



REPUBLICA DE CHILE			
PRESIDENCIA			
REGISTRO Y ARCHIVO			
NR.	93/13712		
A:	08 JUL 93		
P.A.A.	<input type="checkbox"/>	RCA	<input type="checkbox"/>
C.B.E.	<input type="checkbox"/>	MLP	<input type="checkbox"/>
M.T.O.	<input type="checkbox"/>	EDEC	<input type="checkbox"/>
M.Z.C.	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

CHC

N° 4672

ARCHIVO

Valparaíso, 7 de julio de 1993.

A S.E.
el Presidente
de la República

En sesión del Senado, de 30 de junio en curso, el H. Senador señor José Ruiz De Giorgio efectuó un análisis relativo a los intereses marítimos de Chile y solicitó dirigir oficio, en su nombre, a S.E. el Presidente de la República a fin de enviarle el texto de su intervención para que, si lo tiene a bien, se sirva considerarlo en los futuros planes de Gobierno.

Envío el presente oficio en nombre del mencionado señor Senador y acompaño apartado que contiene el texto de su intervención.

Dios guarde a V.E..

BELTRAN URENDA ZEGERS
Presidente del Senado
en ejercicio

JOSE LUIS LAGOS LOPEZ
Secretario del Senado
Subrogante

N. /

REPUBLICA DE CHILE



SENADO

INTERVENCION DEL H. SENADOR SR. JOSE RUIZ DE GIORGIO

EN SESION 7^a DE 30 DE JUNIO DE 1993.

LOS INTERESES MARITIMO

El señor RUIZ (don José).- Señor Presidente, Honorables colegas:

Hace unos días, se celebró el Día de la Marina Mercante Nacional. Y aprovechando la oportunidad tan importante efeméride para los intereses marítimos del país, haré una breve alocución sobre el tema y una propuesta final.

I.- Introducción

La realidad geográfica, que ubica a Chile con su extensa costa orientada al Pacífico --el mayor de los cinco océanos--, y el hecho histórico relevante realizado por Hernando de Magallanes al descubrir nuestro territorio por el austro, aparte ser el primer navegante en cruzar el gran Pacífico, no han logrado que nuestra historia y cultura como pueblo asuman esa indiscutible realidad: la condición de nación marítima ribereña del principal océano y escenario de un vertiginoso desarrollo económico, que nos invita a incorporarnos con audacia y prontitud.

Ya el Atlántico, dominado por la vieja Europa, entrega su rol protagónico al emergente Pacífico, gracias a las vigorosas economías de los países orientales, especialmente de Japón; a la poderosa presencia de los Estados Unidos en el Pacífico norte; de Australia e Islas Oceánicas en el Pacífico sur, y, desde luego, Chile en la parte sur oriental. A ello se suma su importante riqueza pesquera y la potencialidad minera de sus fondos marinos.

Hoy no tenemos excusa para ignorar y volver la espalda a tan impresionante realidad que nos abre un camino al progreso si demostramos capacidad para promover y desarrollar una política de Estado que resguarde y fomente los intereses marítimos del país. No se trata de ilusionarse con la dictación de alguna norma legal que, por arte de magia, logre incorporarnos a los beneficios que el Pacífico nos ofrece, sino más bien de desarrollar un proyecto de nación, que asuma su indiscutida condición marina, y de actuar en consecuencia.

Resulta fundamental abordar dicho proyecto teniendo en vista los profundos y vertiginosos cambios que afectan a la humanidad; las exigencias de transportes y comunicaciones cada vez más eficientes; el conocimiento e incorporación de nuevas tecnologías al proceso extractivo y a la industrialización de nuestros recursos naturales, así como su comercialización en condiciones competitivas, considerando costos, calidad y oportunidad.

