

UNA POLÍTICA OCEÁNICA PARA CHILE, EL DESARROLLO DE PUERTOS

Guido Fuentes Zurita*

Resumen

En cumplimiento del compromiso internacional asumido por Chile el año 2015 en la conferencia Nuestro Océano, en agosto del 2016 se creó el Consejo de Ministros para la elaboración de una Política Oceánica Nacional (PON). De los variados temas que se refiere una Política Oceánica, se pretende identificar los lineamientos que debiera contener ésta, respecto al desarrollo de los puertos. El desarrollo de los puertos en Chile ha sido exitoso, debido a impulsos que el Estado ha dado a la industria a partir de 1980, aumentando su eficiencia con tecnología, regulando las relaciones laborales y modernizando su administración, sin embargo, aún quedan brechas que pueden ser mejoradas y que deben estar consideradas como lineamientos que el Estado, en coordinación con el mundo privado, debe ejecutar a la luz de una Política Oceánica Nacional.

Palabras clave: Emporchi; sistema portuario; autoridad marítima; puertos.

La modernización del esquema portuario chileno se ha caracterizado por largos procesos de adaptación, conforme a la transformación que el negocio marítimo ha sufrido en las últimas décadas (Plan nacional de desarrollo portuario, 2012). El Estado ha implementado reformas desde los años 80 del siglo XX, con el propósito de aumentar la eficiencia de los puertos, como, por ejemplo, la inclusión de participación privada en la administración de frentes de atraque y regulando las relaciones laborales con los trabajadores portuarios.

En la década de 1960, el Estado de Chile inició un proceso de reformación del sistema portuario, esto como parte de una reestructuración general de la administración pública, que llevó a cabo el gobierno de esa época. Para lo anterior, creó una serie de empresas autónomas del Estado, entre las cuales se encontraba la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI), la cual tenía dependencia

del Ministerio de Economía y la Subsecretaría de Transportes. La empresa estatal fue creada por D.F.L. 290 en 1960, funcionaría como ente autónomo del Estado, a cargo de los puertos de: Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano, Valdivia, Puerto Montt y Punta Arenas. Tenía la labor de “explotar, administrar y conservar los diez puertos comerciales de uso público que poseía el Estado, actuar como autoridad portuaria nacional, fijar las tarifas y realizar en forma exclusiva la transferencia, el porteo, recepción y almacenaje de carga” (Dirección Nacional de Obras Portuarias, 2005). El estudio sobre cambios estructurales en los puertos y la competitividad del comercio exterior de América Latina y el Caribe, realizado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), publicado en 1991, explica que EMPORCHI, como empresa del Estado, tenía ventajas tributarias y no pagaba rentas por el uso de las concesiones marítimas, la ley autorizaba a

* Capitán de Corbeta LT. Magister en Gestión y Conducción Marítima, Acanav. Ingeniero en Prevención de Riesgos, Universidad Santa María. Diplomado en Humanidades, Universidad Finis Terrae.

EMPORCHI a manejar el monopolio de las labores realizadas en tierra como operaciones de porteo, almacenaje y transferencia de carga, pero a bordo de los buques sólo podían laborar los trabajadores portuarios matriculados, los cuales se encontraban organizados en 15 sindicatos de estibadores. En resumen, las tareas del manejo de carga en un puerto chileno en esa época estaba dividido en dos sectores, los sindicatos que movilizaban la carga a bordo de los buques y por otro lado EMPORCHI, que realizaba el movimiento de la carga entre el gancho de la grúa y las instalaciones portuarias terrestres. El mismo estudio de la CEPAL explica que en el sector de los sindicatos existían fuertes restricciones para el crecimiento del número de trabajadores, debido a que estos otorgaban y controlaban las licencias o permisos para trabajar en los puertos nacionales, el poder de negociación estaba desequilibrado a favor de los sindicatos, los cuales determinaban la cantidad de trabajadores requeridos para cada tarea portuaria y la remuneración que ellos recibían, las exigencias laborales de los sindicatos portuarios eran desproporcionadas al igual que los sueldos y beneficios, esto se evidenciaba en que los salarios eran tan altos que los trabajadores portuarios inscritos, subcontrataban a trabajadores no inscritos para que trabajaran por ellos en el turno siguiente. El diagnóstico realizado al funcionamiento del sistema portuario chileno en la década de 1990, arrojó que unos “3.200 trabajadores portuarios inscritos laboraban de 400 a 600 días por año y ganaban más de 2.000 dólares mensuales” (Cepal, 1991). Antes de 1981 las licencias para trabajar dentro de un puerto eran entregadas por la Autoridad Marítima, pero según lo que determinaban los sindicatos, no cualquier persona podía solicitar una licencia de trabajador portuario como es hoy, los sindicatos controlaban el número anual de licencias que se otorgarían, y a quienes individualmente se les entregarían. Estas irregularidades en el modelo portuario nacional se traducían en diversos problemas en los puertos públicos como: aumento en los costos de los servicios portuarios por el excesivo personal que laboraba en las faenas, existían demoras por uso de equipo obsoleto y pérdidas de cargas por falta de coordinación entre EMPORCHI y los sindicatos de trabajadores portuarios, a

