



Cabotaje marítimo en la legislación nacional y extranjera

Los casos de Colombia, Argentina, México, Uruguay y Estados Unidos

Autor

James Wilkins Binder

Email:

jwilkins@bcn.cl

Nº SUP: 140324

Resumen

Comúnmente el cabotaje marítimo es entendido como el transporte marítimo entre puntos del territorio nacional. Por regla general los países latinoamericanos reservan el cabotaje marítimo a empresas nacionales, restringiéndolo respecto de las empresas, naves y tripulaciones extranjeras. Sin embargo, en todos estos casos -salvo Estados Unidos- las respectivas legislaciones disponen de excepciones que permiten a empresas foráneas ejercer dicho transporte bajo circunstancias especiales.

El régimen nacional de reserva de carga, no ha sufrido mayores modificaciones desde la publicación de la Ley de Fomento a la Marina Mercante en 1979. Sólo respecto del cabotaje de pasajeros se han verificado modificaciones. Desde 2019 se permite a las naves de pasajeros extranjeras participar en el cabotaje marítimo entre puertos, cuando se cumplan los siguientes requisitos:

- La 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.

Introducción

La legislación nacional (artículo 3º de la Ley de Fomento a la Marina Mercante, Decreto Ley Nº 3.059 de 1979) define cabotaje marítimo como “el transporte marítimo, fluvial o lacustre de pasajeros y de carga entre puntos del territorio nacional, y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva”. Esta definición es compartida, en términos generales, por las distintas legislaciones extranjeras que hacen común este concepto, considerándolo, al menos, como el transporte marítimo entre puntos del territorio nacional.

Este documento, a solicitud parlamentaria, analiza el tema describiendo, en primer lugar, el régimen nacional para, seguidamente, describir regímenes legales de cabotaje de diversos países, centrando el análisis en la existencia de exclusiones o restricciones para el desarrollo de esta actividad por entidades extranjeras.

Las traducciones son propias.

I. Régimen nacional de cabotaje marítimo

En la actualidad el régimen de cabotaje marítimo nacional se encuentra, en principio, reservado a las naves chilenas. Se trata de una prerrogativa que la Ley denomina “reserva de carga”. Conforme con este principio, se establecen exclusiones y restricciones respecto de naves de bandera extranjera, en cuya virtud se impide el ejercicio del cabotaje por parte de estas naves, en la medida que no se verifique alguna de las situaciones excepcionales establecidas por ley para su ejercicio (art. 3° del DL. N° 3.059).

El primer caso autoriza a las naves mercantes extranjeras participar en el cabotaje cuando “se trate de volúmenes de carga superiores a 900 toneladas, previa licitación pública efectuada por el usuario, convocada con la debida anticipación” (inciso 3, art. del DL. N°3059).

El segundo caso opera según la disponibilidad de naves nacionales. Así, tratándose de volúmenes de carga iguales o inferiores a 900 toneladas, la autoridad marítima debe autorizar el embarque en naves extranjeras si no existiere disponibilidad de naves bajo pabellón chileno . A estos efectos, el Reglamento de la citada ley entiende que no existe nave disponible cuando la espera de la nave chilena o reputada como tal, produjere atrasos en el embarque de las cargas superiores a 8 días, o 3 días, tratándose de productos perecibles o de pronto deterioro o corrupción, contados desde la fecha fijada por el usuario para el embarque (art. 11).

En estos casos, la Autoridad Marítima Local correspondiente está facultada para excluir a una o más naves mercantes extranjeras del cabotaje cuando, a su juicio, existieren razones suficientes para así disponerlo.

La tercera excepción recae sobre el transporte de contenedores vacíos y se funda en la reciprocidad. En su virtud, armadores u operadores extranjeros pueden transportar dicha carga 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 (art. 3).