Lo anterior nos lleva a crear, con imaginación y audacia, nuevas formas de coordinación entre distintos organismos estatales, una fluida relación entre el

Estado y los particulares, y a modernizar nuestra presencia exterior para asimilar las ventajas que la naturaleza nos otorga, que muchas veces derrochamos por incapacidad e insuficiencias. La porfiada geografía y el desarrollo histórico contemporáneo nos colocan en la favorable condición de puerta del Pacífico en el sur del continente americano y antesala del majestuoso e immaculado territorio antártico. Asumir el desafío del mar es nuestra tarea de hoy y del futuro.

II. Reseña histórica legislativa

La consolidación de la independencia nacional y la necesidad de regular las actividades marítimas del país llevaron al Gobierno de la Nación, desde sus albores, a la dictación de normas legales encaminadas a cumplir ese vital objetivo. Así, en 1811, se dicta una ley sobre apertura de determinados puertos y derechos de aduana; en 1832, se promulgó otra, que declaraba libre el comercio interior de cabotaje para las mercaderías nacionalizadas; en 1834, se dictó una nueva, que establecía tasas diferenciales en favor de naves nacionales; en 1836, se promulga la primera Ley de Navegación de la Patria Nueva, que puso fin a la confusión existente respecto a la determinación de la nacionalidad de los barcos mercantes. Al mismo tiempo, se estableció que al menos una cuarta parte de las tripulaciones de los buques nacionales debían ser chilenas. En 1837, se publica la primera Ley General de Ministerios, que dio nacimiento al de Guerra y Marina, al que se encomendó la organización de las funciones de policía marítima, señalización de puertos, la relación con los servicios diplomáticos en lo relativo a los asuntos marítimos y la responsabilidad en los decretos y proyectos de ley que se dictaran sobre la materia.

Por ley de 21 de julio de 1887 se asigna al Ministerio de Marina la división del territorio marítimo y el servicio del litoral. En 1888, se incorpora la Isla de Pascua. En 1898, por ley N° 1.060, se crea la Dirección del Territorio Marítimo. En 1917, se promulga la primera ley sobre primas de navegación, que favorecía a la industria de astilleros. En 1922, se dicta la ley de cabotaje, que significó el retiro de todas las naves extranjeras que realizaban tal actividad en nuestras costas. Mediante el DFL N° 7.912, de 1927, se reorganizan los Ministerios, y se entregan nuevas funciones al de Marina, entre las que pueden señalarse la concesión de playas y varaderos y el estudio hidrogáfico de las costas y mares territoriales, entre otras. En 1940, se fijan los límites del Territorio Antártico Chileno. En 1952, se declara la soberanía sobre las 200 millas de mar chileno. Y, con el objeto de fomentar el desarrollo de la Marina Mercante Nacional, se dicta la ley N° 12.041, de 1953, posteriormente reemplazada por el D.L N° 3.509, de 1979, y la ley N° 2.222, de 1978, de Navegación, y por último, la ley N° 18.892, General de Pesca y Acuicultura, y sus modificaciones.

III.- Visión Marítima de Chile

Hasta cuando miramos hacia la cordillera sentimos la fuerza de nuestra condición marítima . A través de ella llegan miles de turistas que anualmente buscan en nuestras plácidas playas el deleite y el reparador descanso que les permitirán retomar el ritmo de sus vidas. Por los distintos pasos cordilleranos cruzan incesantes convoyes de camiones transportando carga para nuestros puertos.

El mar nos entrega un ancho y seguro camino para transportar nuestros productos y abastecernos de los que nos faltan. El 92 por ciento de nuestro comercio exterior se realiza por él, participando las naves de la Marina Mercante Nacional en alrededor de 10 por ciento de ese transporte marítimo, siendo esa participación casi nula en graneles y carga frigorizada. Ello nos debe llamar a la reflexión, ya que ese tipo de transporte constituye uno de los ítems más importantes en la economía de países como el Reino Unido, Japón, Grecia y las naciones escandinavas.