raíz de esto, los puertos eran ineficientes y esto desincentivaba el intercambio comercial extranjero (Cepal, 1991). A finales de los años 70 del siglo XX, como consecuencia de la apertura de la economía chilena hacia los mercados mundiales, se produjo un aumento en el intercambio comercial, creando la necesidad de mejorar el servicio de exportaciones e importaciones, evidenciando que el sistema de operación portuario actual no satisfacía la demanda creciente de carga. Consecuente con lo anterior, el Estado comenzó a adoptar una serie de medidas que permitieran aumentar la capacidad competitiva de los puertos estatales, entre las cuales, el informe Sistema Portuario de Chile 2005, de la Dirección de Obras Portuarias (2005), destaca el traspaso del sistema de movimiento de carga monopropietario (sólo una empresa realiza el movimiento de carga) a multipropietario (distintas empresas pueden prestar sus servicios en un mismo frente de atraque).

Cambios introducidos por la modernización portuaria de 1981

En 1981 se promulgaron una serie de leyes que modificaron la Ley Orgánica de EMPORCHI, terminando con el exclusivo movimiento de carga de la empresa estatal al interior de los puertos, permitiendo a empresas privadas el libre acceso a la operación de estos servicios, también se puso fin al monopolio laboral de los trabajadores portuarios sindicalizados. Para lograr esta primera transformación, se publicaron las leyes 18.011, 18.032 y 18.042.

■ Ley 18.011 de 1981

Esta Ley fue publicada el 1 de Julio de 1981, fue la primera medida que se tomó para reformar el sistema marítimo portuario estatal, desde la promulgación del D.F.L. 290 que creó a EMPORCHI. Esta Ley introdujo modificaciones al Código del Trabajo de 1931 y al DL N° 2.200 y definió por primera vez en la legislación chilena, qué se debía entender por personal embarcado y estableció que, para desempeñarse a bordo de una nave, el titular debe poseer un título y una licencia expedida por la D.G.T.M. (García, 2004), además generó disposiciones relacionadas con los contratos y negociaciones colectivas de los trabajadores marítimos.

■ Ley 18.032 de 1981

La Ley 18.032 fue publicada el 25 de septiembre de 1981, abolió el sistema de licencias controladas por los sindicatos para las labores de estiba y desestiba, permitiendo que cualquier trabajador pueda postular a una, si cumple con los requisitos establecidos por la Autoridad Marítima. El Estado entregó indemnizaciones por US \$ 30 millones para compensar a cerca de 2.700 trabajadores que perdieron este privilegio (Cepal, 1991). La promulgación de esta Ley permitió un ahorro de más de US\$ 40 millones en las operaciones durante el primer año, ahorro que llegó cerca de los US\$ 96 millones, según cifras de la Cámara Marítima de Chile. Este cuerpo legal establece por primera vez una distinción entre los dos tipos de trabajadores marítimos, separando a los que cumplen tareas en faenas terrestres (portuario) de los que trabajan embarcados en las naves mercantes (dotación) (García, 2004).

■ Ley 18.042 de 1981

La Ley 18.042 se encargó de redefinir el rol del Estado en la actividad portuaria, insertando un nuevo esquema; el multioperador, que terminó con los monopolios de las actividades portuarias, autorizando que los servicios de transferencia de carga y porteo puedan ser realizados por empresas privadas, sólo el almacenaje quedó en manos exclusivas de EMPORCHI (Cepal, 1991). Los privados tenían libertad de seleccionar a sus trabajadores y organizar las faenas. La participación de EMPORCHI quedó limitada a la gestión de la infraestructura, administración y almacenista.

