CONSULTA CIUDADANA SOBRE CABOTAJE

Análisis normativo y respuestas únicas a la Consulta Ciudadana realizada entre el 23 de agosto y el 9 de septiembre de 2026

Revisión de las observaciones ciudadanas con la Ley N° 21.774, el DL N° 3.059 (texto vigente), el proyecto de reglamento de 19-08-2026 y el informe de la Comisión de Trabajo del Senado (Boletín N° 14.532-15)

1. Resumen ejecutivo

Este documento toma los resultados de la consulta ciudadana y responde cada planteamiento con los textos normativos. Se recibieron 339 respuestas. Solo registra las respuestas que aportaron al menos un fragmento de texto clasificado en algún tema, por lo que quedaron 322 respuestas. Para evitar respuestas duplicadas, los 61 temas encontrados se consolidaron en 16 consultas únicas y las presentaciones que se repiten literalmente se agruparon en tres plantillas, cada una con una sola respuesta.

Los principales resultados son los siguientes:

- **Participación concentrada en trabajadores embarcados.** 258 de las 322 respuestas (80%) provienen de tripulantes y oficiales; la protección del empleo chileno es la consulta más extendida (277 respuestas).
- **Una de cada seis respuestas es una plantilla repetida.** 52 respuestas (16%) reproducen tres textos comunes (sindicatos Humboldt, Fundación Mascarona e Instituto Cicerón). En consultas técnicas, como plazos o servicio regular, las plantillas superan la mitad de las respuestas.
- **La ley ya responde buena parte de las inquietudes.** La reserva de cabotaje se mantiene, las naves de bandera chilena siguen exigiendo dotación 100% chilena (art. 14 de la Ley de Navegación, no modificado) y las excepciones son temporales.
- **Hallazgo clave para la zona austral.** El diferimiento de tres años sólo alcanza a la ruta de salida y a la reputación de naves (art. 6°); el permiso anual para servicios regulares rige desde la vigencia del reglamento, también en el sur. Por eso la definición de «servicio regular» (15 días) es la salvaguarda más relevante para esa zona.
- **Escasez de dotación.** Con los datos DIRECTEMAR 2025 aportados en la consulta (27% del personal titulado embarcado), la condición del art. 26 (más de 50% embarcado) no se cumple.
- **El reglamento podría requerir ajustes antes de dictarse.** Se identifican 15 discrepancias u omisiones; las más relevantes son el cómputo del plazo de reclamo (art. 10), el requisito adicional de embarques de 3.000 t (art. 8°), la rebaja de sanciones del art. 12 frente al art. 18 de la ley y la falta de desarrollo de la exclusión de naves y controles de carga.

Qué fuente responde cada consulta consolidada

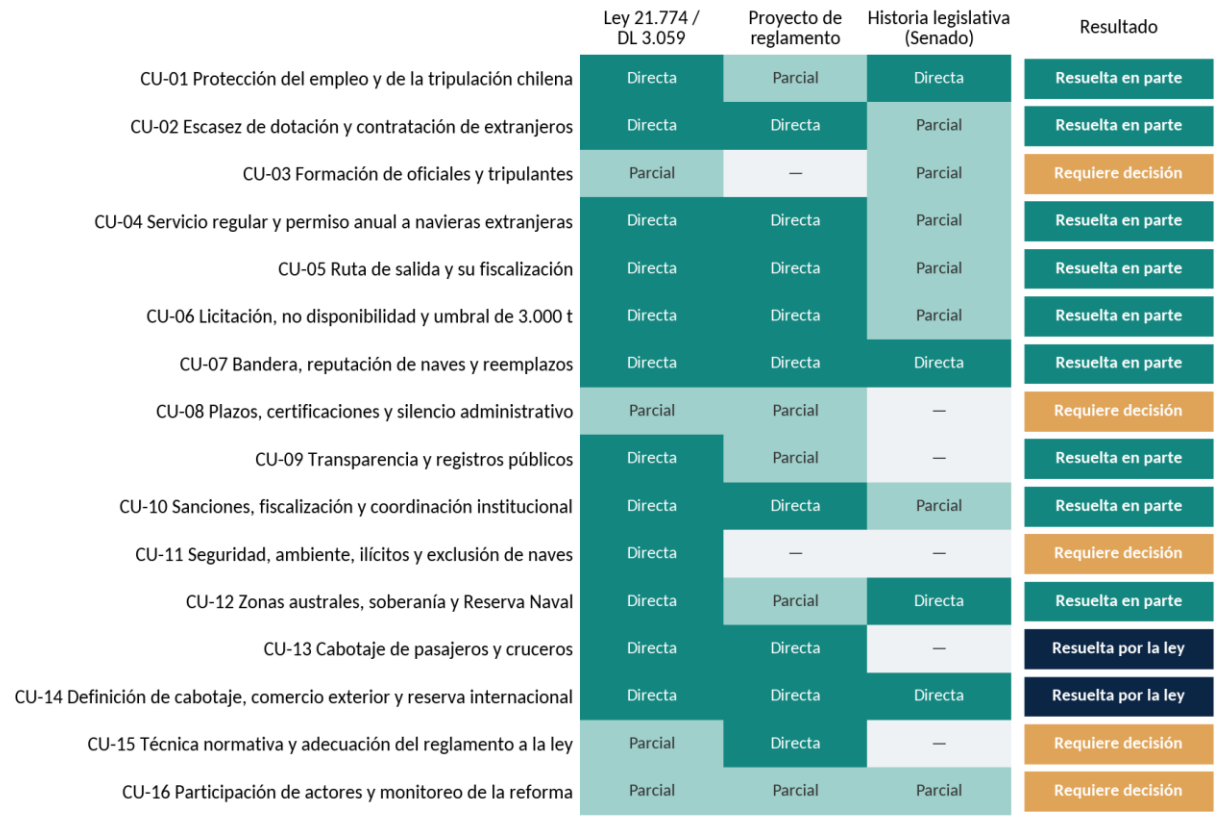

Gráfico 1. Fuente que responde cada consulta consolidada y resultado. «Directa»: la norma contiene la regla; «Parcial»: aporta contexto o una regla incompleta.

2. Fuentes y alcance

Las fuentes se usaron según su valor jurídico. La ley y el decreto ley son normas vigentes; el reglamento es un proyecto; la historia legislativa sólo orienta la interpretación.

Documento	Naturaleza	Uso en este análisis
Ley N° 21.774 (D.O. 19-11-2025)	Ley vigente	Excepciones al cabotaje, régimen transitorio, plazo para el reglamento.
DL N° 3.059, Ley de Fomento a la Marina Mercante (texto BCN al 16-09-2026)	Ley vigente, texto refundido	Artículos 1° a 22°, en especial reserva (art. 3°), reputación (art. 6°), subsidios (art. 14°) y sanciones (arts. 17° y 18°).
Proyecto de reglamento (19-08-2026)	Texto sometido a consulta, no vigente	Arts. 1° a 29° y disposición transitoria; se contrasta con la ley.
Informe Comisión de Trabajo del Senado, Boletín N° 14.532-15 (14-03-2025)	Historia legislativa	Posiciones del Ejecutivo y de los actores; cambios entre el texto de la Comisión y la ley final.
Excel con datos de la Consulta Ciudadana	Resultados de la consulta	Temas, preguntas, trazabilidad por respuesta y participante.