¿Por qué entonces, la discusión sobre el tema de nuestro país se ideologiza y se centra siempre en la existencia o privatización de EMPREMAR, mientras se observa una carencia gigantesca de naves mercantes nacionales? ¿ Qué obstáculo representa para nuestros armadores la existencia de EMPREMAR, sino nos faltan bodegas a flote para facilitar nuestro comercio exterior?.

La respuesta está en la falta de una política de Estado que aborde esta materia desde la perspectiva del interés nacional, y no sólo considerando elementos sectoriales o coyunturales, que siempre deben tenerse en cuenta, pero que, en definitiva, no pueden pesar más que los intereses superiores y permanentes de la nación.

En esta política nacional, la Empresa Marítima del Estado puede jugar un importante papel cubriendo las rutas de menor rentabilidad pero que son de interés nacional, así como ejercer mayor presencia en los mares chilenos uniendo nuestros puertos y dando vida a un casi inexistente cabotaje.

En esta perspectiva, urge un política nacional de transporte marítimo, que también aborde en forma ordenada el reducido cabotaje nacional, coordinándose-- más que compitiendo-- con la conducción terrestre; promoviendo el desarrollo del transporte "roll-on roll-of" con instalaciones portuarias especialmente diseñadas para este efecto y separadas de las del tráfico internacional, que eliminen las trabas burocráticas de aduana y que, con una expedita atención de las autoridades marítimas, puede ser una palanca para el desarrollo del cabotaje nacional.

Ello traerá como consecuencia la necesidad creciente de nuevas y modernas naves, cuya construcción podría activar la industria de astilleros, con los

beneficios económicos que ello representa. Al mismo tiempo, requerirá de puertos modernos y eficientes, cuya construcción debe obedecer a una política nacional de transporte marítimo, debidamente coordinado con un también eficiente transporte terrestre, especialmente por ferrocarril, lo que a su vez abarataría la mantención de las carreteras y permitiría al país importante ahorro de divisas por menores consumos de combustibles líquido.

Un proceso de integración con los países vecinos del Atlántico nos ofrece la posibilidad de ser paso obligado de los productos del otro lado de la cordillera, y, al mismo tiempo, de recibir en nuestros puertos las mercancías que consume ese importante mercado. A los pasos ya dados debemos agregar una decisión política de todos los sectores de la comunidad nacional para abordar el proceso de integración desde la perspectiva de la suma de intereses, y no desde la pequeña visión puramente competitiva.

Una inteligente política portuaria nos puede entregar una fuente importante de ingresos, no sólo por nuestra presencia vital en el Pacífico suroriental, sino también por la necesidad de los países de la costa atlántica de relacionar sus economías con los atractivos mercados del Pacífico. Ello, a su vez, debe obligar al estudio de una política de transporte y comunicaciones entre los países del cono sur de América, para que nuestro desarrollo portuario tenga relación con las necesidades de transporte presentes y futuras de las naciones ribereñas del Atlántico sur.

Tampoco podemos desconocer la fuerte gravitación que ejercemos en la zona austral por el dominio del Estrecho de Magallanes, cuyo puerto de Punta Arenas puede representar una excepcional alternativa para las flotas que operan en el Atlántico sur, además de cubrir las necesidades crecientes del desarrollo científico y turístico del continente helado. También este puerto se puede convertir en un gran terminal marítimo que reciba la carga, especialmente de "containers", proveniente de ambos océanos, descargando los buques que navegan a media capacidad y completándoles cargamento de regreso, en ambas direcciones. Sin duda que esa perspectiva significa algo más que construir un nuevo muelle, y obliga a pensar en un complejo portuario de alta tecnología y eficiencia.