A los pocos años de ser adoptado el nuevo sistema portuario, se presentaron problemas a causa de los despidos masivos realizados, producto de los ajustes laborales y la reestructuración de la fuerza de trabajo desde el punto de vista de la eficiencia. Los trabajadores portuarios se movilizaron para exigir una vuelta atrás en las medidas adoptadas, por lo que el Estado congeló la entrega de permiso de trabajador portuario, e instauró mesas de negociación tripartitas superando la situación (Dirección de Obras Portuarias, 2005).

Estas primeras medias de reformas al sistema portuario, dieron un impulso importante a la eficiencia de los puertos y al aumento del comercio exterior, sin embargo, como lo indica

el informe El Sistema Portuario de Chile 2005 del Ministerio de Transportes:

El esquema multioperador, no fue suficiente para enfrentar el sostenido crecimiento del comercio exterior y la falta de inversión del Estado en infraestructura de sus puertos, lo que generó nuevos cuellos de botella y problemas de coordinación al interior de ellos.

Los puertos privados comenzaron a protestar por los privilegios que poseía EMPORCHI, como acceso a créditos con respaldo del Estado, exenciones tributarias y de la exclusividad de EMPORCHI de participar en los lineamientos de las políticas portuarias y los marcos normativos, todo lo anterior, hizo necesario efectuar una nueva modernización al sistema portuario chileno, la cual se materializó con la promulgación de la Ley 19.542, que moderniza el sector portuario estatal y corresponde al segundo hito importante en relación a esta materia.

Cambios introducidos por la ley 19.542 de 1997

En diciembre de 1997 se promulgó la Ley 19.542 que moderniza el sector portuario estatal, la cual contó en su momento con un amplio apoyo de todos los sectores, que coincidían con la urgencia de descentralizar los puertos (Senarega, 2000). El espíritu de esta ley, fue permitir a los privados administrar, gestionar e invertir en los puertos estatales, a través de un sistema de concesiones portuarias a 20 años ampliable a 30 años, lo que aseguraría la competencia privada en el sector y permitiría un aumento en la eficiencia de las operaciones; para lograrlo, la ley eliminó a la EMPORCHI, creando 10 empresas portuarias estatales, que se regirían por las normas de la ley de Sociedades Anónimas. El control de la gestión de las empresas estaría a cargo del Sistema de Empresas Públicas (SEP) (Dirección de Obras Portuarias, 2005). Las nuevas empresas creadas pasaron a ser personas jurídicas de derecho público, autónomas y descentralizadas, con patrimonio propio y de duración indefinida, se eliminaron los privilegios que tenían comparativamente con los puertos privados,

instaurando condiciones de igualdad tributaria, financiera y laboral, lo que permitió que pudieran funcionar como empresas privadas.

La Ley 19.542 introdujo los siguientes cambios:

- Autoriza a las empresas creadas cumplir su objeto a través de terceros, con la entrega de concesiones portuarias a privados por hasta 30 años, previa licitación pública.
- Permite cambiar el esquema multioperado, instaurado en 1981, a un esquema monoporado, siempre y cuando existiera en la misma región otro frente de atraque multioperado, con las condiciones técnicas para recibir la misma nave que eventualmente pudiera atender el terminal monoporado. De esta forma el privado que obtiene una licitación portuaria puede prestar en forma exclusiva los servicios de movilización de carga en el puerto que concesiona.
- Las empresas fijan las tarifas por los servicios, garantizando una cierta rentabilidad.
- Las empresas deberán efectuar las coordinaciones de la operación de los agentes y servicios públicos que intervengan en los recintos portuarios.

Al estudiar la evolución del sistema portuario nacional se pueden reconocer, desde el año 1960, dos hitos que impulsaron cambios estructurales en su funcionamiento. La primera transformación llegó de la mano de los cambios introducidos por la modernización portuaria de 1981, y el segundo impulso fue la promulgación de la Ley 19.542 de 1997, que moderniza el sector portuario estatal.

