

INFORMATIVO N° 334

MAT: Análisis de la Ley N° 21.774, de 19.11.25, que “Modifica la Ley de Fomento de la Marina Mercante y la Ley de Navegación, para fomentar la competencia en el mercado del cabotaje marítimo”.

Viña del Mar, 21 de Noviembre de 2025
C-039

Estimados (s) Señor(es):

A continuación les hacemos llegar un análisis de la Ley N° 21.774, publicada el 19.11.25, que contiene modificaciones al Decreto Ley N° 3059, de 1979, la Ley de Fomento de la Marina Mercante, y al Decreto Ley N° 2.222, de 1978, la Ley de Navegación.

Realizaremos este análisis en orden inverso al de la ley.

I. MODIFICACIONES A LA LEY DE NAVEGACION (DECRETO LEY N° 2.222 DE 1978):

- a) La Ley que se informa introduce una modificación al inciso segundo del artículo 11 de la Ley de Navegación, eliminándose de la letra (a) las expresiones *“que su presidente, gerente y mayoría de directores o administradores, según sea el caso, sean chilenos; y que la mayoría del capital social pertenezca a personas naturales o jurídicas chilenas”*.
- b) Se eliminan de la letra (b) las expresiones *“que sus administradores, en su caso, sean chilenos”*.
- c) Se elimina la letra (c).

Como consecuencia de estas modificaciones, el artículo 11 de la Ley de Navegación quedaría como sigue:

“Artículo 11: Para matricular una nave en Chile se requiere que su propietario sea chileno y que se cumplan los demás requisitos que este Título establece.

Si la nave fuere de propiedad de más de una persona o lo fuere de una persona jurídica, deberán aplicarse las reglas siguientes:

- a) *Si el propietario de una nave fuere una sociedad, se considerará chilena siempre que tenga en Chile su domicilio principal y su sede real y efectiva.*
- b) *Si la nave perteneciere a una comunidad, se considerará chilena siempre que la mayoría de los comuneros sean chilenos, estén domiciliados y residan en Chile; y que la mayoría de los derechos en la comunidad pertenezcan a personas naturales o jurídicas chilenas.*
- c) *Podrán también matricularse en Chile las naves especiales con excepción de las pesqueras, pertenecientes a personas naturales o jurídicas extranjeras domiciliadas en el país siempre que tengan en Chile el asiento principal de sus negocios, y ejerzan en el país alguna profesión o industria en forma permanente. Estos hechos deberán comprobarse a satisfacción de la Autoridad Marítima. La dirección podrá, por razones de seguridad nacional, imponer a estas naves normas especiales restrictivas de sus operaciones.*

Sin perjuicio de lo anterior, aplicando el principio de reciprocidad internacional, la Autoridad Marítima podrá liberar de las exigencias de este artículo, en condiciones de equivalencia, las empresas pesqueras constituidas en Chile con participación mayoritaria de capital extranjero, cuando en el país de origen de dichos capitales existan requisitos de matrícula de naves extranjeras y disposiciones para el desarrollo de las actividades pesqueras acordes a dicho principio, a que se puedan acoger personas naturales o jurídicas de Chile. Para los efectos de determinar la reciprocidad y equivalencia, se requerirá certificación previa del Ministerio de Relaciones Exteriores”.

II. MODIFICACIONES A LA LEY DE FOMENTO DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL (DL 3.059 DE 1978):

- a) Se agrega, en el inciso primero del artículo 1, el siguiente texto:

“Asimismo, el Estado, en concordancia con las necesidades de la industria nacional, promoverá y fomentará la formación de oficiales y tripulantes nacionales a lo largo del país, en condiciones y acceso justas y no discriminatorias para todas las personas”.

- b) Se reemplaza el artículo 3 por el siguiente:

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

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

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

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

Asimismo, las naves mercantes extranjeras que provengan desde el exterior y descarguen carga en un puerto nacional podrán realizar cabotaje entre puertos

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

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

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

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

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

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

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

- c) Se modifica el artículo 4, de manera que cualquiera referencia a la “Comisión” queda reemplazada por una referencia expresa al “Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones”.
- d) Hay algunas modificaciones menores al artículo 5°, en que nuevamente se reemplaza la referencia a la “Comisión” por la referencia al “Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones”, indicándose que cuando corresponda este Ministerio deberá consultar a la Autoridad Marítima y/o al Ministerio de Relaciones Exteriores.
- e) Se reemplaza el artículo 6° por el siguiente:

“Artículo 6.- Para los efectos de las disposiciones de esta ley, se reputan como chilenas hasta en un 100% de sus tonelajes propios las naves de una eslora mayor o igual a 120 metros arrendadas por empresas navieras chilenas a casco desnudo con promesa u opción de compra, cuya antigüedad de construcción no sea mayor a cinco años, siempre que el plazo para celebrar el contrato prometido o hacer efectiva la opción de compra no sea superior a ocho años. Si la antigüedad de construcción de dichas naves no es superior a un año, el plazo para celebrar el contrato prometido o hacer efectiva la opción de compra podrá aumentarse hasta un total de diez años. Transcurridos cuatro años desde la autorización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para la reputación de la nave objeto del contrato de promesa u opción de compra, la dotación de la nave deberá ser de nacionalidad chilena. No obstante, si al momento de cumplir dicho plazo existe escasez de oficiales y tripulantes chilenos, la Autoridad Marítima autorizará temporalmente la contratación de dotación extranjera mientras dure tal escasez y en las plazas o cargos que correspondan. Un reglamento determinará las condiciones y requisitos para calificar la escasez de dotación. Se considerarán como de tonelaje propio las naves bajo pabellón chileno y aquellas en construcción en astilleros nacionales.

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

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

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

En los casos a que se refiere el inciso anterior, los contratos de arrendamiento con promesa u opción de compra no deberán convenirse a un plazo mayor de ocho años, y el precio total del arrendamiento con promesa u opción de compra por todo el plazo pactado no podrá exceder de tres veces el valor del capital que se mantenga efectivamente enterado. Asimismo, si la antigüedad de construcción de dichas naves no es superior a un año, el plazo para celebrar el contrato prometido o hacer efectiva

la opción de compra podrá aumentarse hasta un total de diez años. Transcurridos cuatro años desde la autorización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para la reputación de la nave objeto del contrato de promesa u opción de compra, la dotación de la nave deberá ser de nacionalidad chilena. No obstante, si al momento de cumplir dicho plazo existe escasez de oficiales y tripulantes chilenos, la Autoridad Marítima autorizará temporalmente la contratación de dotación extranjera mientras subsista tal escasez y en las plazas o cargos que correspondan. Un reglamento determinará las condiciones y requisitos para calificar la escasez de dotación.

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

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

La infracción a lo dispuesto en este artículo será sancionada en conformidad a las normas del artículo 17.”

III. RESUMEN DE LA REFORMA AL DL N° 2.222 DE 1978 – LEY DE NAVEGACIÓN:

a) Contexto General

El Decreto Ley N° 2.222 de 1978 – Ley de Navegación – en su versión original, establecía restricciones estrictas de nacionalidad para considerar una nave como chilena. La Reforma elimina esas restricciones con el propósito de abrir la industria marítima al capital y administración extranjeros, armonizándola con las modificaciones al DL N° 3.059 (Ley de Fomento a la Marina Mercante) y promoviendo mayor competencia y flexibilidad.

b) Eliminación de exigencias de nacionalidad en la letra a)

Antes de la reforma: se requería que el presidente, gerente y mayoría de los directores o administradores fueran chilenos, y que la mayoría del capital social perteneciera a personas naturales o jurídicas chilenas.

Después de la reforma: se eliminan completamente esas exigencias. Una empresa con capital y/o administración extranjeros podrá poseer una nave bajo pabellón chileno, siempre que cumpla los demás requisitos técnicos y registrales. Bastará que la sociedad propietaria tenga en Chile su domicilio principal y la sede real y efectiva de sus actividades.

c) Eliminación de exigencia de administradores chilenos en la letra b)

Antes: las comunidades propietarias de naves y/o artefactos navales debían tener “administradores chilenos”.

Después: se elimina ese requisito, lo que significa que una nave de una comunidad propietaria se considerará chilena siempre que los comuneros sean chilenos, estén domiciliados y residan en Chile, y la mayoría de los derechos en la comunidad pertenezcan a personas naturales o jurídicas chilenas, pudiendo la administración estar en manos de extranjeros.

d) Derogación completa de la letra c)

Antes: la letra c) contemplaba limitaciones relacionadas con la nacionalidad de los socios de una sociedad propietaria de naves o de los comuneros en el dominio de la misma.

Después: se elimina este requisito íntegramente, lo que significa que las sociedades socias de una sociedad propietaria o las comunidades propietarias estarán libres de los requisitos de las letras a) y b) anteriores, pudiendo ser completamente “extranjeras”.

e) Efectos Jurídicos y Económicos de la Reforma

1. Liberalización del régimen de propiedad de naves: el régimen se liberaliza sustancialmente, permitiéndose la participación de extranjeros en el capital y en la administración de sociedades o comunidades propietarias de naves.
2. Homologación con el DL N° 3.059: ambas reformas permiten la participación de navieras extranjeras y la reputación como chilenas de ciertas naves extranjeras.