Hitos de implementación

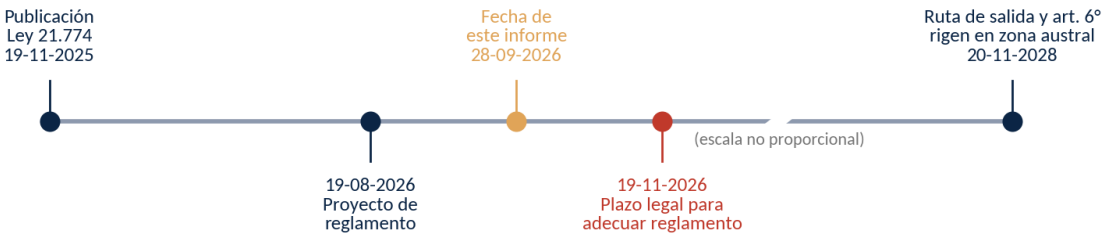

Gráfico 2. Hitos de implementación (escala no proporcional). La fecha de término del diferimiento austral corresponde a la nota BCN del DL N° 3.059.

3. Quiénes participaron y qué quedó abierto

Las cifras se calculan sobre respuestas únicas (identificador de respuesta), para que una respuesta extensa no pese más que una breve. El tipo de participante corresponde a la calidad declarada en el formulario.

Participación por tipo de participante (N = 322 respuestas)

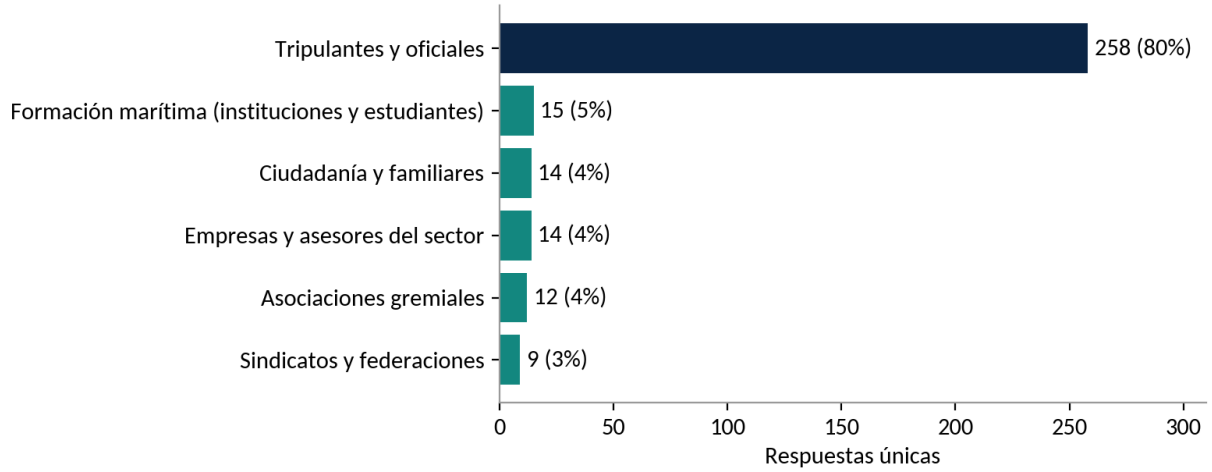

Gráfico 3. Respuestas únicas por tipo de participante.

4. Consultas repetidas: una respuesta por planteamiento

4.1 Presentaciones repetidas (plantillas)

Se compararon los fragmentos de cada respuesta y se agruparon las que comparten al menos la mitad de su contenido. Resultaron tres plantillas que suman 52 respuestas. Cada una recibe aquí una sola respuesta, con remisión a la consulta consolidada donde se desarrolla.

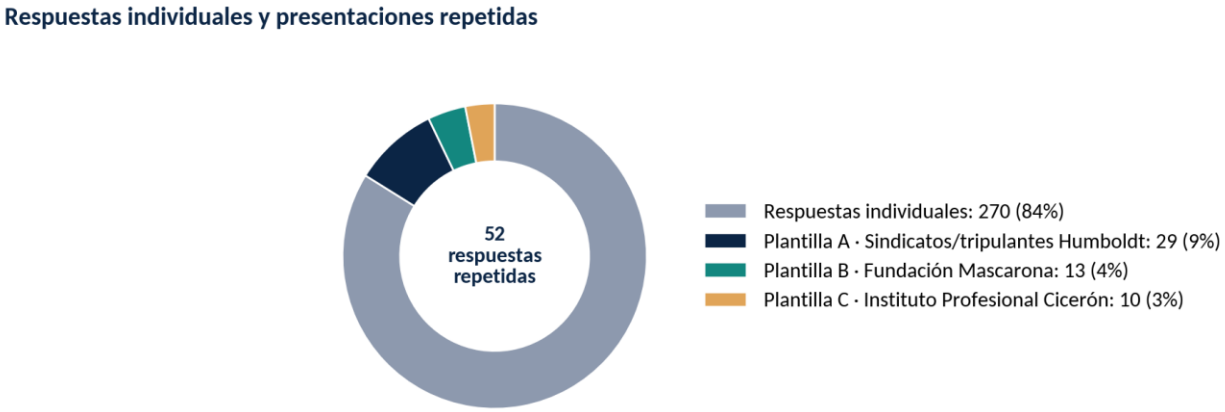

Gráfico 4. Respuestas individuales y respuestas que reproducen una plantilla.

Plantilla A. Sindicatos de la Administradora de Naves Humboldt, federaciones y tripulantes (29 respuestas)

Qué plantea	Respuesta única
Frecuencia de 15 días inviable en circuitos australes y riesgo de captura selectiva de tramos rentables de rutas (arts. 3° y 5°); permiso debe otorgarse a la empresa y no a la nave; ruta de salida desde el último puerto de descarga y aviso de 72 horas (art. 6°); plazo de espera de 7 días (art. 13); falta de sanción al término del permiso; test de escasez de 50% irreal y propuesta de 50% mínimo de tripulación chilena en naves extranjeras (art. 26); omisión de la Dirección del Trabajo y del MLC 2006 (art. 2°); reemplazo por carenas y mantenciones; 75% de avance para naves en construcción.	La frecuencia, el plazo de espera y el aviso VUMAR son materias delegadas al reglamento: pueden ajustarse como decisión de política (CU-04, CU-05, CU-06). La ley atribuye el permiso a la naviera respecto de «dichos puertos», por lo que cambiar de nave no reinicia el plazo (CU-04). Vencido el permiso sin bandera chilena procede multa de hasta 100% del flete (art. 18, DL N° 3.059). La ley no contempla porcentajes de tripulación chilena en naves extranjeras; exigirlos requiere ley, mientras que las naves de bandera chilena ya deben tener dotación 100% chilena (art. 14, Ley de Navegación) (CU-01). Con los datos DIRECTEMAR hoy no se configuraría escasez; la ley permite medirla por «plazas o cargos» (CU-02). La competencia de la Dirección del Trabajo no emana de este reglamento (CU-10). Carenas y avance de construcción admiten precisión reglamentaria dentro de los conceptos legales (CU-07).

Plantilla B. Fundación Mascarona y adherentes (13 respuestas)

Qué plantea	Respuesta única
El proyecto debe modificarse para resguardar el empleo; revisar los arts. 2°, 5°, 6°, 7°, 13, 22 y 26; porcentajes mínimos de tripulación chilena; criterios verificables de escasez; coordinación DIRECTEMAR–Dirección del Trabajo–MTT–sindicatos.	Los artículos señalados corresponden a excepciones previstas en la ley, que el reglamento no puede suprimir pero sí acotar en lo delegado: definición de servicio regular (art. 5°), disponibilidad (art. 13) y escasez (art. 26). Los porcentajes mínimos de tripulación chilena en naves extranjeras exceden la ley (CU-01). La escasez tiene hoy un test objetivo, y puede afinarse por cargo (CU-02). La coordinación interinstitucional puede incorporarse como deber del MTT (CU-10).

