su juicio, sean necesarios para mejor resolver. Los armadores o usuarios podrán ser acompañados por representantes de la entidad gremial a la que se encuentren afiliados.

Las resoluciones acordadas serán ejecutadas a través del Ministerio y aquellas de general aplicación deberán ser publicadas en el Diario Oficial para su entrada en vigencia.

Las resoluciones recaídas en reclamaciones interpuestas serán notificadas a las partes interesadas mediante carta certificada. La notificación se entenderá hecha transcurridos tres días corridos de la fecha de expedición de la carta.

Artículo 27°: Los navieros chilenos que entren a participar en conferencias navieras de fletes, convenios de pool o consorcios que regulen o racionalicen servicios de transporte marítimo internacional, estarán obligados a registrar con la anticipación de tres días en el Ministerio, por cualquier medio, incluido el Correo Electrónico, un extracto del acuerdo y de las tarifas, confeccionado por la Administración del mismo, que deberá contener a lo menos las siguientes menciones:

- a) Individualización de las empresas participantes y de sus representantes oficiales.
- b) Características del servicio, plazo del acuerdo y su renovación, y
- c) Propósito y ámbito de aplicación del acuerdo, convenio de pool, consorcio o similar, indicándose el tráfico o tráficos cubiertos por éste y las clases principales, si las hay, de tarifas con indicación de aquellas más relevantes, su fecha de iniciación y término si la tuviere. En caso de que no haya tarifas predeterminadas, o que sólo existan tarifas máximas, o que la duración y/o variabilidad por razones de mercado impida o dificulte el registro, o que exista

al respecto cualquiera otra circunstancia relevante, deberá expresarse en forma determinada.

En todo caso, será obligación de los navieros chilenos proporcionar al Ministerio y/o a la Comisión, en la oportunidad que les sean requeridos, todos los antecedentes complementarios que estimen pertinentes, atendidas las disposiciones legales y el propósito del registro.

Los extractos deberán ser confeccionados en idioma español y mantenerse actualizados por la respectiva empresa, los que el Ministerio mantendrá por el período de un año contado desde la fecha de su registro.

TÍTULO IV

De la Reputación de Naves, Denuncias y Sanciones

Artículo 28°: La reputación como chilenas, para efectos de las disposiciones de la ley y/o para efectos de la reserva de carga, de naves mercantes extranjeras arrendadas o fletadas por navieros o empresas navieras chilenas, se hará de acuerdo a las normas establecidas en el artículo 6° de la ley.

Se consideran como de tonelaje propio, para el efecto anterior, las naves bajo pabellón chileno de la respectiva empresa naviera y las que tengan en construcción en astilleros nacionales, a partir del inicio efectivo de la construcción.

La Dirección General enviará al Ministerio la relación de naves que constituyen el tonelaje de peso muerto propio (T.D.W.) que cada empresa naviera tiene matriculado en Chile como, asimismo, de las naves que se encuentren en construcción en astilleros nacionales.

Para efectos de la reputación de espacios a que se refiere el inciso 7° del artículo 6° de la ley, las empresas navieras chilenas que operen bajo esta modalidad, deberán incluir en la programación de sus tráficos las naves mercantes extranjeras respecto de las cuales opera la compensación de espacios. Estarán obligadas a remitir los acuerdos de esta naturaleza al Ministerio y a la Dirección General, salvo que la compensación de estos espacios se encuentre comprendida en los acuerdos o convenios a que se refiere el artículo 17 de este reglamento.

En todo caso, será obligación de las empresas navieras, mantener informados a sus agentes del empleo de espacios de naves mercantes extranjeras, para un debido conocimiento de los usuarios.

Los contratos de arrendamiento o fletamento, de cualquier naturaleza que sean, deberán entregarse al Ministerio por la respectiva empresa naviera, con siete días de anticipación al inicio del transporte de carga reservada, con todos los antecedentes necesarios para que se proceda a la dictación de la respectiva resolución de reputación, en caso de cumplirse con los requisitos legales y reglamentarios.