3. Apertura a la inversión extranjera directa: facilita la entrada de capital extranjero y la operación bajo bandera chilena.

IV. RESUMEN DE LA REFORMA AL DL N° 3.059 DE 1979 – LEY DE FOMENTO A LA MARINA MERCANTE NACIONAL:

1. Promoción de la formación marítima nacional (art. 1)

El Estado deberá promover la formación de oficiales y tripulantes chilenos en condiciones de acceso justas y no discriminatorias, a fin de fortalecer el capital humano de la marina mercante nacional.

2. Nueva definición y régimen del cabotaje (art. 3 reemplazado)

Se redefine el cabotaje como el transporte marítimo, fluvial o lacustre de carga o pasajeros entre puntos del territorio nacional, incluyendo artefactos navales en el mar territorial o zona económica exclusiva (ZEE).

No se considera cabotaje (a) el transporte de carga de comercio exterior entre puertos chilenos ni (b) el traslado de contenedores vacíos entre puntos del territorio nacional.

Se introduce una apertura parcial al cabotaje para naves extranjeras:

- Naves turísticas extranjeras con capacidad igual o mayor a 400 pasajeros podrán operar entre puertos nacionales.
- En casos excepcionales, también naves con capacidad menor a 400 pasajeros entre las regiones de Arica y Parinacota y de Los Ríos.
- La exigencia relativa a que el cabotaje de pasajeros por naves extranjeras debe desarrollarse solamente entre “puertos”, no será aplicable a las recaladas de naves en el Archipiélago Juan Fernández y en la Isla de Pascua, lo que significa que, respecto de estos lugares, las naves extranjeras podrán realizar cabotaje de pasajeros entre puertos o puntos del Archipiélago Juan Fernández e Isla de Pascua.
- Se autoriza el servicio regular de cabotaje de carga entre puertos chilenos si no existen servicios regulares de cabotaje prestados por navieras chilenas. Se requerirá autorización de la Autoridad Marítima, que tendrá una duración de un año y será prorrogable por una sola vez por 6 meses. Si la naviera extranjera

acredita que se encuentra en proceso de constitución como empresa chilena, podrá solicitar una prórroga adicional de 6 meses.

- Las naves mercantes extranjeras provenientes del exterior que descarguen carga en un puerto chileno, podrán realizar cabotaje entre puertos chilenos sólo en su ruta de salida, según itinerario informado a la Autoridad Marítima.
- Tratándose de volúmenes de carga superiores a 3.000 toneladas, las naves extranjeras podrán participar en el cabotaje previa licitación pública.
- Tratándose de volúmenes de carga iguales o inferiores a 3.000 toneladas, y no existiendo disponibilidad de naves bajo pabellón nacional, la Autoridad Marítima autorizará el embarque de dichas cargas en naves mercantes extranjeras, siempre que sean de una eslora mayor o igual a 120 metros. Igual autorización deberá darse cuando se trate de transporte exclusivo de pasajeros.

3. Reorganización institucional (art. 4 modificado)

Se elimina la Comisión de Fomento de la Marina Mercante, transfiriendo sus funciones al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT). El MTT deberá actuar en coordinación con la Autoridad Marítima y el Ministerio de Relaciones Exteriores, y emitir resoluciones fundadas, públicas y notificadas.

4. Reputación de naves extranjeras como chilenas (art. 6 reemplazado)

El nuevo artículo 6 del D.L. 3.059 mantiene los mismos supuestos de reputación que consideraba la norma sustituida, a través de los cuales una empresa naviera chilena puede aumentar su capacidad de carga (o, en su caso, generar dicha capacidad), mediante el empleo de naves extranjeras tomadas en fletamiento o arrendamiento, pero introduce nuevas exigencias respecto del tamaño mínimo de las naves y de la nacionalidad de su tripulación, a la vez que aclara algunas situaciones que generaban dudas conforme al antiguo texto, como si todas las hipótesis de reputación requerían de autorización previa.

La hipótesis de reputación igualmente se mantienen en el mismo orden en que lo estaban conforme a la norma sustituida, conservándose con ello una concordancia entre esta disposición y el Art. 59 N° 5 de la Ley sobre Impuesto a la Renta, que a su vez establece el impuesto adicional que se aplica sobre las remuneraciones pagadas al exterior por el fletamiento o el arrendamiento de naves extranjeras que se empleen en cabotaje e igualmente consagra una exención a dicho impuesto que se aplica en algunos de los supuestos de reputación.