Plantilla C. Instituto Profesional Cicerón (minutas técnicas) (10 respuestas)

Qué plantea	Respuesta única
Falta desarrollo de la formación (art. 1°), de la exclusión de naves y controles de manifiestos, de normas ambientales, de practicaje y de reserva de itinerarios estratégicos; ruta de salida sin gradualidad ni eslora; plazos sin silencio en arts. 5° y 13; comparación de ofertas sin ajuste tributario; compensación del art. 21; umbral de escasez que debería subir a 80%; diferimiento austral y Tratado de 1984 no incorporados.	Las omisiones de desarrollo (exclusión, manifiestos, Tratado, diferimiento, gradualidad, plazos) son efectivas y se recogen como hallazgos de la sección 6; aunque rigen por ley, conviene incorporarlas (CU-05, CU-08, CU-11, CU-12). La ley no exige eslora para la ruta de salida, por lo que no cabe agregarla por analogía (CU-05). El ajuste tributario de ofertas excede la licitación legal; la ley ya grava como renta de fuente chilena el cabotaje de no residentes (art. 13) (CU-06). El art. 21 se aplica a la reserva internacional, no al cabotaje (CU-14). La publicidad de itinerarios es legal (CU-09). El umbral de escasez es una decisión de la autoridad (CU-02).

4.2 Consolidación de temas repetidos

Varios temas del Excel plantean lo mismo con distinto nombre (por ejemplo, cuatro temas distintos sobre protección del empleo). Se agruparon en 16 consultas consolidadas. No se incluyen respuestas sin contenido sustantivo (ejemplo respuestas como ".", "no sabe", etc).

Consultas consolidadas: respuestas únicas por consulta

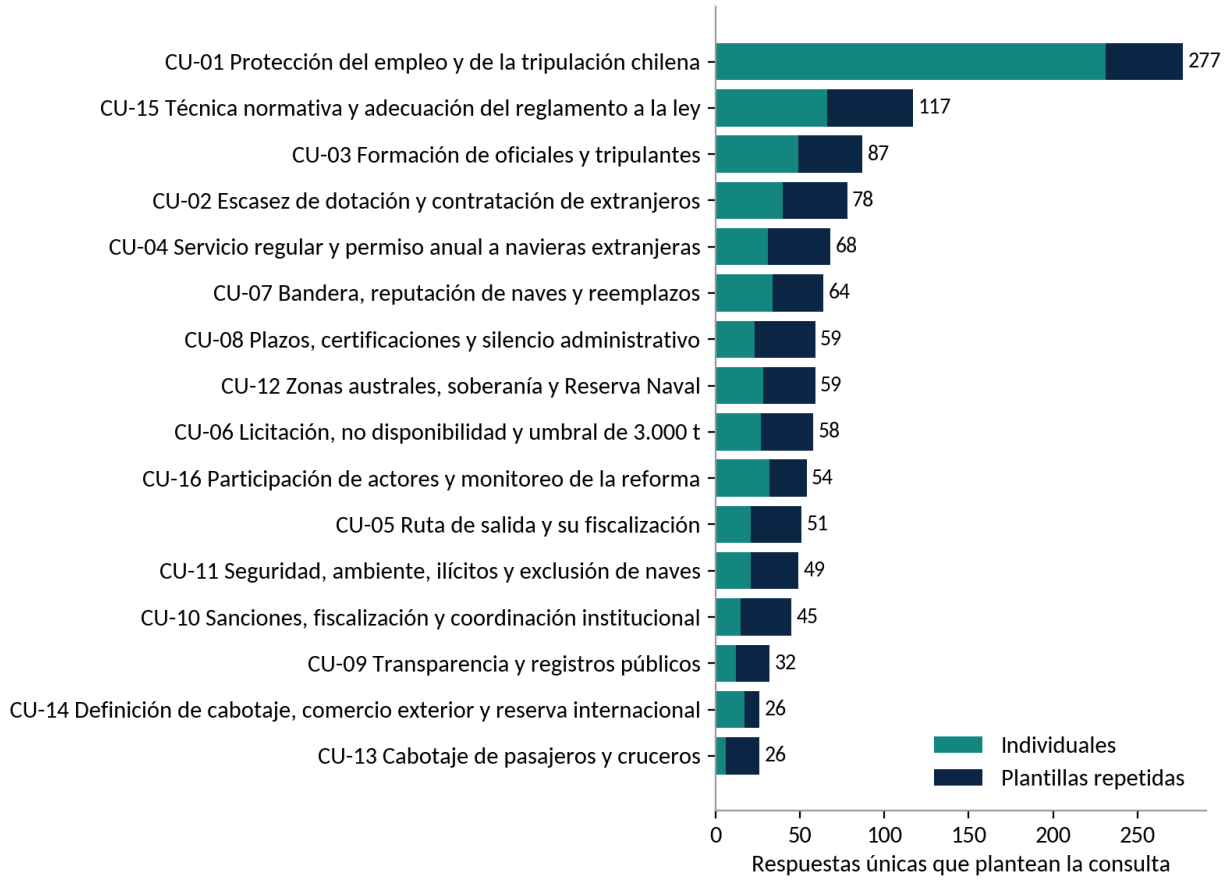

Gráfico 5. Respuestas únicas que plantean cada consulta consolidada, distinguiendo individuales y plantillas. Una respuesta puede aparecer en más de una consulta.

Consulta	Temas de la consulta que agrupa	Respuestas	Preguntas
CU-01 Protección del empleo y de la tripulación chilena	Protección del cabotaje para naves y trabajadores nacionales (T1); Composición, prioridad y reconocimiento de la tripulación chilena (T17); Resguardo legal y protección del trabajo marítimo chileno (T18); Protección del empleo de tripulantes chilenos (T19); Defensa del empleo nacional frente a tripulación/empleo extranjero (T20); Definición legal de cabotaje y reserva de tripulación (T40); Apertura del mercado a naves extranjeras e incentivos para mitigar su impacto laboral (T53); Desarrollo de la Marina Mercante Nacional y sus trabajadores (T54); Insuficiente protección y fomento a la marina mercante nacional (T55)	277	P22, P27, P29
CU-02 Escasez de dotación y contratación de extranjeros	Artículo 26 - escasez de dotación chilena y contratación de extranjeros (T21); Determinación de la escasez de dotación nacional (T22); Propuestas de dotación, capacitación y fiscalización laboral (T26); Filas de datos estadísticos por período anual (T27); Estadísticas DIRECTEMAR sobre oficiales, tripulantes y flota (T28); Plataforma oficial de empleo marítimo y transparencia (T33)	78	P5, P6, P17
CU-03 Formación de oficiales y tripulantes	Formación y prácticas profesionales de oficiales y tripulantes (T23); Régimen de tripulación y formación de oficiales nacionales (T24)	87	P22
CU-04 Servicio regular y permiso anual a navieras extranjeras	Alcance y condiciones de la excepción de cabotaje para navieras extranjeras (T2); Observaciones sobre estándar de servicio regular y vacíos procedimentales del permiso (T5); Período de observación para verificar frecuencia (T6); Crítica a la definición de inexistencia de servicio regular nacional (art. 5) (T7); Plazos aplicables y vigencia de permisos ante cambio de nave (T31)	68	P1, P2, P3, P4, P20, P21, P26
CU-05 Ruta de salida y su fiscalización	Definición y alcance de 'ruta de salida' (T8); Control y fiscalización del cabotaje en ruta de salida de naves extranjeras (art. 6) (T9)	51	P4, P7, P8, P9, P20
CU-06 Licitación, no disponibilidad y umbral de 3.000 t	Aclaraciones sobre licitación art. 9 y calificación de naviero chileno (T10); Vacíos procedimentales en la presunción de no disponibilidad de naves chilenas (observaciones ENAP) (T11); Criterios objetivos y transparencia en licitaciones y exclusión de naves (T38); Costos logísticos y continuidad operacional (T59)	58	P4, P11, P12, P13, P18, P21, P24
CU-07 Bandera, reputación de naves y reemplazos	Tripulación chilena obligatoria y control de reputación/waiver (T12); Exigencia de bandera y dotación chilena (T13); Naves reputadas como chilenas (T14)	64	P28
CU-08 Plazos, certificaciones y silencio administrativo	Preguntas sobre plazos de certificación y acreditación (T29); Plazos y períodos regulatorios específicos (T30)	59	P9, P26
CU-09 Transparencia y registros públicos	Registros públicos y transparencia regulatoria en cabotaje (T32)	32	P9, P10
CU-10 Sanciones, fiscalización y coordinación institucional	Régimen de excepciones y consecuencias por incumplimiento en el Reglamento (T34); Sanciones por incumplimiento normativo en el cabotaje (T35); Coordinación interinstitucional y protocolos de fiscalización (T37)	45	P4, P9, P14, P17