En lo que respecta al cabotaje de pasajeros, en tanto, producto de la modificación introducida en 2019 por la Ley N° 21.138, se permite a las naves de pasajeros extranjeras participar en el cabotaje marítimo entre puertos, cuando se cumplan los siguientes requisitos (art. inciso 2, art. del DL. N°3059) :

- La 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.

II. Regímenes regulatorios del cabotaje marítimo en la legislación extranjera

Los 4 países latinoamericanos analizados (Colombia, Argentina, México y Uruguay), así como Estados Unidos consideran mecanismos legales destinados a reservar el cabotaje marítimo a empresas nacionales, restringiendo el desarrollo de esta actividad a empresas, naves y tripulaciones extranjeras.

Salvo el caso de Estados Unidos, todas disponen de excepciones que permiten a empresas extranjeras ejercer dicho transporte en circunstancias especiales dispuestas expresamente en la ley.

1. Colombia

Colombia, por expreso mandato legal (artículo 4º del Decreto N° 804 de 2001), dispone que el cabotaje marítimo constituye un “servicio público” reservado a empresas colombianas. Una empresa marítima para ser considerada colombiana y ser autorizada para cabotaje requiere ser propietaria o arrendataria de, por lo menos, una nave de bandera colombiana.

Producto de una modificación a la ley (art. 27), el año 2008, que tuvo por objeto facilitar dichas autorizaciones y el procedimiento asociado, se autorizó que, excepcionalmente, las empresas de transporte marítimo internacional de nacionalidad colombiana transporten transitoriamente cargas de cabotaje, previa autorización especial escrita de la autoridad cuando las empresas de servicio público de cabotaje no estén en capacidad de hacerlo ni disponibles para ello. En particular, para obtener dicha autorización el usuario debe acreditar que las condiciones de seguridad, disponibilidad, capacidad técnica y de tiempo de las naves de bandera colombiana ofrecidas por las empresas nacionales de cabotaje y por las empresas nacionales que presten servicios internacionales de cabotaje, no son aptas.

Asimismo, circunstancialmente, cuando no existan naves de bandera colombiana con la capacidad y aptitud requeridas, se permite que empresas de cabotaje puedan arrendar o fletar naves o artefactos navales de bandera extranjera para viajes determinados (artículo 26 del decreto N° 804 de 2001).

2. Argentina

Argentina, del mismo modo, reserva el cabotaje “únicamente a barcos argentinos”. Para que un barco sea considerado argentino y tenga derecho a “usar” el pabellón nacional se requiere que tenga matrícula argentina (Ley N° 19.492).

La ley argentina exige, además, que el capitán y oficiales que “mandan” la nave sean argentinos con título argentino y que, al menos el 25% de la tripulación sea argentina. A diferencia de las otras legislaciones revisadas, Argentina condiciona el cabotaje a que en las órdenes de mando verbales y escritas y del servicio del barco y en las anotaciones y libros, y documentos se use el idioma nacional (art. 2º).

Por último, la legislación argentina establece una excepción, en cuya virtud se faculta al Poder Ejecutivo para otorgar permiso precario a barcos extranjeros para realizar cabotaje, en el caso que por circunstancias excepcionales no sea posible abastecer de artículos de primera necesidad una zona costera o cumplir un contrato por no encontrarse barcos argentinos en condiciones de prestar el servicio correspondiente (art. 6).

3. México

México, siguiendo la regla descrita, reserva la operación y explotación de embarcaciones en navegación de cabotaje a “navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas” (Ley de Navegación y Comercio Marítimos). Sin embargo, al igual que otros casos, establece excepciones a dicha reserva. Estas son:

- Tratados internacionales;
- Cuando exista reciprocidad con Estado extranjeros, el cabotaje destinado a servicios turísticos, deportivos y recreativos, puede realizarse por navieros mexicanos o extranjeros con embarcaciones mexicanas o extranjeras, “procurando dar prioridad a las empresas nacionales” (art. 40):
- Podrán otorgarse permisos temporales para navegación de cabotaje cuando no existan embarcaciones mexicanas disponibles en igualdad de condiciones técnicas o bien cuando impere una causa de interés público (art. 40).