De acuerdo con el nuevo inciso primero del Art. 6, se reputarán como chilenas, hasta por un máximo del 100% del tonelaje propio, las naves de eslora mayor o igual a 120 metros, que sean arrendadas a casco desnudo por empresas navieras chilenas, con promesa u opción de compra, cuya antigüedad de construcción no sea mayor a 5 años y siempre que el plazo estipulado para celebrar el contrato prometido o hacer efectiva la opción de compra no sea superior a 8 años. Con todo, si la antigüedad de construcción de la nave no es superior a un año, el plazo para celebrar el contrato prometido o hacer efectiva la opción de compra podrá aumentarse hasta 10 años. La dotación de la nave deberá ser chilena desde que hayan transcurrido cuatro años desde que se autorizó la reputación, salvo excepción contemplada en la norma.

Se permite en forma temporal a los armadores chilenos que reemplacen una nave chilena por una extranjera de similares características, cuando la nave chilena quede fuera de servicio por pérdida eventual de sus condiciones de navegabilidad. El período de reemplazo no puede ser superior a 6 meses, el que podrá prorrogarse por razones fundadas. La nave chilena objeto de reemplazo deberá ser de propiedad de la empresa naviera chilena o encontrarse arrendada por ésta a casco desnudo, con promesa u opción de compra.

Para efectos de la reserva de carga, se reputarán como chilenas las naves arrendadas o fletadas por empresas chilenas, siempre que el arrendamiento o fletamiento sea por un plazo no superior a 6 meses, prorrogable total o parcialmente por otro período igual. Bajo esta modalidad, se podrá reputar como chilena, hasta el 50% del número de naves registradas en el país, siempre que la empresa tenga naves registradas que, en conjunto, sumen un arqueo bruto de 9.000 toneladas o más. Sólo se podrán reputar las naves de una eslora mayor o igual a 120 metros que no hayan formado parte del registro de bandera chilena en los últimos 3 años.

También para efectos de la reserva de carga, se reputarán como chilenas las naves cuya antigüedad de construcción no sea mayor a 5 años, arrendadas a casco desnudo con promesa u opción de compra por empresas navieras chilenas que se hayan constituido legalmente dentro de los últimos 12 meses anteriores a la fecha de los respectivos contratos. En estos casos, contratos de arrendamiento con promesa u opción de compra no podrán convenirse a un plazo mayor a 8 años, y el precio total del arrendamiento con promesa u opción de compra por todo el plazo pactado no podría exceder de tres veces el valor del capital que se mantenga efectivamente enterado en la empresa. Si la antigüedad de construcción de dichas naves no es superior a un año, el plazo para celebrar el contrato prometido o hacer efectiva la opción de compra podrá aumentarse hasta por un total de 10 años. Nuevamente, la dotación de la nave deberá ser chilena desde que hayan transcurrido cuatro años desde que se autorizó la reputación.

También se podrán reputar como chilenas naves que sean arrendadas a casco desnudo, sin promesa de compra, hasta por un plazo de 3 años. Lo anterior con el objeto de establecer en forma experimental, un nuevo tráfico naviero hacia lugares respecto de los cuales no exista un servicio regular chileno. En estos casos, la dotación deberá ser chilena.

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, cuando correspondan efectivamente a una compensación de espacios cedidos por las naves chilenas en el correspondiente tráfico o servicio.

5. Modificaciones a sanciones

Se mantiene la aplicación de sanciones por infracción a las normas de reputación de naves (art. 17).

6. Disposiciones Transitorias

- El Reglamento deberá actualizarse dentro de 12 meses desde la publicación.
- Las nuevas reglas sobre cabotaje y reputación de naves entrarán en vigor 3 años después en las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes.
- La excepción de 'ruta de salida' entrará gradualmente: 50% primer año, 100% segundo año.

7. Síntesis Final

La Reforma al DL 3059 introduce una liberalización controlada del cabotaje marítimo chileno, con cuatro ejes principales:

- Competencia y apertura regulada: ingreso de naves extranjeras bajo control estatal.
- Modernización del concepto de 'nave chilena': flexibiliza formas de reputación y propiedad.
- Fomento de capital humano nacional: promueve la formación de oficiales y tripulantes chilenos.

- Reordenamiento institucional: el Ministerio de Transportes asume el rol regulador.

Atentamente,

Leslie Tomasello Weitz
TOMASELLO Y WEITZ