Consulta	Temas de la consulta que agrupa	Respuestas	Preguntas
CU-11 Seguridad, ambiente, ilícitos y exclusión de naves	Excepciones y exclusiones a la reserva de cabotaje (T3); Controles y requisitos operativos para naves de cabotaje (T36); Áreas protegidas y contingencia ante derrames (T51); Crimen organizado, narcotráfico y seguridad portuaria (T52); Impactos y salvaguardas ambientales del cabotaje (T61)	49	P4, P18
CU-12 Zonas australes, soberanía y Reserva Naval	Omisiones regulatorias respecto a vigencia diferida en regiones australes y otros vacíos del reglamento (T46); Régimen transitorio territorial para Los Lagos, Aysén y Magallanes (T47); Riesgo para conectividad de zonas extremas por apertura del cabotaje (T48); Pérdida de soberanía y capacidad estratégica marítima (T49); Reserva Naval y fomento de la Marina Mercante (T50)	59	P8, P10, P15, P23, P31, P33
CU-13 Cabotaje de pasajeros y cruceros	Pasajeros, cruceros y turismo marítimo (T15)	26	P19
CU-14 Definición de cabotaje, comercio exterior y reserva internacional	Transporte internacional y reserva de carga (T16); Alcance y definición del cabotaje (T39)	26	P16, P20, P25
CU-15 Técnica normativa y adecuación del reglamento a la ley	Adecuación del Reglamento a la Ley 21.774 y protección de la Marina Mercante Nacional (T4); Solicitud de mayor claridad en el articulado (T41); Precisión de requisitos y mecanismos reglamentarios del cabotaje (T42); Redacción confusa del texto normativo (T43); Referencias a la Ley 21.774 y naturaleza de disposiciones (T44); Referencias a artículos, incisos y párrafos específicos (T45)	117	P20, P29, P30
CU-16 Participación de actores y monitoreo de la reforma	Oportunidades y representación de trabajadores embarcados (T25); Comentarios meta-procedimentales sobre el envío de observaciones (T56); Solicitud de instancia formal de participación de actores del sector (T57); Monitoreo y evaluación de resultados de la reforma (T60)	54	P17, P32

5. Respuestas únicas por consulta consolidada

Cada consulta se responde una sola vez, distinguiendo lo que dice la ley vigente, lo que desarrolla el proyecto de reglamento y lo que aporta la historia legislativa. El cierre indica qué queda resuelto y qué requiere decisión. Salvo indicación, los artículos citados como «art. 3°» o «art. 6°» corresponden al DL N° 3.059 en el texto fijado por la Ley N° 21.774.

CU-01. Protección del empleo y de la tripulación chilena

Consulta: ¿La apertura del cabotaje permite reemplazar a tripulantes y oficiales chilenos por dotaciones extranjeras, y qué resguardos de empleo existen o pueden exigirse (incluidos porcentajes mínimos de tripulación chilena)?

Ley vigente. La reserva se mantiene: el cabotaje «queda reservado a las naves chilenas, con las excepciones que señala esta ley» (art. 3°, inc. 1°, DL N° 3.059, texto fijado por la Ley N° 21.774). Las excepciones que admiten naves extranjeras son acotadas y, en su mayoría, temporales: permiso para servicios regulares (1 año + 6 + 6 meses y luego obligación de operar con bandera chilena), ruta de salida (limitada a la carga de comercio exterior descargada), licitación sobre 3.000 t, cargas de hasta 3.000 t sin disponibilidad nacional y estados de excepción (15 días prorrogables dos veces). La Ley N° 21.774 sólo modificó el art. 11 de la Ley de Navegación (DL N° 2.222); no tocó su art. 14, que exige capitán, oficialidad y tripulación chilenos para enarbolar el pabellón nacional. En las naves reputadas por arriendo a casco desnudo con opción de compra, la dotación debe ser chilena a los cuatro años (art. 6°). Además, el cabotaje realizado por personas sin domicilio en Chile genera renta de fuente chilena (art. 13, DL N° 3.059).

Proyecto de reglamento. Reproduce la reserva (art. 4°), exige que el capitán sea siempre chileno cuando se autoriza dotación extranjera por escasez (art. 26) y limita esas autorizaciones a seis meses.

Historia legislativa. En la Comisión de Trabajo del Senado el Ejecutivo afirmó que se mantiene la exigencia de 100% de tripulación y oficialidad chilena del art. 14 de la Ley de Navegación y que el proyecto original que la eliminaba fue corregido por indicación; el senador Saavedra reiteró que ni ese artículo ni los arts. 19 y 20 del Código del Trabajo son modificados (Informe Boletín N° 14.532-15, pp. 7 y 15).

Respuesta. La protección esencial ya existe en la ley: naves de bandera chilena con dotación 100% chilena y excepciones temporales. Lo que la ley no contempla es un porcentaje mínimo de tripulación chilena a bordo de naves extranjeras que operan bajo las excepciones; introducirlo por reglamento impondría una carga no prevista en la ley y excedería la potestad reglamentaria, por lo que requeriría modificación legal.

La regulación laboral no corresponde a la Ley de Fomento de la Marina Mercante.

CU-02. Escasez de dotación y contratación de extranjeros

Consulta: ¿Cuándo existe «escasez» de oficiales y tripulantes chilenos, ¿quién la califica y con qué evidencia (ofertas, remuneraciones, descansos, especialidad)?

Ley vigente. La figura de escasez está en el art. 6° del DL N° 3.059 y se aplica a las naves reputadas chilenas por arriendo a casco desnudo con promesa u opción de compra: cumplidos cuatro años desde la autorización del MTT, la dotación debe ser chilena, salvo escasez, caso en que la Autoridad Marítima autoriza temporalmente dotación extranjera «mientras dure tal escasez y en las plazas o cargos que correspondan». El reglamento debe fijar las condiciones para calificarla.

Proyecto de reglamento. El art. 26 fija un test copulativo: (a) personal embarcado superior al 50% del personal vigente según título, (b) mantenido durante dos meses, (c) dos publicaciones de búsqueda separadas por siete días y (d) declaración jurada de ausencia de postulantes. La Autoridad Marítima responde en siete días corridos; la autorización dura seis meses y el capitán siempre es chileno.

Historia legislativa. El texto de la Comisión de Trabajo exigía dotación chilena al año; la ley final lo extendió a cuatro años (compárese Informe Boletín N° 14.532-15, p. 20, con el art. 6° vigente).

Respuesta. Contraste con los datos aportados en la consulta: según las cifras DIRECTEMAR 2025 citadas por participantes, están embarcados 1.004 de 3.722 oficiales (27%) y 1.365 de 4.982 tripulantes (27%). Con esos valores la condición (a) no se cumple y, por tanto, hoy no podría declararse escasez. Queda por decidir si la escasez se evalúa por cargo o especialidad —la propia ley habla de «plazas o cargos que correspondan», lo que da base para hacerlo— y si la búsqueda debe informar remuneraciones de referencia. La intervención de la Dirección del Trabajo o de sindicatos no está prevista en la ley;.

Se mantiene la propuesta del reglamento. El reglamento sobre Formación, Titulación y Carrera Profesional de personal Embarcado regula dichos aspectos.

CU-03. Formación de oficiales y tripulantes

Consulta: ¿Cómo se implementa el nuevo deber del Estado de promover la formación de oficiales y tripulantes (prácticas, cupos de embarque, instituciones formadoras)?

Ley vigente. La Ley N° 21.774 agregó al art. 1° del DL N° 3.059 que el Estado «promoverá y fomentará la formación de oficiales y tripulantes nacionales a lo largo del país, en condiciones de acceso justas y no discriminatorias». Es un mandato de política pública; no crea instrumentos específicos ni obligaciones para las navieras.

Proyecto de reglamento. El art. 1° del proyecto regula sólo el ámbito de aplicación.

Historia legislativa. El texto despachado por la Comisión de Trabajo hablaba de acceso equitativo entre hombres y mujeres; la versión final lo amplió a condiciones justas y no discriminatorias para todas las personas.

Respuesta. Se sugiere ver los programas sectoriales para instituciones formadoras. El reglamento no puede exigir cupos de embarque o aportes a navieras.

CU-04. Servicio regular y permiso anual a navieras extranjeras

Consulta: ¿Qué es un «servicio regular», ¿cómo se verifica la frecuencia de 15 días en rutas con escalas múltiples y a quién se otorga el permiso anual (empresa, nave o ruta)? ¿Qué pasa si al término del permiso la naviera no se nacionaliza?

Ley vigente. Las navieras extranjeras pueden prestar servicios regulares «únicamente si no existen servicios regulares de cabotaje prestados por navieras nacionales entre dichos puertos». La Autoridad Marítima autoriza por un año, renovable una vez por seis meses y prorrogable otros seis si la naviera acredita estar constituyéndose en Chile; al término debe operar con naves de bandera chilena. Sólo naves de eslora igual o superior a 120 m. El reglamento determina cuándo no existen servicios regulares (art. 3°, incs. 3° y 4°). El sujeto del permiso en la ley es la naviera y el ámbito son «dichos puertos»; la eslora es una condición de la nave.

Proyecto de reglamento. Define servicio regular como una recalada cada 15 días en los puertos del itinerario (art. 3° d)); la inexistencia se acredita con certificado del MTT (arts. 5° y 22 m)); la constitución en Chile se acredita con RUT e inicio de actividades ante el SII (art. 5°).

Historia legislativa. El texto de la Comisión fijaba 150 m y renovación por un año; la ley final bajó a 120 m y a 6 + 6 meses (Informe Boletín N° 14.532-15, p. 18).

Respuesta. (1) Como la ley atribuye el permiso a la naviera y lo vincula a los puertos, un cambio de nave no reinicia el plazo máximo de dos años; (2) La ley delega en el reglamento la definición de inexistencia de servicio regular, por lo que ajustar la ventana de 15 días (por ejemplo, 30 días o medición por rotación completa en rutas con escalas en zonas extremas, como Punta Arenas–Chacabuco–Lirquén–San Antonio es un requerimiento legítimo. Nótese que el diferimiento de tres años para la zona austral no alcanza a este permiso (ver CU-12). (3) Operar sin bandera chilena vencido el permiso deja la operación fuera de toda excepción: corresponde multa de hasta el 100% del flete (art. 18, DL N° 3.059; art. 27 del proyecto) y la exclusión por la Autoridad Marítima.

En resumen, el servicio regular es el que tiene recaladas cada 15 días. El permiso es otorgado a la naviera, no a la nave. La naviera debe verificar con otras navieras si existe algún servicio que cumpla con esa ruta. Es la autoridad marítima quien fiscaliza y aplican las multas correspondientes cuando se infringe la norma.

CU-05. Ruta de salida y su fiscalización

Consulta: ¿Dónde empieza y termina la «ruta de salida», cómo se aplica la gradualidad 50%/100% y cómo se fiscaliza el tope de carga (plazos VUMAR de 48 y 36 horas, verificación del tonelaje)?

Ley vigente. Las naves extranjeras que provengan del exterior y descarguen en un puerto nacional pueden hacer cabotaje «sólo en su ruta de salida», según el itinerario informado a la Autoridad Marítima, sin mover más carga de cabotaje que la de comercio exterior descargada; deben notificar al MTT y publicar itinerario y capacidad en su sitio web (art. 3°, inc. 5°). La excepción es gradual: 50% de la carga descargada el primer año y 100% el segundo (art. 3° transitorio) y en Los Lagos, Aysén y Magallanes rige desde el 20-11-2028 (art. 2° transitorio). La ley no exige eslora mínima para esta vía.

Proyecto de reglamento. Define la ruta de salida como el tránsito entre la recepción de la nave en el puerto del itinerario y el puerto de despacho previo a su salida (art. 6°); exige aviso por VUMAR y correo 48 horas antes de la primera recalada y cambios dentro de 36 horas. La gradualidad y el diferimiento austral sólo se recogen por remisión en el artículo transitorio.

Historia legislativa. La Asociación Nacional de Armadores propuso limitar el cabotaje incidental al 25% de la capacidad; no fue acogido (Informe Boletín N° 14.532-15, p. 11).

Respuesta. La gradualidad y el diferimiento rigen por ley, aunque el art. 6° no los repita. Iniciar la ruta de salida en el último puerto de descarga (propuesta repetida) y ampliar el aviso a 72 horas son opciones no viables de acuerdo a la operación naviera y los objetivos de la modificación legal. No corresponde exigir por analogía los 120 m. La verificación del tope puede apoyarse en los controles de manifiestos que la ley ya autoriza (art. 3°, inc. 10°).

CU-06. Licitación, no disponibilidad y umbral de 3.000 t

Consulta: ¿Cómo funcionan la licitación sobre 3.000 t y la autorización por falta de naves chilenas (plazos de espera, agregación de usuarios, ¿qué pasa si no hay oferta chilena?, ¿cómo se comparan ofertas)?

Ley vigente. Sobre 3.000 t pueden participar naves extranjeras previa licitación pública del usuario «convocada con la debida anticipación»; se impugna ante el MTT en tres días hábiles «contado desde la fecha de la adjudicación», y éste resuelve en diez días hábiles, prorrogables cinco. Hasta 3.000 t, sin naves chilenas disponibles, la Autoridad Marítima autoriza naves extranjeras de 120 m o más; el reglamento fija cuándo no hay disponibilidad (art. 3°, incs. 6° a 8°).

Proyecto de reglamento. Arts. 8° a 13: convocatoria con 30 días hábiles (15 si son hasta dos viajes), avisos en prensa y web, apertura ante notario, adjudicación a nave extranjera sólo si su oferta es inferior a la de nave chilena (art. 9° e)); reclamo en tres días desde la notificación (art. 10); multa de 1% a 25% si se acoge el reclamo tras el embarque (art. 12). No disponibilidad: atraso superior a 3 días (2 para perecibles) (art. 13).