A diferencia de las otras legislaciones, se consagra en México una contraexcepción, en cuya virtud, autorizado el cabotaje a empresas o naves extranjeras por disposición de algún tratado internacional o el principio de la reciprocidad, se podrá igualmente reservar, total o parcialmente, determinado cabotaje para que sólo esté permitido realizarse a propietarios o navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas. Ello, sólo en el caso de que no existan condiciones de competencia efectiva en un mercado relevante, en los términos de la Ley Federal de Competencia Económica (art. 39 A).

4. Uruguay

Uruguay también reserva el cabotaje a sus “buques de bandera nacional” (Ley N° 12.091 sobre navegación y comercio de cabotaje).

Para que un buque pueda realizar cabotaje se requiere que se encuentre inscrito en la matrícula respectiva, que sea mandado por capitanes o patronos ciudadanos naturales o legales uruguayos y tengan, por lo menos, un tercio de su tripulación formada por ciudadanos (art. 4).

Al igual que las legislaciones anteriores, se dispone de excepciones, a cuyo amparo pueden naves extranjeras realizar cabotaje. Estas son:

- Principio de reciprocidad (art.30);
- Cuando no sea posible abastecer de artículos de primera necesidad a una zona costera, movilizar su producción, o cumplir un contrato por no encontrarse barcos de cabotaje nacional en condiciones de prestar el servicio correspondiente. Corresponde al Poder Ejecutivo otorgar a buques extranjeros esta facultad, la que sólo puede ejercerse respecto de naves destinadas a servir a la “industria nacional de la arena y piedra” (art.8 y 9).

5. Estados Unidos

Estados Unidos, por último, mantiene actualmente la reserva al cabotaje. Ello, en virtud de *la Merchant Marine Act*, también conocida como *Jones Act* de 1920, que constituye la ley federal de comercio marítimo.

Esta ley establece una reserva de cabotaje estricta, tanto de pasajeros como de carga, e independiente de que el transporte de cabotaje se efectúe a través de un puerto extranjero. De acuerdo con esta normativa, se reserva el cabotaje a las naves que cumplan las siguientes condiciones (Section 27):

- Hayan sido construidos en Estados Unidos.
- Sean de propiedad de una empresa nacional.
- Que el cien por ciento de los oficiales y el setenta y cinco por ciento de la tripulación sean ciudadanos de Estados Unidos.

Fuentes jurídicas

Chile

- Decreto Ley N° 3.059. Ley de Fomento a la Marina Mercante. Disponible en www.leychile.cl (Enero, 2024).

Colombia

- Decreto N° 804 de 2001 por el cual se reglamenta el servicio público de transporte marítimo. Disponible en: <https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/dec804.pdf> (Enero, 2024).

Argentina

- Ley N° 19.492, sobre Navegación y Comercio de Cabotaje Nacional. Disponible en: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/205000-209999/205303/texact.htm> (Enero, 2024).

México

- Ley de Navegación y Comercio Marítimo. Disponible en: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM.pdf> (Enero, 2024).

Uruguay

- Ley N° 12.091 sobre navegación y comercio de cabotaje. Disponible en: <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/12091-1954> (Enero, 2024).

Estados Unidos

- Jones act. US Code. Chapter 27. Merchant Marine Act, 1936. Disponible en: <https://uscode.house.gov/view.xhtml?req=granuleid%3AUSC-1999-title46a-chapter27&edition=1999> (Enero, 2024).

Nota Aclaratoria

Asesoría Técnica Parlamentaria, está enfocada en apoyar preferentemente el trabajo de las Comisiones Legislativas de ambas Cámaras, con especial atención al seguimiento de los proyectos de ley. Con lo cual se pretende contribuir a la certeza legislativa y a disminuir la brecha de disponibilidad de información y análisis entre Legislativo y Ejecutivo.



Creative Commons Atribución 3.0
(CC BY 3.0 CL)