

Transporte marítimo de carga sin libre competencia

¿A QUIÉN BENEFICIA?

Por José Pedro Ruiz-Tagle Valderrama, Ingeniero Comercial mención Economía, Universidad Alberto Hurtado

La Ley No 3.059 (1979) de Fomento de la Marina Mercante Nacional destaca el concepto de cabotaje marítimo en Chile, entendiéndose por este “el transporte marítimo, fluvial o lacustre de pasajeros y de carga entre puntos del territorio nacional, y entre estos y artefactos navales, instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva”.

Es importante destacar que la norma dice “puntos” y no “puertos”, pues podría tratarse de un artefacto naval, como una plataforma. Por otro lado, no se trata sólo del mar, sino también de ríos y lagos.

Chile, como la mayoría de los países del mundo, dispone de reglas que protegen la reserva del cabotaje a naves chilenas, pero también es cierto que establece reglas de excepción, que permiten a las naves y empresas extranjeras ejercer esa actividad en circunstancias expresamente dispuestas por la Ley.

Por tanto, el régimen de cabotaje chileno se basa en un sistema semi-abierto, en el cual las restricciones del cabotaje se realizaron a comienzos del siglo XX, y se generaron porque en esa época existía una gran cantidad de servicios marítimos, que tocaban nuestros puertos en su travesía de circunvalación de Sudamérica por el Estrecho de Magallanes, afectando a las navieras nacionales que sólo realizaban esos tráficlos locales, por lo cual el gobierno de la época se vio en la necesidad de establecer restricciones en favor de las naves nacionales.

EN LA ACTUALIDAD, ¿SE JUSTIFICA?

Aún permanece vigente la ley de fomento marina mercante. Según la legislación, “El cabotaje queda reservado a las naves chilenas, con las excepciones que señala esta ley”.

Es importante destacar que, el cabotaje de pasajeros realizado por cruceros de bandera extranjera, puede perfectamente realizarse en Chile, siempre que estos cumplan con los requisitos que establece la Ley. “Las 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”.

En ese sentido, La Ley señala tres casos en los cuales, las naves extranjeras pueden participar en la provisión del servicio de carga: licitación pública, permiso especial y reputación temporal de naves. Los casos son los siguientes:

- “La licitación pública, se aplica para volúmenes de



carga mayores a 900 toneladas. Una vez efectuada la adjudicación, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones autorizará a la nave extranjera para efectuar el transporte de cabotaje de carga.”

- “El permiso especial, se utiliza en el caso de cargas iguales o menores a 900 toneladas, siempre que no exista disponibilidad de naves de bandera chilena. En ese caso, la Autoridad Marítima podrá autorizar el embarque de dichas cargas en naves mercantes extranjeras. Tal autorización también se entrega en el caso del transporte de pasajeros.” Para acceder a esta excepción, se obliga a dilatar el transporte de la carga, ya que, para la entrega de la autorización por parte de la Autoridad Marítima, debe acreditarse que no existe disponibilidad de naves chilenas o “reputación de naves”, para efectuar este transporte. La normativa establece que la indisponibilidad se determina si se produjere atrasos en el embarque de las cargas superiores a 8 días. Mientras que,

“Permitir que empresas extranjeras participen del cabotaje marítimo nacional puede generar caída en los precios de transporte beneficiando a los consumidores”

en el caso de productos perecibles, el plazo no podrá ser superior a 3 días.

- Por último, la “reputación de naves”, permite considerar como chilenas las naves extranjeras arrendadas por empresas navieras chilenas, siempre que esta reputación sea por un plazo no superior a seis meses y el tonelaje arrendado no exceda del 50% de los tonelajes propios de la empresa. Se exige a dichas empresas remitir los contratos de arrendamiento al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

UNA BARRERA REGULATORIA QUE DAÑA LA COMPETENCIA

Como podemos concluir, esta es una barrera regulatoria que imposibilita competir en el cabotaje marítimo chileno a empresas extranjeras. Esto va en contra de la política económica de los últimos 30 años en Chile, la cual ha sido liberalizar los diferentes mercados (manteniendo un marco regulatorio) e incentivando la inversión extranjera en nuestro país.

La OCDE afirma que las restricciones regulatorias, tanto en el comercio internacional como en el mercado interno, limitan la posibilidad de adoptar nuevas tecnologías y dificulta el proceso redistributivo que puede ayudar a sacar el máximo provecho de las más recientes innovaciones.

En un estudio, que realizó el organismo internacional sobre Política Regulatoria en Chile el año 2016, sugiere que sea revisada la legislación sobre cabotaje marítimo, ya que estas restricciones generan un alto costo y afectan la poca participación de Chile en las cadenas de valor mundial. Al mismo tiempo, mantener este tipo de políticas ha reducido las posibilidades de alcanzar mejores resultados económicos y de liberar recursos para estimular la productividad.

Permitir que empresas extranjeras participen del cabotaje marítimo nacional, puede generar caída en los precios de transporte beneficiando a los consumidores. Este beneficio es tanto para el cabotaje de pasajeros, donde se puede desarrollar una fuerte industria que pueda ser una alternativa al transporte terrestre y aéreo, como el cabotaje de carga que reduce los costos de transporte de productos.

La posibilidad que navieras con mayor expertis en el transporte marítimo pueden participar de este mercado, generaría economías de escala de tal manera que optimicen los costos operacionales, ayudarían a desarrollar un mercado más competitivo, generando nuevas oportunidades de negocio y empleo. 