Respuesta. Hay cuatro puntos a corregir o precisar: (1) el art. 10 cuenta el plazo de reclamo desde la notificación, mientras la ley lo cuenta desde la adjudicación; (2) el art. 8° exige que cada embarque parcial sea de al menos 3.000 t, requisito que la ley no contiene; (3) el art. 9° e) no resuelve qué ocurre si no hay oferta chilena —conviene declarar que en ese caso puede adjudicarse a nave extranjera—; (4) la agregación de demanda de varios usuarios no está regulada (el art. 16 sí la admite para la reserva internacional, lo que ofrece un modelo). El plazo de espera (3 días o la propuesta de 7) está delegado al reglamento. Ajustar la comparación de ofertas por diferencias tributarias o laborales iría más allá de la «licitación pública» que prevé la ley.

CU-07. Bandera, reputación de naves y reemplazos

Consulta: ¿Cómo se articulan la bandera chilena, la reputación de naves extranjeras, el arrendamiento a casco desnudo, los reemplazos y el tonelaje de naves en construcción, y cómo se evita que desplacen la reserva?

Ley vigente. El art. 6° del DL N° 3.059 fija: reputación hasta 100% del tonelaje propio para naves de 120 m o más, de hasta cinco años, arrendadas a casco desnudo con opción de compra (plazo de ocho o diez años;

dotación chilena a los cuatro); reemplazo temporal por pérdida de navegabilidad calificada por la Autoridad Marítima (seis meses prorrogables); fletamentos de hasta seis meses renovables, hasta el 50% del número de naves de la flota registrada, sólo para empresas con arqueo bruto de 9.000 o más y naves de 120 m que no hayan estado en el registro chileno en tres años; los contratos se remiten al MTT dentro de siete días hábiles desde su suscripción. Las naves en construcción en astilleros nacionales cuentan como tonelaje propio.

Proyecto de reglamento. El art. 26 reproduce la regla y define «naves en operación» (certificados vigentes, dotación mínima embarcada y navegación efectiva en el último semestre).

Historia legislativa. El texto de la Comisión exigía 150 m y cinco años fuera del registro; la Asociación Nacional de Armadores advirtió que 12 de 23 naves reputadas en 2023 medían menos de 150 m (Informe Boletín N° 14.532-15, pp. 11 y 20). La ley final optó por 120 m y tres años.

Respuesta. La ley ya fija los límites que impiden un desplazamiento permanente (plazos, 50% de la flota, piso de 9.000 de arqueo bruto, dotación chilena). Quedan precisiones: definir desde qué grado de avance una nave «en construcción» suma tonelaje (se propuso 75% certificado), aclarar si las carenas y mantenciones obligatorias califican como pérdida de navegabilidad y armonizar el plazo de entrega de contratos (el art. 26 dice siete días antes del transporte; la ley, siete días hábiles desde la suscripción).

CU-08. Plazos, certificaciones y silencio administrativo

Consulta: ¿Qué plazos tienen las certificaciones habilitantes (arts. 5° y 13) y qué efecto tiene el silencio de la autoridad?

Ley vigente. La ley fija plazos sólo para algunos actos: impugnación de licitaciones (3 + 10 + 5 días hábiles), reconsideración de exclusiones (3 días hábiles) y autorizaciones de emergencia (15 días). El resto se remite al reglamento.

Proyecto de reglamento. Fija plazos para la reserva internacional (certificado en 3 o 1 días hábiles con presunción de no disponibilidad si no se emite, art. 16), para la escasez (7 días corridos, art. 26) y para los avisos VUMAR (48/36 horas, art. 6°), pero no para el certificado de inexistencia de servicio regular (art. 5°) ni para la comunicación del MTT del art. 13.

Respuesta. Se recomienda fijar plazo y efecto del silencio en los arts. 5° y 13 —el art. 16 ofrece el modelo— y uniformar el cómputo en días hábiles o corridos (el art. 16 b) mezcla ambos). En ausencia de regla especial rigen las normas generales de silencio de la Ley N° 19.880, citada en los vistos del proyecto.

CU-09. Transparencia y registros públicos

Consulta: ¿Qué información debe ser pública (certificados, permisos, itinerarios) y cuál puede reservarse por seguridad?

Ley vigente. Las navieras deben publicar en su sitio web itinerario, características, capacidad y contacto de las naves (art. 3°, inc. 5°), y a las resoluciones del MTT «se les dará publicidad» (art. 4°).

Proyecto de reglamento. Publicación de resoluciones generales en el Diario Oficial y en la web; resoluciones particulares notificadas y publicadas (arts. 23 y 25); archivo público de ofertas (art. 17) y registro de convenios (art. 18).

Respuesta. Se sugiere publicar en la web del MTT los certificados de inexistencia de servicio regular y la nómina de permisos vigentes con sus fechas de término, lo que responde a la inquietud de continuidad encubierta. La obligación de publicar itinerarios es legal; una excepción general para rutas estratégicas no puede crearse por reglamento, aunque sí puede establecerse un reporte reservado adicional a la Armada.

Todos los datos son públicos. Las navieras chilenas deben informar en sus paginas los itinerarios de sus naves. Además, esta información debe estar publicada en el Observatorio Marítimo.

CU-10. Sanciones, fiscalización y coordinación institucional

Consulta: ¿Qué sanciones existen, cómo se gradúan, es proporcionado el depósito del 20% para apelar y quién fiscaliza las condiciones laborales a bordo?

Ley vigente. El DL N° 3.059 sanciona el embarque que infrinja la reserva con multa de hasta el 100% del valor del flete, aplicable indistintamente a usuarios, fletadores, armador o sus agentes, y también a quien no embarque la carga contratada o no respete el precio (art. 18); las demás infracciones referidas a una nave, con 1 a 50 pesos oro por tonelada de registro grueso (art. 17). El MTT debe consultar a la Autoridad Marítima y, cuando corresponda, al Ministerio de Relaciones Exteriores (art. 4°, inc. final).

Proyecto de reglamento. Art. 27: la Autoridad Marítima local investiga y aplica la multa; apelación en cinco días hábiles ante el Director General con depósito del 20%. El art. 12 fija 1% a 25% y excluye las sanciones del art. 18 cuando se acoge un reclamo de licitación. El art. 2° asigna la fiscalización técnica a DIRECTEMAR y la comercial al MTT.

Historia legislativa. Fundación Mascarona señaló que la Dirección del Trabajo fiscaliza poco las naves chilenas y carece de competencia sobre naves de bandera extranjera (Informe Boletín N° 14.532-15, p. 10).

Respuesta. La base sancionatoria existe en la ley (arts. 17 y 18), de modo que no es efectivo que el incumplimiento carezca de sanción. Faltan criterios de graduación (gravedad, reiteración, beneficio obtenido) y conviene revisar la exclusión del art. 18 que hace el art. 12, pues un reglamento no puede rebajar la sanción legal. La competencia laboral no la otorga este reglamento. Se revisarán las exclusiones de los artículos 12 y 18.

CU-11. Seguridad, ambiente, ilícitos y exclusión de naves

Consulta: ¿Cómo se excluyen naves extranjeras peligrosas, qué controles de carga, narcotráfico y ambiente se aplican y por qué el reglamento no los desarrolla?

Ley vigente. La Autoridad Marítima local puede excluir naves extranjeras del cabotaje con antecedentes técnicos que evidencien peligro para la seguridad de la navegación, el medio ambiente acuático o para evitar ilícitos, con reconsideración ante el Director General en tres días hábiles (art. 3°, inc. 9°). Toda carga de cabotaje puede pasar controles de verificación de manifiestos y los contenedores vacíos inspeccionados deben sellarse (inc. 10°).

Proyecto de reglamento. No desarrolla ninguna de las dos facultades; tampoco contiene normas ambientales ni referencias al practicaje.

Respuesta. Las facultades rigen directamente por la ley. Las exigencias ambientales y de practicaje no es parte del reglamento por existir otras instancias regulatorias.

CU-12. Zonas australes, soberanía y Reserva Naval

Consulta: ¿Cómo protege la reforma a Los Lagos, Aysén y Magallanes, qué normas se difieren, ¿qué ocurre con la conectividad de zonas aisladas, la soberanía y la Reserva Naval?

Ley vigente. El art. 2° transitorio difiere por tres años (hasta el 20-11-2028, según nota BCN) sólo el inciso quinto del art. 3° —ruta de salida— y el art. 6° —reputación— para el cabotaje «entre puntos ubicados» en esas regiones. No difiere el permiso para servicios regulares, la licitación ni la autorización de hasta 3.000 t. Las naves de pasajeros extranjeras de menos de 400 plazas sólo operan entre Arica y Parinacota y Los Ríos. El art. 3° de la Ley N° 21.774 declara que no se modifica el régimen de aguas interiores ni el Tratado de Paz y Amistad con Argentina de 1984. El art. 14 del DL N° 3.059 permite licitar subsidios para tráficos especiales no cubiertos por navieras nacionales.

Proyecto de reglamento. Remite al transitorio legal («sin perjuicio»), sin desarrollar su alcance territorial ni mencionar el art. 3° de la ley.

Historia legislativa. El Ejecutivo sostuvo que la Reserva Naval se mantiene y sólo la integran naves chilenas; ARMASUR y el Sindicato Mar del Sur destacaron la función de soberanía e integración territorial del cabotaje austral (Informe Boletín N° 14.532-15, pp. 7, 13 y 14).

Respuesta. Hallazgo relevante: los participantes suelen asumir que toda la apertura se difiere en el sur, pero el permiso anual rige desde la vigencia del reglamento también en rutas australes; por eso el estándar de servicio regular (CU-04) es la principal salvaguarda disponible. Si «entre puntos ubicados» exige que ambos extremos estén en las regiones australes, una ruta Punta Arenas–San Antonio quedaría fuera del diferimiento; Para la conectividad de zonas aisladas existe ya la herramienta de subsidio del art. 14.

CU-13. Cabotaje de pasajeros y cruceros

Consulta: ¿Pueden operar cruceros o naves de pasajeros extranjeras de menos de 400 plazas en el sur austral cuando no hay oferta nacional?

Ley vigente. Las naves de pasajeros extranjeras pueden hacer cabotaje entre puertos si tienen al menos 400 plazas, pernoctación a bordo y fines turísticos; las de menos de 400 sólo entre puertos ubicados entre Arica y Parinacota y Los Ríos; Juan Fernández e Isla de Pascua quedan exceptuados de la exigencia de operar entre puertos (art. 3°, inc. 2°). Para el transporte exclusivo de pasajeros sin naves chilenas disponibles, la Autoridad Marítima debe autorizar (inc. 8°).

Proyecto de reglamento. Reproduce el esquema (arts. 4° y 13).

Respuesta. Resuelta por la ley: el sur austral queda fuera de la excepción para naves de menos de 400 plazas y el reglamento no puede ampliarla. Un tratamiento distinto requiere modificación legal.

El Landing no constituye cabotaje. Desde la región de los Ríos hacia el norte se considera cabotaje de pasajeros. Las naves de me nos de 400 plazas no pueden hacer cabotaje de pasajeros. El Landing se refiere a bajar pasajeros en puertos intermedios del país, no a desembarcar en el puerto final del mismo país.

CU-14. Definición de cabotaje, comercio exterior y reserva internacional

Consulta: ¿Qué es cabotaje y qué no lo es (carga de comercio exterior, contenedores vacíos) y cómo opera la compensación de la reserva de carga internacional?

Ley vigente. Es cabotaje el transporte de carga entre puntos del territorio nacional y hacia artefactos navales en el mar territorial o la ZEE; «en ningún caso» lo es el transporte de carga de comercio exterior entre puertos chilenos ni el de contenedores vacíos (art. 3°, inc. 1°). La reserva internacional (art. 4°) es un régimen distinto, basado en reciprocidad.

Proyecto de reglamento. Reproduce la definición (art. 4°); identifica al usuario de transporte internacional por la declaración aduanera (art. 3° c)). El art. 21 permite compensar en el año siguiente los fletes de la reserva internacional.

Historia legislativa. El texto de la Comisión condicionaba la exclusión del comercio exterior a la inexistencia de servicios nacionales y encargaba al reglamento su verificación; la ley final eliminó ambas cosas, acogiendo lo pedido por armadores y la Cámara Marítima Portuaria (Informe Boletín N° 14.532-15, pp. 12, 13 y 17).

Respuesta. Resuelta por la ley: la exclusión es incondicional. Sólo resta precisar la prueba documental (declaración aduanera) para casos de tránsito o zona franca. La compensación del art. 21 se refiere a la reserva internacional del art. 4° y no a la reserva de cabotaje. Se debe definir dentro del reglamento lo que es la carga del comercio exterior.

CU-15. Técnica normativa y adecuación del reglamento a la ley

Consulta: ¿Qué errores de redacción, remisiones o contradicciones con la ley tiene el proyecto de reglamento y cómo corregirlos?

Ley vigente. Rige el principio de jerarquía: el reglamento debe ajustarse a la ley. El art. 1° transitorio de la Ley N° 21.774 obliga a adecuarlo dentro de doce meses (hasta el 19-11-2026) y a someterlo a consulta de la Autoridad Marítima.

Proyecto de reglamento. La revisión del articulado detectó las discrepancias que se detallan en la sección 6.

Respuesta. Requiere ajustes de redacción antes de la toma de razón. Ver tabla de hallazgos (sección 6).

Se debe considerar lo expuesto en el punto 6 de este informe.

CU-16. Participación de actores y monitoreo de la reforma

Consulta: ¿Qué instancias de participación tendrán trabajadores, armadores y otros actores, y cómo se evaluarán los resultados de la reforma?

Ley vigente. La ley sólo exige consultar el reglamento a la Autoridad Marítima (art. 1° transitorio) y que el MTT consulte a la Autoridad Marítima y a Relaciones Exteriores (art. 4°). No establece indicadores ni evaluación.

Proyecto de reglamento. El MTT debe oír a armadores o usuarios interesados antes de resolver, quienes pueden asistir con su gremio (art. 25). No contempla monitoreo.

Historia legislativa. En la Cámara se propuso consultar el reglamento a representantes de trabajadores y a gremios de armadores: no quedó en la ley. El Ejecutivo estimó ahorros de hasta USD 245 millones anuales y bajas de fletes de 19% a 39%.

Respuesta. Se sugiere un informe anual con indicadores (tonelaje de cabotaje, tarifas, empleo embarcado, flota nacional, permisos otorgados, sanciones) basado en las estadísticas de MTT y DIRECTEMAR, que permita evaluar los impactos de las modificaciones, pero no es materia de reglamento

6. Hallazgos de verificación: proyecto de reglamento frente a la ley

La lectura cruzada del proyecto con el DL N° 3.059 y la Ley N° 21.774 muestra los siguientes puntos.

N°	Artículo	Observación	Fundamento
1	Art. 10	Plazo de reclamo en licitación contado desde la notificación.	La ley lo cuenta «desde la fecha de la adjudicación» (art. 3°, inc. 7°, DL 3.059).
2	Art. 8°	Exige que los embarques parciales no sean inferiores a 3.000 t.	La ley sólo exige «volúmenes de carga superiores a 3.000 toneladas» (inc. 6°).
3	Art. 12	Multa de 1% a 25% y excluye las sanciones del art. 18 de la ley.	El art. 18 del DL 3.059 fija hasta 100% del flete para embarques contrarios a la reserva.
4	Art. 9° e)	Adjudicación a nave extranjera «sólo si» su oferta es inferior a la chilena.	No resuelve el caso sin oferta chilena.
5	Art. 22 i)	La excepción por necesidad pública remite al literal g) (reemplazo de naves).	En la ley la excepción se refiere a la regla de tres años fuera del registro (literal h)).
6	Art. 22 m)	Certificación de inexistencia cuando no exista «una empresa naviera».	El art. 5° y la ley hablan de navieras nacionales.
7	Arts. 22 h) y 26	«Arqueo bruto de 9.000 toneladas».	La ley dice «arqueo bruto de 9.000»; el arqueo bruto es adimensional.
8	Art. 26 (inc. final)	Contratos se entregan siete días antes del inicio del transporte.	La ley exige remitirlos dentro de siete días hábiles desde su suscripción (art. 6°, inc. 3°).
9	Arts. 5° y 13	Sin plazo para el certificado del MTT ni efecto del silencio.	El art. 16 sí los regula para un caso análogo.
10	Art. 16 b)	Mezcla días corridos (servicio) y hábiles (certificado).	Genera cómputos dispares.
11	Art. 6°	No explicita la gradualidad 50%/100% ni el diferimiento austral.	Arts. 2° y 3° transitorios de la Ley 21.774.
12	Omisión	No desarrolla la exclusión de naves ni los controles de manifiestos y sellado.	Art. 3°, incs. 9° y 10°, DL 3.059.
13	Omisión	No menciona aguas interiores ni el Tratado de 1984.	Art. 3° de la Ley 21.774.
14	Art. 26 a)	Umbral de 50% de personal embarcado.	Con datos DIRECTEMAR 2025 citados en la consulta (27%) no se cumple.

N°	Artículo	Observación	Fundamento
15	Forma	«TÍTULO V»; «Ministerio de Transporte» (arts. 15 y 25); «transito» (art. 6°); falta punto final (art. 21); disposición transitoria única titulada «Artículo primero».	—

Anexo . Listado de los 61 temas de la consulta

Este anexo reproduce los 61 temas identificados. Para cada tema se indica el número abreviado usado en el informe (T1 a T61), el número de respuestas únicas que lo plantean, su estado preliminar y la consulta consolidada (CU) donde se responde.

Una misma respuesta puede plantear varios temas, por lo que la columna «Respuestas» no suma las 322 respuestas únicas de la consulta. El tema T58 (fragmentos sin contenido sustantivo) no se incluye en ninguna consulta consolidada.

Tema	Nombre	Respuestas	Consulta
T1	Protección del cabotaje para naves y trabajadores nacionales	34	CU-01
T2	Alcance y condiciones de la excepción de cabotaje para navieras extranjeras	48	CU-04
T3	Excepciones y exclusiones a la reserva de cabotaje	16	CU-11
T4	Adecuación del Reglamento a la Ley 21.774 y protección de la Marina Mercante Nacional	75	CU-15
T5	Observaciones sobre estándar de servicio regular y vacíos procedimentales del permiso	19	CU-04
T6	Período de observación para verificar frecuencia	1	CU-04
T7	Crítica a la definición de inexistencia de servicio regular nacional (art. 5)	43	CU-04
T8	Definición y alcance de 'ruta de salida'	36	CU-05
T9	Control y fiscalización del cabotaje en ruta de salida de naves extranjeras (art. 6)	38	CU-05
T10	Aclaraciones sobre licitación art. 9 y calificación de naviero chileno	28	CU-06
T11	Vacíos procedimentales en la presunción de no disponibilidad de naves chilenas (observaciones ENAP)	36	CU-06
T12	Tripulación chilena obligatoria y control de reputación/waiver	49	CU-07
T13	Exigencia de bandera y dotación chilena	47	CU-07
T14	Naves reputadas como chilenas	29	CU-07
T15	Pasajeros, cruceros y turismo marítimo	26	CU-13
T16	Transporte internacional y reserva de carga	7	CU-14
T17	Composición, prioridad y reconocimiento de la tripulación chilena	123	CU-01
T18	Resguardo legal y protección del trabajo marítimo chileno	96	CU-01
T19	Protección del empleo de tripulantes chilenos	72	CU-01
T20	Defensa del empleo nacional frente a tripulación/empleo extranjero	12	CU-01

Tema	Nombre	Respuestas	Consulta
T21	Artículo 26 - escasez de dotación chilena y contratación de extranjeros	58	CU-02
T22	Determinación de la escasez de dotación nacional	47	CU-02
T23	Formación y prácticas profesionales de oficiales y tripulantes	82	CU-03
T24	Régimen de tripulación y formación de oficiales nacionales	6	CU-03
T25	Oportunidades y representación de trabajadores embarcados	34	CU-16
T26	Propuestas de dotación, capacitación y fiscalización laboral	35	CU-02
T27	Filas de datos estadísticos por período anual	1	CU-02
T28	Estadísticas DIRECTEMAR sobre oficiales, tripulantes y flota	13	CU-02
T29	Preguntas sobre plazos de certificación y acreditación	3	CU-08
T30	Plazos y períodos regulatorios específicos	59	CU-08
T31	Plazos aplicables y vigencia de permisos ante cambio de nave	46	CU-04
T32	Registros públicos y transparencia regulatoria en cabotaje	32	CU-09
T33	Plataforma oficial de empleo marítimo y transparencia	2	CU-02
T34	Régimen de excepciones y consecuencias por incumplimiento en el Reglamento	35	CU-10
T35	Sanciones por incumplimiento normativo en el cabotaje	6	CU-10
T36	Controles y requisitos operativos para naves de cabotaje	36	CU-11
T37	Coordinación interinstitucional y protocolos de fiscalización	13	CU-10
T38	Criterios objetivos y transparencia en licitaciones y exclusión de naves	36	CU-06
T39	Alcance y definición del cabotaje	22	CU-14
T40	Definición legal de cabotaje y reserva de tripulación	22	CU-01
T41	Solicitud de mayor claridad en el articulado	55	CU-15
T42	Precisión de requisitos y mecanismos reglamentarios del cabotaje	74	CU-15
T43	Redacción confusa del texto normativo	34	CU-15
T44	Referencias a la Ley 21.774 y naturaleza de disposiciones	35	CU-15
T45	Referencias a artículos, incisos y párrafos específicos	29	CU-15
T46	Omisiones regulatorias respecto a vigencia diferida en regiones australes y otros vacíos del reglamento	39	CU-12
T47	Régimen transitorio territorial para Los Lagos, Aysén y Magallanes	40	CU-12
T48	Riesgo para conectividad de zonas extremas por apertura del cabotaje	25	CU-12
T49	Pérdida de soberanía y capacidad estratégica marítima	32	CU-12
T50	Reserva Naval y fomento de la Marina Mercante	15	CU-12
T51	Áreas protegidas y contingencia ante derrames	8	CU-11
T52	Crimen organizado, narcotráfico y seguridad portuaria	8	CU-11
T53	Apertura del mercado a naves extranjeras e incentivos para mitigar su impacto laboral	88	CU-01
T54	Desarrollo de la Marina Mercante Nacional y sus trabajadores	88	CU-01
T55	Insuficiente protección y fomento a la marina mercante nacional	59	CU-01
T56	Comentarios meta-procedimentales sobre el envío de observaciones	15	CU-16
T57	Solicitud de instancia formal de participación de actores del sector	27	CU-16

Tema	Nombre	Respuestas	Consulta
T58	Fragmentos sin contenido sustantivo clasificable	25	No incluido
T59	Costos logísticos y continuidad operacional	21	CU-06
T60	Monitoreo y evaluación de resultados de la reforma	19	CU-16
T61	Impactos y salvaguardas ambientales del cabotaje	28	CU-11