Asimismo, reforzar la presencia de Chile en el Pacífico y afianzar nuestra soberanía en la Isla de Pascua exigen una política más agresiva en el desarrollo del potencial cultural, político económico de ese trozo oceánico de nuestro territorio, tradicionalmente casi abandonado. Sin destruir el valioso patrimonio cultural y arqueológico de la isla, se debe construir un puerto comercial que permita el desarrollo de actividades económicas destinadas a mejorar las condiciones de vida del pueblo pascuense y completar su integración la nación chilena, respetando sus costumbres y su dignidad. Esa lejana posesión puede constituirse en punto obligado de recalada de naves de distintas banderas, si allí se encuentran servicios de apoyo, especialmente por su atractivo turístico.

El mar nos ofrece, generoso, sus productos, que podemos extraer en forma debidamente regulada para preservar una riqueza que no sólo pertenece a nuestra generación, sino que debe ser fuente de sustento de las nuevas, teniendo en cuenta, además, de avanzar en procesos industriales que nos permitan incorporarle valor agregado, creando nuevas ocupaciones y desarrollando tecnologías propias.

Insertos en una estrategia integracionista, podemos pensar en la posibilidad cierta de unir los esfuerzos de empresarios chilenos y argentinos para abordar, en conjunto, el desafío de explotar sus recursos del mar subantártico, cuyas riquezas son extraídas por naves de otros continentes.

Pero los productos que ofrece nuestro mar no son inagotables, muy por el contrario, tanto la experiencia internacional como la nuestra indican que cuando se autorizan explotaciones en gran escala sin estudios previos, se produce el natural agotamiento o extinción de los recursos.

En consecuencia, uno de los grandes desafíos de nuestro tiempo es la investigación de nuestros recursos para establecer con mayor conocimiento las normas que regulen su explotación. Es decir, el país debe invertir en investigación antes de que la necesidad de fuentes de trabajo y de divisas nos fuerce a sobreexplotar los recursos arriesgando, como en otras latitudes, su eventual exterminio.

El mar nos permite el desarrollo de modernos complejos de acuicultura, que es sembrar su extensión cosechando inacabables riquezas y generando importantes fuentes de trabajo, sin agotar los recursos entregados generosamente por la naturaleza. Esta actividad debiera concitar el respaldo de las autoridades nacionales y regionales para ocupar en forma racional y equitativa los grandes espacios marinos de que aún disponemos, incorporándolos a las actividades productivas. Ello requerirá sin duda, eliminar trabas burocráticas para facilitar las instalaciones productivas. En estas materias tenemos una excelente herramienta jurídica: la Ley de Pesca y Acuicultura, cuya larga discusión en el Parlamento permitió recoger la opinión de los diversos sectores de la comunidad, y cuyo perfeccionamiento siempre está abierto, a la luz de nuevas necesidades y exigencias de la actividad pesquera, de los convenios internacionales que el país pueda suscribir y, desde luego, de las necesidades e intereses generales de la nación.

Con audacia podemos multiplicar los centros de turismo costero desarrollando en mayor escala una industria limpia que puede aumentar considerablemente la afluencia de divisas al país, al mismo tiempo que debiera ser fuente de empleo bien remunerado para muchos miles de chilenos. Flotas de buques nacionales de turismo debieran recorrer la maravilla de nuestros canales australes dando vida a una zona prácticamente inhabilitada y con escaso tráfico de naves pesqueras. El desarrollo turístico del mar, de nuestros lagos y ríos debiera ser la base

de una importante industria de construcción de equipos, embarcaciones y puertos deportivos. Junto con ellos, una política nacional de turismo puede colaborar al asentamiento poblacional en numerosas caletas diseminadas en nuestro extenso territorio, hoy casi abandonadas.

El mar guarda también en su seno energía de un potencial que aún no hemos dimensionado y cuya explotación nos permitiría ahorrar importantes divisas y evitar graves daños al patrimonio ambiental, amenazado en una parte importante de nuestro territorio por el uso intensivo de energía escasa, cara y contaminante, como es el petróleo. Especial importancia puede tener el aprovechamiento de las fuertes corrientes producidas por las diferencias de mareas en la zona sur y austral, y que espera la investigación que permita utilizarla.

Chile es un país minero por excelencia y, desde luego, el subsuelo marino guarda también importantes yacimientos minerales cuya explotación es un desafío futuro que debemos abordar. En este aspecto es importante destacar la experiencia desarrollada por la Empresa Nacional del Petróleo en la explotación de yacimientos marinos de hidrocarburos, que no sólo ha permitido al país contar con importantes volúmenes de recursos energéticos, sino que, por la alta capacidad de la empresa estatal existe hoy la posibilidad de abordar con eficiencia el desarrollo de los yacimientos argentinos de la boca oriental del Estrecho de Magallanes.

Una política del Estado que enfrente el desafío del futuro desde la perspectiva marítima de Chile requiere superar las concepciones puramente economicistas y cortoplacistas, y abordar proyectos de mediano y largo plazo que signifiquen el aprovechamiento integral de nuestra privilegiada condición, no sólo explotando racionalmente e industrializando nuestros recursos naturales, sino incorporando al patrimonio nacional ese mar oceánico y todo su inmenso potencial que forma parte del territorio natural del país.

IV.- Administración de los Intereses Marítimos

La visión marítima nos muestra la tremenda importancia de los asuntos que involucran nuestro patrimonio oceánico y su entorno costero, y al mismo tiempo nos abre la perspectiva de construir una nación distinta, a partir de su realidad geográfica y del emergente poder de la cuenca del Pacífico, de la que formamos parte importante.

El desarrollo de una política de Estado que asuma nuestra condición de país marítimo implica, en el medio y largo plazo, el fomento de una conciencia marítima que parta por la educación primaria de nuestros niños y por la creación de infraestructura y condiciones que permitan el surgimiento de iniciativas productivas en torno de nuestro medio acuático. En el corto plazo, requiere coordinación de las

diversas funciones que cumplen distintos órganos del Estado, desde el Ministerio y Subsecretarías hasta servicios de jerarquía menor que muchas veces actúan con excesiva autonomía y sin relación con los planes y proyectos del Gobierno.

Pareciera que el ideal sería concentrar todos los asuntos marítimos en un solo Ministerio, y, en consecuencia, tener el control y la responsabilidad en un solo mando, lo que podría evitar duplicidad de esfuerzos y de recursos, como también a lograr mayores niveles de eficiencia. Así, por lo demás, lo hemos manifestado en otras oportunidades.

Sin embargo, es posible avanzar a mayores niveles de eficiencia y coordinación utilizando los mecanismos que nos entrega la propia institucionalidad vigente, sin perjuicio de que en el futuro, cuando se discuta una reforma más profunda a la estructura del Estado, podamos buscar mecanismos más adecuados a la promoción de los intereses marítimos del país.

Tal como lo vimos anteriormente, las actividades marítimas comenzaron a ser reguladas y controladas por el Ministerio de Marina a partir de la primera Ley Orgánica de Ministerios, y más tarde, hasta nuestros días, por el Ministerio de Defensa Nacional. El órgano encargado de la misión es la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, dependiente de la Subsecretaría de Marina.

Entre las principales funciones de esa dirección General, están las siguientes: Servicio de Practicaje y Pilotaje. Inspección de Naves y Artefactos Navales, Búsqueda y Rescate Marítimo; Telecomunicaciones Marítimas, Registro de la Gente de Mar, Fluvial y Lacustre; Registro de Naves y Artefactos Navales; Señalización Marítima; Control de la Contaminación Acuática Nacional; control y Fiscalización de Bienes Nacionales, y Servicio de Policía Marítima, Fluvial y Lacustre.

Para cumplir con estos objetivos, la Dirección General, por ley de 30 de agosto de 1848, se divide en Gobernaciones y en Subdelegaciones Marítimas establecidas a través del territorio costero.

Por otra parte, del Ministerio de Economía depende la Subsecretaría de Pesca que, como su nombre lo indica, atiende las actividades pesqueras, en el nivel político, y, a través del Servicio Nacional de Pesca-- su órgano administrativo y de ejecución --se ocupa de lo concerniente a esta materia, cuya importancia e influencia en la economía nacional llevaron a la dictación de la Ley General de Pesca y Acuicultura.

Entre las actividades que debe realizar la Subsecretaría de Pesca, están las siguientes: resguardar debidamente los recursos hidrobiológicos; implementar el acceso a la actividad pesquera industrial; llevar el Registro Nacional de pescadores artesanales; a través del SERNAP, operar el Fondo de Fomento para la Pesca Artesanal; declarar las áreas aptas para la acuicultura; desarrollar proyecto de investigación pesquera, etcétera.

El manejo de las pesquerías exige de la Subsecretaría la dictación de resoluciones y la preparación de los decretos que dicta el Presidente de la República. En efecto, en 1992 se dictó un total de 12 decretos reglamentarios relacionados con la Ley General de Pesca y Acuicultura.

Otra Secretaría de Estado que tiene relación con las actividades marítimas es el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, especialmente en lo que concierne al desempeño estatal en el transporte marítimo, fluvial y lacustre, como en el ámbito portuario. Lamentablemente, este Ministerio carece de estructura y proyectos para abordar tan importantes materias, y ha centrado su acción, fundamentalmente, en el transporte terrestre, y en particular en el urbano del gran Santiago.

Por último, está el Ministerio de Planificación y Cooperación, cuyas funciones principales son la planificación del desarrollo nacional, coordinación entre distintos órganos del Estado, y el manejo de la Cooperación Internacional, que seguramente será una función transitoria.

Basado en los elementos mencionados y en función de responder a las necesidades vitales de un país marítimo, deseo entregar al Gobierno y a la comunidad nacional la siguiente propuesta:

V.- Coordinación de los intereses marítimos

Mientras no se cambie la estructura del Estado, es preciso buscar los mecanismos legales tendientes a coordinar los diferentes intereses marítimos nacionales. En esa coordinación deben estar presentes quienes por ley ejercen acciones en este campo en representación del Estado.

En efecto, en virtud de lo establecido en el inciso tercero del artículo 33 de la Constitución Política, y en los artículos 5º, 20 y 22 de la Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, por disposición de Su Excelencia el Presidente de la República se puede crear una instancia de coordinación de los intereses marítimos, presidida por el Ministro de Planificación y Cooperación e integrada por los Subsecretarios de Marina, de Pesca y de Transportes y Telecomunicaciones.

Aun cuando el Ministerio de Planificación y Cooperación legalmente no tiene responsabilidad directa en actividades relacionadas con los asuntos marítimos, no cabe duda de que por la ley que le dio origen tiene, entre otras, la función de coordinación. En consecuencia, parece razonable encomendarle una labor que tiene que ver con la coordinación y que, además, influirá poderosamente en la planificación del desarrollo nacional, que es otra de las tareas de esa Secretaría de Estado.

Con el objeto de lograr mayor eficiencia y delimitar en mejor forma las funciones de los órganos del Estado, propongo la creación de dos nuevas Subsecretarías: la Subsecretaría de Territorio Marítimo y Marina Mercante, dependiente del Ministerio de Defensa Nacional, y la Subsecretaría de Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario, dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Estas nuevas Subsecretarías efectuarían la labor de coordinación de los intereses marítimos que actualmente ejecutan las Subsecretarías de Marina y de Transportes y Telecomunicaciones.

Pido oficiar a su Excelencia el Presidente de la República adjuntando copia de esta intervención, a fin de que lo expuesto en ella sea considerado en futuros planes del Gobierno.

--Se anuncia el envío del oficio, solicitado, en nombre del señor Senador, en conformidad al Reglamento.

oooooooo