Resultados de los cambios introducidos al sistema portuario estatal

La primera modernización en 1981 marcó un hito en la reestructuración del sistema portuario nacional, estas medidas dieron inicio al cambio

desde el sistema monoporado al sistema multioperado. Se puso fin al sistema de control que ejercían los sindicatos a las licencias de los trabajadores portuarios. Se instauró el sistema de tres turnos, lo que aumentó la eficiencia del trabajo portuario y disminución en los tiempos de estadías de las naves en los puertos (Cepal, 1991).

La modernización del año 1981 mantuvo la propiedad de la infraestructura portuaria y la administración de los puertos bajo control de EMPORCHI, sin embargo, la Ley 19.542 permitió a los privados administrar los frentes de atraques, bajo la modalidad de concesión portuaria.

En la figura1 se puede observar el aumento de la carga movilizada por los puertos chilenos, previo y después de las modernizaciones al sistema portuario.

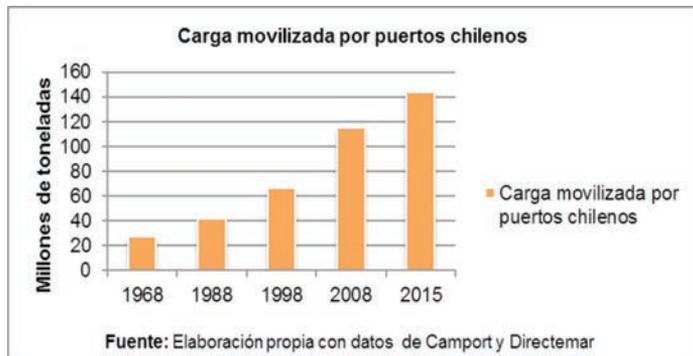


Figura 1: Carga movilizada por puertos chilenos período 1968-2015.

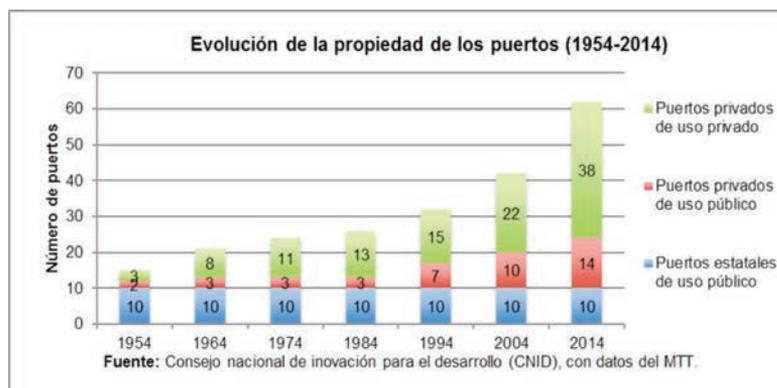
Sólo instaurar el sistema de trabajo por turno y atención de las naves las 24 horas, aumentó la eficiencia de la transferencia de carga, lo que redujo los tiempos de espera de las naves y un mejor aprovechamiento de la infraestructura portuaria. Desde el año 1990 al 2015 se puede observar que el movimiento de carga se triplicó, conforme al crecimiento económico del país, aumentando el tráfico marítimo internacional hacia y desde Chile. La inversión y administración privada en los puertos, ha permitido que éstos sean más competitivos y eficientes, disminuyendo los costos en la cadena del transporte marítimo. Se han invertido sobre 2.500 millones de dólares en infraestructura¹, lo que ha permitido destrabar el

1. Dato del Plan nacional de desarrollo portuario 2013.

cuello de botella, en el que el país se encontraba en la década de los ochenta, del siglo XX, y aumentar la capacidad portuaria de Chile.

Situación de los puertos hoy

De las 10 empresas portuarias públicas que existían en la década de 1980, hoy existen 63 puertos en el país. Los puertos en Chile hoy se pueden clasificar en tres categorías: puertos públicos, puertos privados de uso público y puertos privados de uso privado. En los últimos 20 años la capacidad de carga de los puertos chilenos creció a un promedio del 5% anual, y el explosivo aumento de puertos se debe exclusivamente al crecimiento de los privados (Consejo Nacional de Innovación para el Desarrollo², 2015), ver figura 2.



■ Figura 2: Evolución de la propiedad de los puertos entre 1954 – 2014.

El Consejo Nacional de Innovación para el Desarrollo (CNID) elaboró el año 2015 el informe “Logística y puertos: una plataforma estratégica de desarrollo para Chile”, en el cual identifica tres desafíos importantes para los puertos mirando el 2030, desafíos que sin duda deben ser considerados en la elaboración de la futura Política Oceánica de Chile. El primer desafío es el aumento sostenido del tamaño de los buques portacontenedores, este desafío debe considerar un incremento importante en las capacidades de los puertos, adaptando a los servicios públicos y privados asociados, deberán aumentar su capacidad logística de acceso vial o ferroviario

y ampliar las zonas colindantes de actividad. (Consejo Nacional de Innovación para el Desarrollo, 2015). Los buques con mayor capacidad no sólo necesitan muelles más largos, grúas más tecnificadas, conexiones para contenedores refrigerados y patios de acopio, también hay requerimientos de calado, lo que ha obligado a los puertos a realizar altas inversiones en dragados, para permitir que las naves puedan llegar con sus máximas capacidades (Campport, 2016). El segundo desafío aborda el inconveniente que Chile tiene escasez de bahías aptas para el desarrollo de puertos, ante esto se debe optimizar el uso de bahías abrigadas, asegurando la creación de reservas estratégicas de borde costero regionales y nacionales, para cautelar una proyección estratégica de desarrollo portuario (Consejo

Nacional de Innovación para el Desarrollo, 2015). Considerando el rápido aumento de los puertos privados en el país los últimos años, el tercer desafío apunta a avanzar en una política pública que hoy se encuentra centrada en los puertos estatales, a una que considere el conjunto de todos los puertos. Se debe converger a un equilibrio regulatorio entre los concesionarios

portuarios privados y los que licitan los puertos estatales, con el propósito que se asegure un acceso público y equitativo a la infraestructura portuaria, con tarifas no discriminatorias y evitando el arbitraje regulatorio (Consejo Nacional de Innovación para el Desarrollo, 2015).

Conclusiones

■ Lineamientos de una Política Oceánica Nacional, en el ámbito del desarrollo de los puertos

Se categorizarán los lineamientos necesarios de una Política Oceánica Nacional, en torno al desarrollo portuario en los siguientes:

2. El Consejo Nacional de Innovación para el Desarrollo (CNID), fue creado por el Ministerio de Economía para contribuir a la agenda de productividad, innovación y crecimiento del país al 2030.

- **Mejorar el marco regulatorio:** En este tema coincide la opinión del Sr. García de la Campport, el Señor Tejada de la ANA y lo concluido por el autor, en las respectivas entrevistas, en lo que se refiere a la investigación realizada a la evolución del sistema portuario, demostró que modificar el marco regulatorio fue vital para impulsar el sector. Hoy aún existen brechas que pueden mejorarse a través del perfeccionamiento normativo, el Estado debe identificar dichas diferencias y corregirlas para aumentar la eficiencia del sector. La Política del Borde Costero debe actualizarse, considerando la situación de escasez de bahías abrigadas aptas para el desarrollo de proyectos portuarios, lo anterior urge finalizar la zonificación del borde costero en las regiones que se encuentran pendientes, además se debe iniciar a la brevedad, la reserva de espacios costeros para dichos proyectos, proposición de la Comisión Estratégica de Puertos 2030, que debe ser considerada en la futura PON.
- **Coordinación:** La evolución del sistema portuario nacional deja en evidencia que una de las falencias que tenía el sector, era la coordinación entre los participantes en el trabajo portuario, en la década de 1980 se identificó esta brecha y esto impulsó la primera modernización de 1981, instaurando el sistema multioperador, trabajo por turnos, apertura de la licencia de trabajador portuario, entre otras, las que fueron perfeccionadas en la segunda modernización del sector a finales de la década de 1990. Todas estas medidas dieron un impulso en la coordinación de los actores del trabajo portuario, sin embargo, la evolución de la tecnología, el aumento de la actividad portuaria, los compromisos internacionales, las actuales exigencias de eficiencia portuaria, y el creciente interés de la comunidad por sus puertos, demandan buscar un ente superior permanente que coordine, identifique y proponga soluciones a temas marítimo portuarios y logísticos.
 - **Asuntos Ambientales:** Todos los temas que tengan relación con asuntos ambientales tienen hoy una importante relevancia, el cuidado al medio ambiente es uno de los ejes principales que desarrollan las políticas oceánicas en el mundo y afecta transversalmente a todas las actividades. Una futura PON debe armonizar el cuidado al medio ambiente, con las medidas que se ejecuten para el desarrollo portuario. Uno de los lineamientos, debe ser tendiente a que los puertos públicos y privados del país calculen su huella de carbono y planifiquen metas para su reducción, para lo cual deberán trabajar en conjunto con los organismos públicos y privados, donde el Estado asesore y facilite el cumplimiento de la meta definida. Los informes de evaluación de desempeño ambiental de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), han indicado que el país tiene uno de los desempeños más bajos entre los países miembros; el año 2015, Chile se comprometió a reducir en 30 % la emisión de gases de efecto invernadero al 2030, esto con el propósito de cumplir el Acuerdo de París para la reducción de la temperatura que afecta al cambio climático.
 - **Diseño de Puertos:** Debido al aumento, en número e intensidad, de marejadas que han afectado a las costas del país los últimos años, los puertos han permanecido

cerrados por más tiempo, lo que produce importantes pérdidas económicas para el país. En los futuros diseños de proyectos portuarios se debe considerar, previo a su aprobación, que se incluyan en el diseño las características naturales que afectan a las costas, como eventos de marejadas anormales y posibles *tsunamis*.

➤ Relaciones Laborales: Las pérdidas económicas que producen los paros portuarios son cuantiosas, actualmente los puertos presentan diversos conflictos laborales, por lo que los representantes de la industria proponen crear un mecanismo voluntario de resolución de controversias, para que a través de un arbitraje, las partes si así lo estiman conveniente, presenten la controversia a un tercero imparcial que los ayude a solucionar el conflicto, evitando llegar a tribunales con los costos y demoras que estos producen. En esta categorización también se incluye el fortalecimiento de políticas de seguridad en el trabajo, para que Chile alcance estándares internacionales, en desempeño de seguridad laboral portuaria. Actualmente el país se encuentra sobre el promedio de accidentes marítimos portuarios, comparado con los países de la OCDE.

Para mejorar y disminuir brechas que afecten la eficiencia portuaria del país, la futura PON debiera contener los siguientes lineamientos específicos:

- El Estado promoverá el desarrollo portuario del país, asegurando la confluencia de inversión privada y pública, esto considerando los altos costos de inversión de los proyectos portuarios.
- El Estado, a través del Ministerio de Defensa, declarará zonas de reserva estratégica de espacios portuarios, en aquellas áreas que sean aptas para desarrollar un proyecto portuario.
- El Estado, a través del Ministerio de Obras Públicas, velará porque los proyectos portuarios aprobados, consideren en su construcción la calidad de país sísmico de Chile, y los nuevos fenómenos climáticos marinos que han afectado y afectan a las costas del país (Marejadas).
- El Estado, a través del Ministerio de Transportes, creará una Subsecretaría para actuar como Autoridad Portuaria Nacional, que fijará metas para el desarrollo logístico y portuario, cuyas decisiones serán vinculantes para el resto de los órganos del Estado, que realizan actividades relacionadas a la actividad logística portuaria.
- El Estado, a través del Ministerio de Defensa y del Medio Ambiente, procurará que los puertos del país cumplan con la normativa ambiental vigente, prestando los servicios de apoyo en tierra que requieren las naves para el cuidado al ambiente marino. Además, impulsará un programa para fomentar el uso de energías limpias en los puertos.
- El Estado, a través del Ministerio de Defensa, Ministerio de Transportes y Ministerio del Trabajo, administrarán medidas tendientes a fortalecer la seguridad laboral marítima portuaria, asegurando que el país disminuya sus índices de accidentes, al nivel de los países de OCDE.
- El Estado, a través del Ministerio de Obras Públicas, Autoridad Portuaria o el organismo que se cree para ese fin, cooperará y asesorará a los puertos públicos y privados para que midan la huella de carbono y se formulen planes para la reducción de ésta, conforme a los niveles que el país necesita para cumplir con los compromisos internacionales en la materia.

* * *

BIBLIOGRAFÍA

1. Orrego F. (1977). *Política Oceánica*. Santiago: Universitaria.
2. Armada de Chile. (1994). *Bases para la formulación de una Política oceánica Nacional, una contribución al desarrollo*. Valparaíso: Armada de Chile.
3. Liga Marítima de Chile. (2004). *Trabajos presentados ante la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales*. Valparaíso: Liga Marítima.

4. Martínez, J. (2002). Cuenca del Pacífico: La Puerta del desarrollo. Santiago: Universidad Gabriela Mistral.
5. Armada de Chile. (2009). Doctrina Marítima: "El Poder Marítimo Nacional". Valparaíso: Armada de Chile.
6. Martínez, J., Riesco, R., Haindl, E., Neghme, V. (2004). Una Mirada a la Cuenca del Pacífico: Realidades y Perspectivas. Santiago: Universidad Gabriela Mistral.
7. Cepal. (1996). La reforma Laboral y la Participación Privada en los Puertos del Sector Público. Santiago: Naciones Unidas.
8. Cepal. (1991). Cambios Estructurales en los Puertos y la Competitividad del Comercio Exterior de América Latina y el Caribe. Santiago: Naciones Unidas.
9. Sepúlveda, T. (1985). Introducción al Transporte Marítimo. Valparaíso: Imprenta y Litografía Guerra.
10. Centro de Estudios Estratégicos de la Armada. (1994). El Cabotaje en Chile. Valparaíso: Armada de Chile.
11. Romero, R. (2002). El Transporte Marítimo. Barcelona: G2b.
12. República de Colombia. (2013). Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros. Bogotá: JL Impresiones Ltda.
13. Liga Marítima de Chile. (2009). Necesidad de una Política Nacional de Transporte Marítimo. Valparaíso: Liga Marítima.
14. Sierra, A. (2005). Cabotaje. Mar 2005, 191, 19.
15. Lazcano, F (2005). El Cabotaje Regional, su Historia, Presente y Futuro. Mar 2005, 191, 27.
16. Arancibia, J. (2000). Chile y los Planteamientos de una Política Oceánica para el Futuro. Revista de Marina, 117,11.
17. García, M. (2004). Análisis del Contrato de los Trabajadores Embarcados o Gente de Mar y Legislación Comparada. (Trabajo de Grado). Universidad de Chile, Santiago.
18. Martínez, J. (1994). Política Oceánica Nacional, Sugerencias para una Formulación. Recuperado de:<http://revistamarina.cl/revistas/1994/3/martinez.pdf>
19. Senarega, H. (2001). Modernización portuaria: Un Desafío Para el Bicentenario. Recuperado de:<http://revistamarina.cl/revistas/2001/2/senarega.pdf>
20. Consejo Nacional de Innovación Para el Desarrollo. (2015). Logística y Puertos: Una Plataforma estratégica de desarrollo para Chile. Recuperado de: <http://www.cnid.cl/wp-content/uploads/2016/01/ESTRATEGIA-2030-DE-PUERTOS-Y-SU-LOGÍSTICA.pdf>
21. Dirección Nacional de Obras Portuarias. (2005). Sistema Portuario de Chile 2005. Recuperado de:<http://www.dop.cl/acercadeladireccion/Documents/El%20Sistema%20Portuario%20de%20Chile%202005.pdf>
22. Ministerio de Obras Públicas. (2009). Infraestructura Portuaria y Costera Chile 2020. Recuperado de: <http://www.dop.cl/acercadeladireccion/Documents/Infraestructura%20Portuaria%20y%20Costera%20Chile%202020.pdf>
23. Ministerio de Obras Públicas. (1997). Ley 19.542 que Moderniza el Sector Portuario Estatal. Santiago: Congreso Nacional.
24. Ministerio del Trabajo. (1999). Reglamento sobre Trabajo Portuario. Santiago: Congreso Nacional
25. Centro de Estudios Estratégicos de la Armada. (2015). Proposición de Tópicos y lineamientos Generales a Considerar en una política Oceánica Nacional. Viña del Mar.
26. Dirección General del Territorio Marítimo. (2016). Análisis para la Formulación de una Política Oceánica Nacional. Valparaíso.
27. Cámara Marítima y Portuaria de Chile. (2016). Una Nueva Vuelta de Tuerca, Planificar y Coordinar para la Productividad. Valparaíso: Nexa.
28. Cámara Marítima y Portuaria de Chile. (2015). Desafíos de la Conectividad para el Comercio exterior. Valparaíso: Cámara Marítima Portuaria de Chile.