Artículo 29°: El embarque que se efectúe contraviniendo la reserva de fletes establecida en los artículos 3° y 4° de la ley, será sancionado con una multa de hasta el cien por ciento (100%) del valor del flete de la mercadería, multa que será aplicada administrativamente al infractor por la Autoridad Marítima local respectiva.

La multa establecida en el inciso anterior 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.

Denunciada una infracción, o de oficio, la Autoridad Marítima efectuará una investigación para determinar si la responsabilidad afecta al usuario, al fletador o a su representante en Chile, o al armador o a su agente en el país, con el objeto de aplicar la multa. No obstante lo anterior, la Autoridad Marítima podrá hacer efectiva la multa, indistintamente, en contra de los usuarios, fletadores de la nave o de sus representantes en Chile, o del armador o de su agente en el país, sin perjuicio del derecho de repetición que pueda corresponder al afectado con el pago.

Los infractores sancionados con multas que señala la ley podrán interponer apelación fundada, dentro del plazo de cinco días hábiles contados desde la fecha de notificación de la resolución que aplique la sanción, ante el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

Para los efectos de interponer la apelación, el infractor deberá depositar a la orden de la Dirección General, el 20% del valor de la multa impuesta, suma que será imputada al valor total de la multa en caso que se rechace la apelación o devuelta al infractor si fuere acogida.

Artículo 30°: Las denuncias para perseguir la aplicación de las multas por las diversas infracciones señaladas en la ley, deberán presentarse a la Autoridad Marítima dentro del plazo de 30 días hábiles contados en la forma siguiente:

- a) En caso de contravención a la reserva de carga, establecida en el artículo 3° de la ley, desde el día en que se dio comienzo al transporte de la carga;
- b) En caso de contravención a la reserva de carga, aplicable según el artículo 4° de la ley, desde el día en que la mercadería es descargada en el respectivo puerto chileno o desde el zarpe de la nave del último puerto de recalada en el país, según corresponda, y
- c) En los demás casos contemplados en la ley y el reglamento, desde el día en que se cometió la infracción.

TITULO FINAL

Artículo 31°: La autorización que, de acuerdo a los artículos 14A y 16 de la ley, deba conceder el Presidente de la República, se hará mediante decreto supremo dictado a través del Ministerio de Defensa Nacional.

Para los efectos de conceder la autorización a que se refieren los incisos cuarto y quinto del artículo 14A, deberá previamente requerirse informe de la Comisión indicada en el inciso segundo de ese artículo.

El monto de la enajenación o de la hipoteca, en su caso, de las naves a que se refiere el artículo 16 de la ley, se determinará por el Presidente de la República, conforme a los antecedentes técnicos y comerciales que acompañe el solicitante y un informe de la Dirección General.

Artículo 32º: Derógase el decreto supremo N° 24 publicado en el Diario Oficial el 10 de marzo de 1986, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Anótese, tómese razón y publíquese.- RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República.- Carlos Cruz Lorenzen, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.- María Soledad Alvear Valenzuela, Ministra de Relaciones Exteriores.- Mario Fernández Baeza, Ministro de Defensa Nacional.- José de Gregorio Rebeco, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.- Nicolás Eyzaguirre Guzmán, Ministro de Hacienda.

Lo que transcribo para su conocimiento.- Saluda a Ud., Patricia Muñoz Villela, Jefe Depto. Administrativo.

FICHA TÉCNICA

- Nombre Publicación
Territorio Marítimo : Reglamento de la Ley de Fomento a la Marina Mercante.
- 1.- Promulgado por : D.S. (T. y T.) N° 237, de 22 diciembre 2000.
- 2.- Publicado en : D.O. N° 37.020, de 25 julio 2001.
- 3.- Modificado por: