

Anexo 2. Análisis de aspectos normativos e institucionales de la conectividad entre modos de transporte en Chile

- Transporte multimodal de mercancías:

Para tener una visión exacta que permita correlacionar las normas de los transportes terrestres con las del transporte marítimo, es preciso evaluar el concepto del transporte multimodal, el cual en nuestra legislación, solo lo encontramos en el Art. 1041 del Código de Comercio, donde se define como:

“El porteo de mercancías por a lo menos dos modos diferentes de transporte, desde un lugar en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega”.

Esta definición y las normativas que la sustentan en el Código de Comercio, no han sido implementadas para su puesta en marcha, ya que a pesar de varios intentos fallidos, en diferentes gobiernos desde 1988 a la fecha, el respectivo reglamento no ha sido dictado por el Poder Ejecutivo y en especial por el MTT.

El análisis de estas normas destaca la figura jurídica de un nuevo agente económico, el Operador de Transporte Multimodal, el cual se define como:

“Toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal, actúa como principal y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato”.

El Código define asimismo los siguientes términos:

- Contrato de Transporte Multimodal: aquel en virtud del cual un operador de transporte multimodal se obliga, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar un transporte multimodal de mercancías;
- Documento de Transporte Multimodal: aquel que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas en conformidad con las cláusulas de ese contrato. Este documento debe ser firmado por el operador o por una persona autorizada al efecto por él y podrá ser negociable o no negociable.
- Expedidor: toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte multimodal con el operador de este transporte o toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las

mercancías al operador de este transporte en relación con el contrato de transporte multimodal.

- Consignatario: la persona autorizada para recibir las mercancías.
- Mercancías: comprende la carga propiamente tal y asimismo, cualquier contenedor, paleta u otro elemento de transporte o de embalaje análogo, si ha sido suministrado por el expedidor.

En estas normas especiales queda en claro que para desempeñarse como operador multimodal en Chile, será necesario estar inscrito en el Registro de Operadores Multimodales, de acuerdo al reglamento que al efecto se dicte. Esta es la norma complementaria que indicábamos precedentemente que desde 1988 a la fecha, no ha sido dictado, por ninguno de los gobiernos que han ejercido el mando de la nación en todo este período.

El Código señala asimismo que quienes operen desde Chile deberán ser personas naturales o jurídicas chilenas y que el citado futuro reglamento, deberá establecer los requisitos necesarios para calificar como chilenas a las personas jurídicas.

En relación a las reglas sobre responsabilidad del contrato de transporte de mercancías por mar, estas serán aplicables al transporte multimodal durante el período en que las mercancías estén bajo su custodia, la misma regla será aplicable mientras se estén empleando otros modos de transporte.

La responsabilidad del operador de transporte multimodal no excluye la responsabilidad de las personas que tengan a su cargo los diversos medios de transporte realmente empleados, como son el transporte carretero o el por ferrocarril. El Código establece también que cada una de las personas que intervienen en cada uno de los medios de transporte empleados, serán solidariamente responsables entre sí y con el operador de transporte multimodal, respecto de las pérdidas, daños o retardo con que se hubieren recibido las mercancías en su destino final.

- Atribuciones del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones

En relación a las funciones y obligaciones que corresponden al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT) en materias de conectividad, el marco legal vigente se encuentra en las normas de la ley 19.542, sobre modernización del sistema portuario estatal que hemos comentado, la cual en estos temas específicos establece que al MTT le corresponde proponer acciones conjuntas entre organismos públicos y privados destinadas a potenciar la eficiencia, capacidad y competitividad del sistema portuario

nacional, así como su desarrollo comercial, como normativas de coordinación, y de sistematización con el transporte terrestre ya sea carretero o ferroviario.

En estas materias, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones está facultado para generar normas específicas destinadas a realizar y cautelar los siguientes objetivos:

- La eficiencia del sistema portuario nacional.
- La capacidad del sistema portuario nacional.
- La competencia del sistema portuario nacional.
- La no discriminación y acceso los servicios.
- El marco normativo laboral.
- La eficiencia de los organismos estatales.
- Las actividades de apoyo a la navegación (prácticos, peritos, faros, balizas, etc.)
- La gestión de crisis (preventiva y curativa).

Es al MTT a quién además le corresponde, en conjunto con los demás ministerios competentes, dictar uno o más decretos destinados a normar la coordinación de los diversos organismos públicos que tengan relación con actividades que se desarrollen dentro de los recintos portuarios y por ende las que se refieren a las interconexiones entre los diferentes modos de transporte carretero y ferroviario, disposiciones que no han sido utilizadas hasta la fecha por el citado Ministerio, para lo cual se dictó el Decreto Supremo (MTT) 105 que entre sus disposiciones estableció el "Comité Portuario de Servicios Públicos", instrumento que ha sido muy poco considerado por las respectivas Empresas Portuarias Autónomas.

En estas materias, tal como se indicó precedentemente, hay que tener presente que las normas que regulan los recintos Portuarios de los puertos Estatales, deben estar definidas para cada uno de los puertos por medio de un Decreto Supremo que estatuye sus deslindes y extensión, se dictan por cada una de las Empresas Portuarias Autónomas, a quienes le corresponde la coordinación de la operación de los agentes y servicios públicos que intervengan o deban intervenir en el interior de los recintos portuarios.

En resumen, podemos señalar que el MTT posee actualmente instrumentos específicos a ser desarrollados, evaluados y profundizados según el caso, sin embargo éstos no han sido utilizados debidamente y por ello encontramos vacíos en temas tales como:

- Reglamento de coordinación de entes públicos.
- Planes estratégicos del sistema portuario estatal.
- Aprobación de Planes estratégicos de las empresas públicas.
- Evaluación del funcionamiento del comité de coordinación de entes públicos.
- Participación activa en la Comisión Nacional de Uso del Borde Costero.
- Comisión Técnica de Facilitación y Simplificación del Transporte Marítimo.

- Atribuciones del Ministerio de Obras Públicas

Las funciones y normativas correspondientes al Ministerio de Obras Públicas se encuentran descritas en el DFL N°850, con fecha 12 de Septiembre de 1997, en el cual el artículo 19° describe las funciones correspondientes a la Dirección de Obras Portuarias. De este decreto con fuerza de ley se enumeran una serie atribuciones en los cuales el Ministerio puede hacerse de cargo, destacándose las participaciones directas en la construcción y ampliación en puertos.

El artículo 19° cita textualmente:

“Corresponderán a la Dirección de Obras Portuarias la supervigilancia, fiscalización y aprobación de los estudios, proyectos, construcciones, mejoramientos y ampliaciones de toda obra portuaria, marítima, fluvial o lacustre, y del dragado de los puertos y de las vías de navegación que se efectúen por los órganos de la Administración del Estado, por entidades en que éste tenga participación o por particulares”.

“Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior, la Dirección de Obras Portuarias podrá efectuar el estudio, proyección, construcción y ampliación de obras fundamentales y complementarias de los puertos, muelles y malecones, obras fluviales y lacustres, construidas o que se construyan por el Estado o con su aporte. Asimismo, podrá efectuar las reparaciones y la conservación de obras portuarias y el dragado de los puertos y de las vías de navegación.

La Dirección de Obras Portuarias, con aprobación del Director General de Obras Públicas, podrá arrendar las maquinarias y los equipos que posea y que sean necesarios a fin de cumplir con las tareas que indica este artículo, quienquiera que sea el ejecutor de ellas”.

- Normas sobre Marina Mercante Nacional (DL 3059)

Las normas sobre la Marina Mercante Nacional están consignadas en el Decreto Ley 3.059 de 1979 y sus modificaciones posteriores, normativa que contiene las siguientes materias:

- De la política naviera permanente de fomento y desarrollo.
- Del cabotaje y de las reservas de cargas
- De las normas tributarias subsidios y franquicias
- De las disposiciones especiales, enajenación de naves con franquicias, infracciones a la ley y a la reserva de carga

En las disposiciones generales, la normativa señala que la política naviera permanente de Chile es fomentar el desarrollo y favorecer la mantención de su Marina Mercante en armonía con el interés general y que en tal sentido, el Estado propenderá a apoyar a las empresas navieras chilenas para obtener acceso a los mercados mundiales de transporte marítimo y para que transporten efectivamente desde o hacia Chile una parte relevante de las cargas marítimas.

Aclara la ley que para los efectos de su aplicación, se deberá entender por "naviero chileno" o "empresa naviera chilena", a la persona natural o jurídica que cumpla con los requisitos que se exigen para abanderar una nave en Chile, de acuerdo con el artículo 11 del Decreto Ley N° 2.222, de 1978, que contiene la ley de navegación. Estas empresas deben dedicarse al comercio de transporte marítimo y ser dueña o arrendataria de nave o naves mercantes bajo matrícula y bandera chilenas. Asimismo, serán considerados "naviero chileno" o "empresa naviera chilena", las personas naturales o jurídicas que, cumpliendo con los demás requisitos exigidos en este artículo, reputen naves de acuerdo a lo establecido en esta ley.

Se indica en la ley que la inspección y la supervigilancia de la marina mercante serán ejercidas por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante del Ministerio de Defensa Nacional en lo que respecta a sus aspectos técnicos y a las atribuciones que las leyes le confieren, y por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en lo que se refiere a los aspectos comerciales.

Asimismo la ley indica que sus disposiciones aplicarán, también a las empresas de remolcadores y de lanchaje, y a las empresas de muellaje nacionales, como a los astilleros y maestranzas que efectúen construcción o reparación del material a flote.

En relación al cabotaje y la reserva de cargas, la ley establece que éste queda reservado a las naves chilenas y aclara que se entenderá por cabotaje 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.

La ley creó una comisión presidida por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, e integrada por el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, el Director General de Relaciones Económicas Internacionales, del Ministerio de Relaciones Exteriores, el Subsecretario de Marina, un representante del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, un representante del Ministerio de Hacienda y un representante de la Oficina de Planificación Nacional, estos tres últimos nombrados por decreto supremo, la cual deberá escuchar siempre a los armadores o usuarios que sean partes interesadas, antes de resolver cualquiera de las materias entregadas bajo su jurisdicción.

La comisión ejerce sus facultades, cuando esta acción se estime necesaria y útil para obtener el acceso de naves chilenas a cierto tráfico. Sus resoluciones deberán ser siempre fundadas, se les dará publicidad y serán ejecutadas a través del Departamento de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, debiendo notificarse por carta certificada a los interesados, todo ello según determine el reglamento.

La comisión deberá reunirse a lo menos una vez al mes y en las oportunidades en que su Presidente lo determine por sí o a petición de cualquiera de sus integrantes, en caso de presentarse situaciones que requieran de urgente solución.

El Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y la Comisión de Marina Mercante son los organismos que deberán velar porque a ninguna empresa naviera chilena se le impida el acceso a las líneas regulares que se establezcan, entendiéndose por tales las que respondiendo a una necesidad de mercado, ofrezcan regularidad, eficiencia y seguridad en el transporte marítimo exterior o de cabotaje.

Otro de los temas de interés que trata esta ley dice relación con el acto de reputar como chilenas hasta en un 100% de sus tonelajes propios, las naves arrendadas por empresas navieras chilenas a casco desnudo con promesa u opción de compra, cuya antigüedad de construcción no sea mayor de 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 fuere 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. Se considerarán como de tonelaje propio, las naves bajo pabellón chileno y aquellas en construcción en astilleros nacionales.

La comisión puede autorizar el reemplazo de una nave por otra de iguales características, en forma temporal, cuando la nave quede fuera de servicio por pérdida eventual de sus condiciones de navegabilidad, hecho que debe ser calificado por la autoridad marítima.

Asimismo, establece que 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 fletamento sea por un plazo no superior a seis meses, el que será renovable total o parcialmente, con autorización de la comisión hasta por otro período igual, y el tonelaje arrendado o fletado no exceda del 50% de sus tonelajes propios. Estas empresas deberán remitir tales contratos de arrendamiento o fletamento al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, dentro del plazo de siete días hábiles contados desde la fecha de la suscripción del respectivo contrato, para los efectos de la resolución respectiva.

Dentro de las normas tributarias, subsidios y franquicias, la ley señala que las empresas navieras chilenas o extranjeras comprendidas entre éstas las de lanchaje, muellaje y de remolcadores, que efectúen transporte de carga y pasajeros desde el exterior hacia Chile y viceversa, gozarán respecto de estas operaciones del mismo tratamiento indicado en el artículo 36 del decreto ley N° 825, de 1974. Es decir se considerarán exportadoras para los efectos del decreto ley N° 825, de 1974,

Se estipula también en la ley que cuando el Estado exija realizar tráficos especiales que no estén cubiertos por empresas navieras nacionales, deberá licitarse un subsidio para ser adjudicado a aquellas empresas navieras chilenas que se comprometan a cumplir el tráfico requerido, el cual deberá ser financiado con cargo al presupuesto del ministerio que corresponda.

Asimismo la normativa legal hace un distingo entre el tráfico de servicio exterior y el de cabotaje e indica que en general, es "tráfico de servicio exterior" aquel en el cual se transportan mercancías por mar desde el extranjero a puertos chilenos o vice versa, y que es cabotaje, el transporte marítimo, fluvial y lacustre de pasajeros y de carga entre puntos del territorio

nacional y entre estos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva.

La diferencia entre ambos tráficos tiene varios efectos en cuanto a las normas aplicables para los accesos a las cargas, la bandera de las naves y las normas tributarias aplicables a ellas y en cuanto al acceso a las cargas

Como puede apreciarse la ley no se refiere en ninguno de sus términos a las normas que pudieren afectar o fomentar la conectividad marítimo terrestre y por ello se estima es importante resaltar que en estas materias y en especial en las normas que regulan algunos tráficos de cabotaje, sería necesario adicionar o evaluar la posibilidad de incorporar normas para un mejor desarrollo de estas operaciones

- Política de uso del borde costero

En estas materias es importante resaltar que el Decreto Supremo (M) N° 475 de 1995, establece la Política Nacional de Uso del Borde Costero del Litoral de la República, y crea la Comisión Nacional de Uso del Borde Costero, organismo asesor encargado de proponer al Presidente de la República el establecimiento de un marco orgánico que permita el mejor aprovechamiento de los amplios espacios marítimos y terrestres del borde costero para un uso racional y ordenado de él.

Esta comisión dentro de sus atribuciones emitió una resolución de zonificación preliminar del Borde Costero, en la cual se identificaron diferentes áreas, siendo la más relevante para el presente estudio, aquella que establece reservas de espacio para el crecimiento o el establecimiento de nuevos puertos.

Desde el punto de vista geográfico, el borde costero es una zona de interface entre el océano, el continente y la atmósfera, lo cual configura en sus aspectos ecológicos, un sistema complejo interdependiente en que los fenómenos marítimos, geomorfológicos y climáticos presentan condiciones de gran variabilidad para las actividades humanas.

Desde el punto de vista socio económico, la zona costera tiene el carácter de un sistema multisectorial en que los intereses de sustentación y desarrollo empresarial compiten entre sí por el acceso al espacio y a los recursos costeros en un clima de alta competitividad en que abundan los conflictos intersectoriales.

Las necesidades de desarrollo nacional y regional, requieren de un reordenamiento del proceso de desarrollo del borde costero de la república, lo cual implica compatibilizar los intereses sectoriales con los requerimientos de sustentabilidad ambiental y mejoramiento de la calidad de vida del ente social desde una perspectiva integrada.

Todo lo anterior implica la formulación de estrategias de desarrollo que basadas en modelos integrados y participativos de gestión, resuelvan la problemática de conflictos intersectoriales y promuevan políticas de desarrollo regional acorde con las necesidades del sector productivo y las oportunidades que se presentan dentro de los escenarios emergentes para el siglo XXI.

Los escenarios de conflicto que presenta el Borde Costero, tales como el conflicto empresarial urbano-portuario, no puede ser resuelto desde una perspectiva sectorial, ya que cada sector busca resolver en forma independiente sus propias necesidades de preservación y desarrollo, entrando por consecuencia en conflicto con las variables de sustentabilidad de los demás sectores que poseen influencia en los mismos espacios físicos.

En la práctica es necesario configurar un nivel de análisis interdisciplinario en que la Información (socio- económico- ambiental) extractada de los niveles sectoriales deberá ser objeto de un análisis sistémico por el grupo profesional interdisciplinario para luego ser sometida a un proceso de análisis estratégico para la selección de opciones viables en un nivel de planificación.

- Política de Planificación Urbana

En esta temática es necesario tener presente que el DFL 602 de 1974, entregó al Ministerio de Vivienda y Urbanismo, las facultades de fijar el texto refundido de la legislación antes indicada, lo cual se consagró por medio del Decreto Supremo (V y U) 458 de 1975, instrumento que contiene el texto de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, normativa donde se define que la Planificación Urbana, será el proceso que se efectúa para orientar y regular el desarrollo de los centros urbanos en función de una política nacional, regional y comunal de desarrollo socio-económico.

Los objetivos y metas que dicha política nacional establezca para el desarrollo urbano serán incorporados en la planificación urbana en todos sus niveles y ella sin duda interferirá directamente en cuanto a los accesos y salidas de los puertos por las vía de carreteras y de líneas de ferrocarril, como también con las áreas externas y sectores privados de los puertos privados, excluyéndose expresamente los recintos portuarios de los puertos estatales.

La ley estipula que la planificación urbana en particular, se efectuará en cuatro niveles de acción, que corresponden a cuatro tipos de áreas: nacional, regional, intercomunal y comunal, dejándose en claro que corresponderá al Ministerio de la Vivienda y Urbanismo la Planificación del desarrollo urbano a nivel nacional. Le corresponderá, asimismo, a través de la Ordenanza General de Urbanismo, establecer normas específicas para los estudios, revisión, aprobación y modificaciones de los instrumentos legales a través de los cuales se aplique la planificación urbana en los niveles antes señalados.

Por su parte se entenderá por planificación urbana regional aquella que orienta el desarrollo de los centros urbanos de las regiones, y ella se realizará por medio de un plan regional de desarrollo urbano, que fijará los roles de los centros urbanos, sus áreas de influencia recíproca, relaciones gravitacionales, metas de crecimiento, etc.

La ley define que el plan regional de desarrollo urbano será confeccionado por las Secretarías Regionales del Ministerio de la Vivienda y Urbanismo, de acuerdo con las políticas regionales de desarrollo socio-económico.

En estas disposiciones regulatorias queda establecido que el uso del suelo urbano en las áreas urbanas se regirá por lo dispuesto en los planes reguladores, y las construcciones que se levanten en los terrenos serán concordantes con dicho propósito.

Igualmente, el otorgamiento de patentes municipales será concordante con dicho uso del suelo. Las patentes, no regidas por las normas especiales diversas, requerirán el informe previo favorable de la Dirección de Obras Municipales. El otorgamiento de patentes que vulneren el uso del suelo establecido en la planificación urbana acarreará la caducidad automática de éstas, y será causal de destitución del funcionario o autoridad municipal que las hubiere otorgado.

En resumen debemos señalar que al evaluar las normas que se encuentran directamente relacionadas con la conectividad portuaria y las vías rodoviarías y ferroviarias, los recintos portuarios, el establecimiento de Zonas de Apoyo Logístico o de Terminales Interiores de Cargas o Puertos Secos, es necesario identificar las condiciones que se establezcan en el Plan Regulador que corresponda, como asimismo la clasificación de uso de suelo que tengan los espacios terrestres que se desee destinar a este tipo de operaciones, para lo cual el Plan Regulador respectivo, deberá ser el instrumento de planificación territorial que defina los usos o destino de los suelos, ya sea habitacional,

industrial, turístico, portuario, recreativo, etc. ya que de dicha clasificación, dependerán las actividades que se puede desarrollar en ellos y las patentes municipales que se pueden otorgar al efecto.

- Institucionalidad Ferroviaria.

a) Ley General de Ferrocarriles

La ley 1.157 es la que contiene las regulaciones generales de los ferrocarriles del país, y a pesar de su antigüedad, es una norma plenamente vigente y por medio de la cual deben regirse las concesiones ferroviarias, ya que ella norma totalmente las diferentes empresas de ferrocarriles, sean privadas o estatales

Esta ley se refiere a las vías férreas de toda naturaleza existentes a la fecha de su dictación y a las que se establezcan en el futuro, asimismo regula las relaciones con las demás vías de transportes, terrestres, aéreas y por agua

La normativa es aplicable a los ferrocarriles particulares existentes, en lo que no contraríen los derechos y obligaciones creados a las empresas por las leyes que hubiesen otorgado las concesiones; y a los ferrocarriles explotados por el Estado, en cuanto no sean incompatibles con los preceptos de las leyes especiales que rigen su administración.

Estas normas regulan en especial, la concesión de permisos para el establecimiento de vías férreas destinadas al servicio público, así como de ramales y otras líneas de uso privado, pero ellas no comprenden las líneas destinadas a la explotación agrícola o industrial que se desarrollen dentro del predio rural o del establecimiento respectivo y para el uso exclusivo del propietario de éstos.

Las solicitudes de concesión de vías férreas deben presentarse al Presidente de la República y en ellas se deberá indicar principalmente:

- Los puntos de origen y término del ferrocarril, las poblaciones ubicadas en su zona de influencia y la longitud aproximada de aquel.
- El plazo que se estime necesario para la presentación de los planos definitivos.
- El plazo para la iniciación de los trabajos y para su terminación por secciones.
- La forma en que se constituirá el capital necesario para la construcción y explotación.

La norma indica que el Presidente de la República resolverá acerca de las solicitudes de concesión, y podrá conceder el uso de los terrenos fiscales necesarios para la vía y sus dependencias y el permiso para la ocupación de los caminos públicos, si así lo juzga conveniente a los intereses generales.

En cuanto a normas de fomento para el tipo de ferrocarriles, la ley señala que se devolverán al concesionario los derechos de aduana que hubiere pagado por las maquinarias, equipo y materiales internados para la construcción y explotación del ferrocarril durante los primeros cinco años de vigencia de la concesión.

La duración de las concesiones será fijada en la autorización respectiva y su plazo no podrá ser mayor de noventa años para las empresas de servicio público.

La ley establece que los ramales a establecimientos industriales de cualquier naturaleza podrán ser construidos preferentemente por la empresa del ferrocarril con el cual se conecten, como obras complementarias, o podrán ser concedidos directamente a los interesados y, en tal caso, se crea en favor de éstos el derecho de poseer trenes propios y el de hacerlos circular por las vías de los ferrocarriles empalmados.

Las normas indican que la construcción de las distintas obras del ferrocarril, deberán ejecutarse con sujeción estricta a los planos aprobados, salvo las modificaciones de detalle que puede autorizar la concesión respectiva y las empresas concesionarias no podrán levantar las líneas sin autorización expresa del Presidente de la República.

La ley señala que otorgada una concesión de vía férrea u ordenada su construcción por el Estado, quedan sujetos a expropiación por causa de utilidad pública, en conformidad a los planos que apruebe el Presidente de la República, los terrenos municipales y particulares que sean necesarios para la construcción del ferrocarril, sus dependencias y caminos de acceso a las estaciones; para las ampliaciones que requiera el aumento de tráfico; para la construcción de variantes que tengan por objeto mejorar el trazado o perfil de la vía o facilitar el empalme de líneas de diferentes empresas; para la construcción de nuevas obras de arte y para las obras de defensa y accesorios que exijan la seguridad de la vía y de los puentes de los ferrocarriles o para efectuar plantaciones destinadas a este objeto; para el establecimiento de aguadas, canteras y pozos de lastre necesarios para la explotación de los ferrocarriles y los trabajos de obras nuevas y conservación de la vía.

Estas vías férreas, como vías públicas, gozan de las servidumbres establecidas por ley sobre los predios colindantes, ya sea para las obras o trabajos de construcción, reparación o conservación de la vía y sus dependencias, ya sea para mantener expedito y libre el tránsito por ella y para la extracción de tierras, arena y piedras y demás materiales análogos que fuesen necesarios para la construcción y conservación.

Dentro de las obligaciones que las empresas concesionarias deben cumplir, se destacan las siguientes:

- Realizar el empalme de sus líneas con las de los otros ferrocarriles existentes o que se construyan en el futuro.
- Compartir el uso de las estaciones de concurrencias de líneas, debiendo fijarse de común acuerdo el precio y demás condiciones del uso común
- Celebrar con las empresas de dichos ferrocarriles convenios para la ejecución de transportes en común, mediante el tránsito del material rodante de una empresa en la línea de la otra.
- Establecer el servicio de tránsito para el transporte de pasajeros y de carga por medio de los boletos directos, de tarifas directas, y de itinerarios combinados.
- Proporcionar los elementos de explotación y artículos de consumo de que se disponga y al precio que de común acuerdo se haya establecido a las empresas que extiendan el recorrido de sus trenes en líneas ajenas.
- Permitir las instalaciones que dichas empresas requieran en las estaciones de concurrencia para facilidad del servicio, en condiciones convenidas de antemano.
- Ejecutar las obras complementarias que exija se le exijan.

La ley regula que el servicio de transporte de personas o mercaderías por los ferrocarriles, se sujetará en cuanto a sus obligaciones como porteadores a los preceptos legales referentes al contrato de transporte y a los reglamentos del ramo aprobados por el Presidente de la República. En conformidad a ellos se determinarán los derechos, obligaciones y responsabilidades de las empresas y de quienes con ellas contraten.

Como puede apreciarse del análisis anterior, existe una normativa que permite la conectividad entre las vías de ferrocarril y los puertos, pudiendo, eventualmente instalarse ellas en aquellos puertos donde no existieren vías de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, lo cual facilita las conexiones de conectividad y favorece a los puertos privados.

b) Ley de la Empresa de Ferrocarriles del Estado

En relación a los ferrocarriles estatales, la normativa que los rige está contemplada en la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado que se establece en el DFL. 1 de Junio de 1993.

Esta normativa establece que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado es una persona jurídica de derecho público, constituye una empresa autónoma del Estado, dotada de patrimonio propio, con domicilio en la ciudad de Santiago y que se relaciona con el Gobierno a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El DFL estipula que la Empresa de Ferrocarriles del Estado tendrá por objeto establecer, desarrollar, impulsar, mantener y explotar servicios de transporte de pasajeros y carga a realizarse por medio de vías férreas o sistemas similares y servicios de transporte complementarios, cualquiera sea su modo, incluyendo todas las actividades conexas necesarias para el debido cumplimiento de esta finalidad. Asimismo, podrá explotar comercialmente los bienes de que es dueña, pudiendo realizar este objeto social directamente o por medio de contratos u otorgamiento de concesiones o mediante la constitución, con personas naturales o jurídicas, chilenas o extranjeras, de sociedades anónimas.

La normativa señala que la participación de terceros, en las sociedades que forme la Empresa para el cumplimiento de sus fines y el otorgamiento de concesiones, deberá realizarse mediante licitación pública, en cuyas bases se establecerán clara y precisamente los elementos de la esencia del pacto social o del contrato de concesión. Se excluyen de este requisito las sociedades y concesiones cuyo objeto recaiga en la prestación de servicios menores.

El DFL estipula que los actos y contratos que realice la Empresa en el desarrollo de su giro se registrarán exclusivamente por las normas de derecho privado, en todo aquello que no sea contrario a las normas de su ley Orgánica

La normativa regula que, en los puntos en dónde caminos públicos cruzaren a nivel las vías férreas, la Empresa sólo estará obligada a mantener en funciones un servicio práctico de señales que permita a los que transiten por ellos percibir a la distancia la presencia de un tren.

- Institucionalidad Carretera.

El DFL del 1 de diciembre del 2007, es el texto que establece la ley de tránsito vigente, y a ella quedan sujetas todas las personas que como peatones,

pasajeros o conductores de cualquiera clase de vehículos, usen o transiten por los caminos, calles y demás vías públicas, rurales o urbanas, caminos vecinales o particulares destinados al uso público, de todo el territorio de la república.

Estas normas establecen que corresponderá a las Municipalidades dictar las normas específicas para regular el funcionamiento de los sistemas de tránsito en sus respectivas comunas y Carabineros de Chile y los Inspectores Fiscales y Municipales serán los encargados de supervigilar el cumplimiento de las disposiciones a que se refiere la ley.

La ley estipula que ninguna persona podrá conducir un vehículo motorizado o a tracción animal, sin poseer una licencia expedida por el Director del Departamento de Tránsito y Transporte Público Municipal de una Municipalidad autorizada al efecto; o un permiso provisional que los Tribunales podrán otorgar sólo a los conductores que tengan su licencia retenida por proceso pendiente; o una boleta de citación al Juzgado, dada por los funcionarios a que se refiere el artículo 4º en reemplazo de la licencia o del permiso referido; o una licencia o permiso internacional vigente para conducir vehículos motorizados, otorgado al amparo de tratados o acuerdos internacionales en que Chile sea parte. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones supervisará que en el otorgamiento de las licencias se cumplan los requisitos establecidos en la ley.

La ley establece que existirán licencias de conductor profesionales, Clase A; no profesionales, Clase B y C; y especiales, Clase D, E y F. Las normas dejan constancia que para el transporte de carga, se requiere de licencias Clase A

Asimismo es de interés señalar que para conducir maquinarias automotrices como tractores, sembradoras, cosechadoras, bulldozer, palas mecánicas, palas cargadoras, aplanadoras, grúas, moto niveladoras, retroexcavadoras, portacontenedores y otras similares, se requiere de una licencia especial.

La ley señala asimismo que será el servicio de Registro Civil e Identificación la entidad a quién corresponderá llevar un Registro de Vehículos Motorizados en la base de datos central de su sistema mecanizado, en el cual se inscribirán los vehículos y la individualización de sus propietarios y se anotarán las patentes únicas que otorgue y que deberá existir un registro especial para remolque o semirremolques.

La ley establece también las condiciones técnicas, de la carga, de las medidas de seguridad y de los distintivos y colores de ciertos vehículos, especificando

que los vehículos deberán reunir las características técnicas de construcción, dimensiones y condiciones de seguridad, comodidad, presentación y mantenimiento que establezca el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y no podrán exceder los pesos máximos permitidos por el Ministerio de Obras Públicas.

La normativa en análisis indica también que el transporte de carga deberá efectuarse en las condiciones de seguridad que determinen los reglamentos y en vehículos que reúnan los requisitos que aquellos contemplen, debiendo todo vehículo que transporte carga de terceros justificarla con la carta de porte respectiva y dicha carga no podrá exceder los pesos máximos que las características técnicas del vehículo permitan, y deberá estar estibada y asegurada de manera que evite todo riesgo de caída desde el vehículo.

La ley estipula también las normas sobre la señalización, cruces de ferrocarril y señales luminosas reguladoras del tránsito

En relación a las empresas de ferrocarriles, se indica que ellas deberán mantener, en los cruces públicos, los elementos de seguridad y sistemas de señalización que determine el reglamento, según sea la importancia y categoría del cruce.

Las normas en análisis establecen también que existirá un Registro Nacional de Conductores de Vehículos Motorizados, que deberá enrolar a los conductores de vehículos motorizados de todo el país, registrando sus datos personales y las modificaciones de ellos;

- Normas operativas

En este acápite hemos evaluado a modo de ejemplo o de modelo algunas normas específicas, las cuales no necesariamente son iguales en todos los puertos, pero ellas sirven de base para tener en consideración el tipo especial de normas que rigen las operaciones en análisis

a) Normas sobre transporte de cargas peligrosas por calles y caminos

En estas materias encontramos el Decreto Supremo 298 de 1994 que es la norma que reglamenta estos temas.

Este reglamento establece las condiciones, normas y procedimientos aplicables al transporte de carga, por calles y caminos, de sustancias o productos que

por sus características, sean peligrosas o representen riesgos para la salud de las personas, para la seguridad pública o el medio ambiente.

Las disposiciones del presente decreto son sin perjuicio de la reglamentación especial que sea aplicable a cada producto peligroso en particular.

El transporte de productos explosivos y materiales radiactivos debe efectuarse conforme a las normas específicas dictadas por el Ministerio de Defensa Nacional y el Ministerio de Minería, respectivamente, y por las disposiciones del éste reglamento, siempre que no sean incompatibles con normas específicas

Las sustancias peligrosas que se transporten en remolques o semirremolques, deberán cumplir todos los requisitos contemplados en el presente reglamento y, en particular, no podrán transportar dichas sustancias, conjuntamente en el vehículo tractor o el remolque con otros bienes.

La normativa considera sustancias peligrosas aquellas que se definen en las normas chilenas oficiales NCh382.Of89 y NCh2120/1 al 9.Of89.

El decreto señala que los vehículos motorizados que se utilicen en el transporte de sustancias peligrosas deberán tener una antigüedad máxima de 15 años, y durante las operaciones de carga, transporte, descarga, transbordo y limpieza, deberán portar los rótulos a que se refiere la Norma Chilena Oficial NCh 2190.Of93, los que deberán ser fácilmente visibles por personas situadas al frente, atrás o a los costados de los vehículos.

Los vehículos de transporte de sustancias peligrosas deberán contar con un sistema de radiocomunicaciones o portar un aparato de telefonía móvil celular de cobertura nacional; cuando en éstos vehículos, su peso bruto sea de 3.500 kg o más, deberán llevar al menos una luz de seguridad. El ministerio fijará por resolución las características y condiciones de uso de estas luces. Asimismo en el transporte de sustancias peligrosas a granel, los vehículos deberán reunir las condiciones técnicas necesarias para poder soportar además, las operaciones de carga, descarga y transbordo, siendo el transportista responsable de tales condiciones.

Señala además la normativa que después de la descarga de un vehículo en que se haya transportado sustancias peligrosas, éste y especialmente el depósito o plataforma destinada a la carga, deberá limpiarse a la brevedad posible, y en todo caso antes de cualquier nuevo cargamento, a menos que se haya transportado productos peligrosos a granel y el nuevo cargamento esté compuesto del mismo producto que el que haya constituido el cargamento

precedente, estas normas, así como a la estiba y manipulación de los productos peligrosos, se aplicarán igualmente a la carga o descarga de los productos peligrosos en los contenedores.

En cuanto a las normas de circulación el reglamento establece que los vehículos que transporten sustancias peligrosas deberán evitar el uso de vías en áreas densamente pobladas y no podrán circular por túneles cuya longitud sea superior a 500 m, cuando éstos tengan una vía alternativa segura, como es el caso de Lo Prado, Zapata y Chacabuco.

Como puede apreciarse del análisis de estas normas, existen una serie de disposiciones que regulan estas materias y que son plenamente aplicables en los acceso y salida de los camiones y ferrocarriles de los recintos portuarios, debiendo tenerse presente estos elementos sobre todo cuando las referidas vías crucen una ciudad puerto.

b) Reglamento de coordinación del recinto portuario del puerto de Valparaíso 2002

Esta normativa establece el rol coordinador de la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) para el conjunto de Frentes de Atraque del puerto de Valparaíso y por medio de dicha normativa establece los procedimientos de coordinación aplicables con el objeto de lograr su desarrollo armónico y sustentable en el largo plazo , así como un uso eficiente y no discriminatorio de ellos, de manera de que se satisfagan las necesidades de atención requeridas por los usuarios del puerto en forma oportuna y expedita.

El reglamento de coordinación contiene normas y/o procedimientos relativos a las siguientes materias:

- La coordinación y programación de la entrada y salida al puerto de naves, embarcaciones, artefactos navales, vehículos de transporte terrestre, (camiones y ferrocarriles) equipos y maquinarias.
- Los resguardos para la integridad de las personas y de la carga en los frentes de atraque y áreas comunes.
- La protección del medio ambiente, higiene ambiental, prevención de riesgos profesionales y tratamientos de basuras o desechos provenientes de las naves.
- Los horarios de atención que permitan la expedita prestación de los servicios a los usuarios (24 hrs/día y 365 días/año).
- Las medidas de seguridad para prevenir o afrontar sismos, tsunamis, incendios, accidentes con mercancías peligrosas u otras emergencias.

- Las condiciones para el acceso y/o operación de las naves, embarcaciones, artefactos navales, vehículos, equipos y maquinarias, considerando las restricciones técnicas de la infraestructura portuaria existente.
- Las pólizas de seguros u otras garantías que se deberán mantener vigentes para resguardar la oportuna y cabal solución de indemnizaciones por daños.
- Los requisitos de seguridad y otras acreditaciones que se requiera para el ingreso al puerto de particulares y usuarios, así como sus dependientes, vehículos, equipos, maquinarias y elementos de utilería.

La normativa regula además, las restricciones técnicas de la infraestructura portuaria existente, que condicionan el acceso, la operación de las naves, embarcaciones, artefactos navales, vehículos terrestres de carga, equipos y maquinarias.

Del mismo modo se regulan en estas disposiciones las exigencias para el ingreso de los particulares, usuarios y sus dependientes al recinto portuario y a los recintos periféricos, esta normativa incluye las regulaciones para los vehículos de transporte terrestre, maquinarias, equipos y elementos de utilería, debiendo la EPV, los concesionarios, la autoridad marítima y la autoridad aduanera, en su calidad de entes controladores, controlar tanto el ingreso como la salida de particulares, usuarios y dependientes, vehículos, equipos, maquinaria y utilería.

El reglamento estipula la obligación de los controladores de tener un sistema de control que debe mantener un registro de datos con el objeto de facilitar la fiscalización de materias tales como las siguientes:

- Control de las personas y sus credenciales de ingreso al recinto portuario y recintos periféricos.
- Control de ingreso y salida de trabajadores marítimo - portuarios de acuerdo a nómina entregada por la autoridad marítima.
- Control de ingreso y salida de vehículos al recinto portuario y recintos periféricos.
- Control del período de permanencia autorizado en áreas comunes para vehículos.
- Control de entrada y salida de equipos, maquinaria y utilería.
- Otros controles que la EPV disponga.

Como puede apreciarse, existen normas específicas que se aplican prácticamente en todos los puertos estatales, adaptados a sus condiciones específicas, las cuales no son obligatorias en los puertos privados. En estos temas sería importante elevar el nivel jerárquico de las mismas, ya que ellas son atribuciones de los directorios respectivos de las EPAs y no son normas emanadas de una autoridad.

c) Manual de provisión de infraestructura, equipamiento y prestación de servicios básicos en ZEAL de Puerto Valparaíso

Con fecha 21/02/2008, y de conformidad a las exigencias del reglamento de Uso de Frentes de Atraque, se confeccionó el manual que identifica los servicios prestados por ZEAL Sociedad Concesionaria S. A., en la calidad de empresa concesionaria de la Zona Especial de Apoyo Logístico del Puerto de Valparaíso y se señalan las normas y procedimientos aplicados en sus servicios, así como por los usuarios de los mismos.

El objetivo del manual de los servicios es consignar en un cuerpo reglamentario los procedimientos a seguir para efectuar cada una de las actividades que deben realizarse en los recintos de la Zona de Extensión de Apoyo Logístico de Puerto Valparaíso, con el objeto de asegurar que los usuarios puedan conocer los servicios prestados a través de normas y procedimientos públicos.

El manual contiene las normas que regulan la relación entre la Empresa y los usuarios que requieren sus servicios en los sectores operacionales del recinto de actividades logísticas. Asimismo, indica la identificación, descripción y aplicación de tales servicios, en conformidad a las normas vigentes, dispuestas por la Empresa Portuaria Valparaíso y por los organismos fiscalizadores correspondientes.

La empresa debe prestar los servicios en la forma y oportunidad indicadas en este manual y dando cumplimiento a toda normativa establecida para el efecto y a lo dispuesto en el contrato de concesión respectivo. En consecuencia, los usuarios que los requieran quedan sujetos a las disposiciones aquí establecidas, y cuando soliciten los servicios, deberán hacerlo en la forma y en los horarios dispuestos.

Las disposiciones normativas que contiene el presente manual, sean operativas, tarifarias o de carácter administrativo, operan de pleno derecho en aquellos servicios que específicamente presta la Empresa. Las tarifas fijadas no sufrirán más recargos que los que expresamente contempla este manual, por lo tanto, los usuarios de los servicios se obligan a pagarlas en los términos que aquí se dispone.

Sin perjuicio de las disposiciones que la empresa establezca, los transportadores, los despachadores de aduana, los agentes representantes y otros entes que participen en las actividades en los recintos de la ZEAL,

deberán estar debidamente autorizados por la autoridad competente, según sea el caso.

La empresa establece sus obligaciones a que se refiere este manual de servicios en los términos que le son exigidos por la Empresa Portuaria Valparaíso, razón por la cual sus representantes y empleados quedan sujetos al cumplimiento de las disposiciones aquí consignadas.

Entre los principales servicios que ofrece la ZEAL, podemos señalar los siguientes:

- Inspecciones parciales: ellas corresponden a la inspección física realizada a un contenedor y que obliga a movilizar el 50 % o menos del contenido del mismo, para cumplir con la fiscalización según el requerimiento del organismo fiscalizador.
- Inspección total; ella corresponde a la inspección física realizada a un contenedor y que obliga a movilizar más del 50% del contenido del mismo, para cumplir con la fiscalización según el requerimiento del organismo fiscalizador.
- USDA (United States Department of Agriculture): esta operación corresponde a movilizar/mover/trasladar una muestra desde la plataforma del vehículo de transporte o desde el costado del contenedor, a través del andén, hasta los mesones de inspección, o salas de revisión, según lo disponga el fiscalizador. Asimismo, disponer la mercancía en los mesones para la inspección y posteriormente ordenar los productos en las bandejas y cajas, retirar, cargar y estibar las cajas o bandejas en el contenedor o vehículo de transporte, en las mismas condiciones recibidas.
- Carga fraccionada: ella corresponde a movilizar/mover/trasladar la carga fraccionada desde la plataforma del vehículo de transporte hasta el andén, trasladándolos transitoriamente a la superficie del andén, o a los mesones de inspección, o salas de revisión, según lo disponga el fiscalizador y posteriormente cargar estibar la mercancía en el vehículo en las mismas condiciones recibidas.

Todos los servicios básicos y especiales que preste la Empresa deberán ser remunerados según las tarifas vigentes.

Por otra parte el manual señala que está estrictamente prohibido el ingreso de los usuarios, agentes, y responsables a las explanadas (zona disponible, zona de transición, zona de inspección origen y zona de espera de fiscalización). En cumplimiento de su función, sólo los conductores de vehículos regulados por

los procedimientos de EPV podrán circular por los lugares demarcados en las explanadas.

La administración y control de los servicios de fiscalización se realiza mediante el sistema de información de gestión de andenes (SI GA).

El reglamento de los servicios de movilización de carga en apoyo a la fiscalización regula la forma y condiciones en que se prestarán los servicios de movilización de carga en apoyo a la fiscalización al interior de la ZAO.

La administración y control del servicio de estacionamientos vehículos menores se ejecuta a través de sistema de gestión de estacionamiento vehículos menores (SI GE).

La administración y control de los servicios de estacionamiento y permanencia y servicio de exceso de uso de recurso (S-H) se ejecutan a través del sistema de información de la ZEAL (SI-ZEAL).

El resto de los servicios complementarios se realiza en las instalaciones de la ZAO y serán solicitados directamente por los usuarios.

Servicios Adicionales: La ZEAL entrega, entre otros, los siguientes servicios adicionales:

- Refacturación: consiste en la emisión de nuevas facturas de servicios otorgados, en reemplazo de las facturas emitidas originalmente, a solicitud del interesado y por razones no imputables a la empresa.
- Digitalización de guía de despacho con facturación individual: consiste en la digitalización de la guía de despacho de un vehículo que transporta carga seca y cuya guía de despacho es presentada por el conductor, para que ésta se digitalice y se ponga a disposición del agente de aduana mediante un correo electrónico con la guía digitalizada.
- Digitalización de guías de despacho con facturación mensual: consiste en la digitalización de las guías de despacho de los vehículos que transporta carga seca y que son atendidos por un determinado agente responsable, cuya guía de despacho es presentada por el conductor, para que ésta se digitalice y se ponga a disposición del agente de aduana mediante un correo electrónico con la guía de despacho digitalizada.

d) Normas de Seguridad Ferroviaria

En relación con estas materias específicas, la citada Ley General de Ferrocarriles, es el instrumento que regula los temas de seguridad, y estipula que estas disposiciones se refieren a las vías férreas de toda naturaleza existentes a la fecha de su dictación (13 de Julio de 1931), a las que se establezcan en el futuro y a sus relaciones con las demás vías de transportes terrestres, aéreas y por agua.

En esta normativa al referirse a las “servidumbres originadas por vías férreas”, se constituyen medidas destinadas al establecimiento de la seguridad ferroviaria, tales como:

Se prohíbe introducirse o transitar por la vía de un ferrocarril, o embarazar de cualquiera manera el libre tránsito de los trenes.

A menos de veinte metros de distancia de la vía no se permite hacer excavaciones, represas, estanques, pozos o cualquiera otra obra que pueda perjudicar la solidez de la vía o hacer depósitos o acopios de materiales inflamables o combustibles.

A menos de cinco metros de distancia de la vía no se permite construir obras elevadas de más de cinco metros de alto sobre el nivel de la vía, dar a los muros o cierros que se construyan salida sobre la vía ni hacer depósitos o acopios de frutos, materiales de construcción o cualesquiera otros objetos.

A menos de cinco metros de distancia de la vía se prohíbe construir muros o cierros

Estas normas fueron complementadas por el Decreto N° 2132, de 1939, que aprobó el “Reglamento para la aplicación de las disposiciones de la Ley General de Ferrocarriles sobre la seguridad del tránsito de trenes por cruces particulares”, conocido como “Reglamento de Cruces Particulares en Vías Férreas”.

Otras normas sobre esta misma materia se encuentran en la ley de tránsito, en el Decreto Supremo N° 38, de 1986 y sus modificaciones, que regula las señales que deben colocarse en todos los cruces ferroviarios públicos a nivel y en el Decreto Supremo N° 500, de 1962, modificado por el Decreto Supremo N° 252, de 1994, que determina la nómina de cruces públicos a nivel de la Red Sur de EFE y le impone a ésta obligaciones en materia de protección.

La ley en diversos aspectos se refiere a los cruces a nivel públicos y particulares. Se refiere a las barreras y otros dispositivos de protección, aspectos que son tratados en mayor detalle los textos legales citados más arriba. Asimismo la ley obliga a las empresas a cerrar a su costo el camino (la faja vía) por uno y otro lado en toda su extensión. sin embargo, el departamento podrá exceptuar del cierre aquellas partes del camino en que no sean indispensables para la seguridad del tráfico.

Por su parte, el Reglamento de Cruces Particulares corresponde al Decreto N° 2132, del 24 de octubre de 1939, el que establece las condiciones mínimas que deben cumplir estos cruces.

Los elementos de protección de los cruces particulares son habitualmente portones situados en ambos lados de la vía férrea, los que deben permanecer cerrados y se abren sólo para hacer uso del cruce. También es aceptable colocar barreras con un guardabarrera. El mantenimiento de los portones o barreras y de las carpetas de rodado es por cuenta del permisionario del cruce. Estos requisitos se cumplen inicialmente, pero como no hay un control posterior, es frecuente que estos cruces queden desprotegidos.

Una cantidad importante de cruces particulares se convierten a la larga en cruces públicos, debido a la subdivisión de los predios que comunican, quedando en situación irregular por falta de un permisionario responsable.

A su vez, en la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en relación con el transporte seguro de pasajeros y mercancías, en materia de seguridad propiamente tal, la ley sólo contempla dos normas relacionadas con los cruces ferroviarios que son similares a lo dispuesto en el DS 38, Reglamento de la ley de tránsito.

Por otra parte en la ley del tránsito se tratan las materias de los cruces con ferrocarriles. Estas disposiciones son similares a las contenidas en otros textos legales ya mencionados, salvo lo que se dispone en cuanto a que los conductores, salvo señalización en contrario, deberán detener sus vehículos antes del cruce ferroviario y sólo podrán continuar después de comprobar que no existe riesgo de accidente.

Otras normas de esta ley dicen relación con la seguridad ferroviaria y se refieren al estacionamiento a menos de veinte metros de un cruce a nivel, el no detenerse antes de un cruce y el cruzar la vía férrea en lugar no autorizado.

Por su parte en la ley del medio ambiente, se establecen normas que dicen relación con la seguridad ferroviaria sin embargo ellas son relativamente escasas toda vez que el objetivo de este cuerpo legal es la “protección del ambiente” de modo que sólo indirectamente podría incidir en la seguridad ferroviaria.

Las materias con mayor relación son las que se refieren al transporte de sustancias peligrosas y los eventuales deterioros ambientales que podrían producir sus derrames en caso de accidentes o manipulación deficiente.

En cuanto a otras disposiciones obligatorias que dicen relación con la seguridad de ferrocarriles, las podemos ubicar en las normas del Instituto Nacional de Normalización (INN) en las cuales se refieran al tema las siguientes:

- NCh382.Of2004 Sustancias Peligrosas - Clasificación general
- NCh385.Of1955 Medidas de seguridad en el transporte de materiales inflamables y explosivos
- NCh390.Of1960 Medidas adicionales de seguridad en el transporte ferroviario de explosivos y materiales inflamables
- NCh393.Of1960 Medidas especiales de seguridad en el transporte ferroviario o en camiones, de petróleo, sus productos y de materiales similares
- NCh893.EOf1972 Transportes - Ferrocarriles - Vías y material rodante - Terminología
- NCh1061.Of1997 Cloro líquido - Medidas de seguridad y de emergencia en el transporte por ferrocarril, en vagones-tanques, y en la carga, recepción y descarga de ellos
- NCh2120/1.Of2004 Sustancias peligrosas - Parte 1: Clase 1- Explosivos
- NCh2120/2.Of2004 Sustancias peligrosas - Parte 2: Clase 2 – Gases
- NCh2120/3.Of2004 Sustancias peligrosas - Parte 3: Clase 3 - Líquidos inflamables
- NCh2120/4.Of2004 Sustancias peligrosas-Parte 4: Clase 4-Sólidos inflamables, sustancias que pueden experimentar combustión espontánea y sustancias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables
- NCh2120/5.Of2004 Sustancias peligrosas - Parte 5: Clase 5 – Sustancias comburentes y peróxidos orgánicos
- NCh2120/6.Of2004 Sustancias peligrosas - Parte 6: Clase 6 - Sustancias tóxicas y sustancias infecciosas
- NCh2120/7.Of2004 Sustancias peligrosas-Parte 7: Clase 7- Sustancias radiactivas

- NCh2120/8.Of2004 Sustancias peligrosas-Parte 8: Clase 8 - Sustancias corrosivas
- NCh2120/9.Of2004 Sustancias peligrosas - Parte 9: Clase 9 - Sustancias y objetos peligrosos varios
- NCh2136.Of2003 Transporte de ácido sulfúrico por vía terrestre – Disposiciones de seguridad
- NCh2463.Of1999 Sustancias corrosivas - Soda cáustica en solución - Disposición de seguridad para el transporte
- NCh2891.Of2004 Transporte de ácido sulfúrico por vía terrestre - Tanque para vagón-tanque de ferrocarril - Requisitos de diseño y fabricación
- La seguridad propia de los sistemas ferroviarios está basada en una serie de normas y recomendaciones de diseño que se refieren a todos los aspectos que los forman. Estas normas son principalmente las Normas Técnicas y las Recomendaciones de Diseño.

En Chile cada empresa tiene sus propias normas técnicas, pero por lo general éstas están basadas en las normas técnicas de EFE, las que a su vez se basan en las normas norteamericanas para la infraestructura y los elementos básicos de los equipos rodantes: rodado, enganches y frenos. Otros aspectos, tales como los sistemas de electrificación y en los últimos tiempos, los sistemas de señalización, se basan en normas técnicas europeas.

Como conclusiones de estas normativas es importante destacar que en el país, en materias de seguridad, específicamente la que es aplicable a los ferrocarriles es muy escasa. Se reduce a las disposiciones del DS 38 sobre cruces a nivel y a la normativa del INN sobre transporte de materiales peligrosos.

La legislación vigente, contenida básicamente en las leyes analizadas anteriormente, sólo provee un marco legal, pero no constituye propiamente una normativa.

Del análisis de estas normas se puede colegir que los Ferrocarriles Estatales poseen normas especiales aplicables a sus funciones y sin duda ellas serán aplicables a todas aquellas actividades en las cuales sus vías se interconecten con los puertos

e) Normas del Código Internacional para la Seguridad de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP)

El Código PBIP es un convenio internacional de la Organización Marítima Internacional (OMI), que se generó en diciembre 2002 y que fue aprobado por unanimidad como anexo al Convenio SOLAS¹

¹ Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar: SOLAS (siglas del inglés, Safety Of Life At Seas). Creado en 1914 a raíz del hundimiento del trasatlántico *Titanic*, enumera una serie normas referentes a la

El Código se separa en dos partes, una "A" tiene una naturaleza obligatoria, mediante enmiendas introducidas en el Convenio SOLAS y una Parte "B" sirve como guía de recomendaciones.

Objetivos del Código: este instrumento tiene como objetivo principal establecer un marco internacional que incluya:

- La cooperación entre los gobiernos contratantes.
- La cooperación con las instituciones gubernamentales, las administraciones locales y la industria marítima y portuaria.
- La detección de amenazas a la seguridad.
- La adopción de medidas preventivas contra los incidentes de seguridad que afecten a los buques o las instalaciones portuarias.

El Convenio SOLAS actualmente regula más del 98% de la industria de transporte marítimo internacional

Por su parte el código está orientado a establecer un enfoque sistémico de la seguridad portuaria y de los buques y entregar una base de evaluación de las amenazas específicas a la seguridad correspondiente a cada puerto y cada buque, estipulando para ello una tabla de prioridades

Para implementar su normativa los puertos y los buques deben hacer una evaluación y posterior clasificación de sus riesgos, graduando en tres niveles de riesgos su seguridad. Para cada nivel de seguridad se define la adopción de medidas de seguridad específicas y las exigencias a los puertos y a los buques

Dentro de los elementos del Código se contemplan los estudio de evaluación de vulnerabilidades, el plan de protección de los buques y de las instalaciones portuarias; La designación de un oficial de protección, la creación de un Comité de Protección y la definición de los grados de vulnerabilidad.

Al implementarse el Código deben quedar en claro las relaciones entre organismos que intervienen en el proceso de certificación y que dicen relación con los siguientes niveles:

- OMI-Estado
- Estado-Organismo Certificador
- Organismo Certificador – Buque
- Organismo Certificador – Puerto

seguridad marítima. El código completo que conforma el anexo posee más de 500 páginas y no corresponde a este estudio presentar una descripción completa del mismo.

- Organismo Certificador - otras instalaciones portuarias anexas

En estas materias es cada estado el que libremente establece cual será el órgano certificador, el que puede ser de su estructura orgánica central o ser un organización de protección reconocida; en el caso de Chile el organismo designado es la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, la que en su calidad de autoridad marítima, posee todas las facultades que en estas materias le ha delegado el Estado.

El Código deja claro que son responsabilidades de los Gobiernos los siguientes puntos:

- Cumplir y hacer cumplir el código.
- Establecer los niveles de protección.
- Entregar orientaciones sobre formas de protección.
- Aprobar las evaluaciones de protección de los buques y puertos.
- Determinar que instalaciones requieren de un programa de protección.
- Aprobar los planes de protección de buques y puertos y sus enmiendas.
- Efectuar auditorias y revisiones periódicas.
- Ejecutar medidas de control.
- Definir cuando se requiere de una declaración de protección marítima.
- Comprobar la eficacia de los planes de protección de buques e instalaciones portuarias.
- Poner en conocimiento de la OMI las certificaciones y las variaciones o enmiendas.

Los planes de protección deben considerar un análisis de riesgo y evaluación de vulnerabilidades, evaluando elementos tales como:

- El Vallado Perimetral.
- El Control de Puertas.
- El Control de acceso en todo el recinto del puerto.
- La evaluación de zonas especiales.
- La señalización de vías de circulación.
- La iluminación de todos los sectores del recinto portuario.
- Los circuitos cerrados de TV.
- Las ayudas a la navegación.
- La Dársena
- La torre de control.
- Los sistemas informáticos de control.
- Las normas y recursos de seguridad.
- El plan de seguridad integral.

- El plan general de contingencias.
- La reingeniería del sistema de gestión de seguridad.
- La readecuación y coordinación con los demás organismos de seguridad.

Estas son las normas que inciden directamente con el estudio, ya que afectan a la conectividad sobre todo en el acceso y salida de las cargas del recinto portuario, debiendo destacarse la incidencia que ellas poseen para los tráficos de contenedores.

Por otra parte, estas normas se han complementado con otras disposiciones adicionales que se están aplicando, especialmente en Estados Unidos y la Unión Europea, tales como:

- La ley sobre Antiterrorismo en el Transporte Marítimo, Ley S-1214/2002, la cual propicia el establecimiento de un programa que garantiza una mayor seguridad en los puertos marítimos de Estados Unidos.
- La ley 107/188 del 2003 sobre bioterrorismo, la cual obliga a la certificación por el FDA (Food and Drugs Administration) de instalaciones que fabriquen, procesen, envasen, distribuyan, reciban, almacenen y transporten cualquier tipo de alimentos para el consumo humano o animal con destino a Estados Unidos y al registro y nombramiento de un representante en los Estados Unidos para las relaciones con las empresas navieras y los puertos que almacenen o reciban en depósito.

Finalmente es importante destacar la ley de seguridad y protección portuaria del año 2007, la cual aumenta las medidas de resguardo y establece como norma obligatoria que en enero del año 2012, todos los contenedores que deseen ingresar al territorio norteamericano deberán venir escaneados en el puerto de origen, lo cual sin duda creará serias dificultades a los puertos y posibles ineficiencias.

Junto a lo anterior con estas normas se resalta el problema de las instalaciones de scanner para las inspecciones en origen, destacándose las regulaciones que deberán definir su ubicación, sus condiciones de ser fijos o móviles y los posibles costos agregados a estas operaciones que encarecerán el comercio de nuestros países.

En Chile estos scanner están siendo adquiridos por el Servicio Nacional de Aduanas, pero aun no se ha definido quién deberá sustentar los costos de operación y mantención.

Estos problemas sin duda afectan directamente a la conectividad rodoviaria y ferroviaria, no solo por la ubicación de los scanner, sino también por sus costos y problemas operativos.

- Normas de Medio Ambiente

La Ley 19.300 de 1994, es el instrumento que contiene las normas sobre las bases generales del medio ambiente y declara el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación y al ejercicio de la protección del medio ambiente, la preservación de la naturaleza y la conservación del patrimonio ambiental.

Esta normativa legal contempla una serie de definiciones aplicables al tema, tales como:

- Biodiversidad o diversidad biológica.
- Conservación del patrimonio ambiental.
- Contaminación.
- Daño ambiental.
- Declaración de impacto ambiental.
- Desarrollo sustentable.
- Estudio de impacto ambiental.
- Línea de base, etc.

La normativa indica que los proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, en cualquiera de sus fases, deberán someterse al sistema de evaluación de impacto ambiental, e individualiza dentro de ellos, entre otros a los siguientes:

- Líneas de transmisión eléctrica de alto voltaje y sus subestaciones.
- Centrales generadoras de energía mayores a 3 MW.
- Aeropuertos, terminales de buses, camiones y ferrocarriles, vías férreas, estaciones de servicio, autopistas y los caminos públicos que puedan afectar áreas protegidas.
- Puertos, vías de navegación, astilleros y terminales marítimos.
- Proyectos de desarrollo urbano o turístico, en zonas no comprendidas en alguno de los Planes Regionales de Desarrollo Urbano, Planes Intercomunales, Planes Reguladores Comunes, Planes Seccionales.
- Proyectos industriales o inmobiliarios que los modifiquen o que se ejecuten en zonas declaradas latentes o saturadas.

La ley deja claramente establecido que en todos estos proyectos y obras se requerirá la elaboración de un estudio de impacto ambiental, en el que para elaborar y calificar dicho estudio crea la Comisión Regional o Nacional del Medio Ambiente.

En estas materias, recientemente el congreso ha aprobado normas especiales sobre estos organismos fiscalizadores y controladores

La normativa indica también que los titulares de los proyectos o actividades que deban someterse al sistema de evaluación de impacto ambiental y que no requieran elaborar un estudio de impacto ambiental, presentarán una declaración de impacto ambiental, instrumento que bajo la forma de una declaración jurada, se expresará que ellos cumplen con la legislación ambiental vigente.

Esta norma señala que mediante decreto supremo, que llevará las firmas del Ministro Secretario General de la Presidencia y del Ministro de Salud, se promulgarán las normas primarias de calidad ambiental y que estas normas serán de aplicación general en todo el territorio de la república y definirán los niveles que originan situaciones de emergencia.

En relación con el borde costero es importante señalar que la ley establece que formarán parte de las áreas protegidas, las porciones de mar, terrenos de playa, playas de mar, lagos, lagunas, embalses, cursos de agua, pantanos y otros humedales, situados dentro de su perímetro, y en estas áreas mantendrán sus facultades los demás organismos públicos, en lo que les corresponda.

La ley establece la forma de utilizar los planes de manejo, prevención o descontaminación y el uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables se efectuará asegurando su capacidad de regeneración y la diversidad biológica asociada a ellos, en especial de aquellas especies en peligro de extinción, vulnerables, raras o insuficientemente conocidas.

La normativa en análisis estipula regulaciones especiales sobre la responsabilidad por daño ambiental, sus sanciones y las multas correspondientes.

De la normativa analizada, es claro colegir que estas disposiciones son de aplicación general y por tanto ellas afectarán cualquier proyecto u obra de diga relación con la conectividad marítima y rodoviaria o ferroviaria que se desee realizar

- Normativa Aduanera

Es el DFL 30 del 2004, el texto legal que contiene la Ordenanza General de Aduanas, la cual establece las normativas que regulan el ingreso y salida de las mercancías del país, explicitando el ámbito de aplicación de la ley, las disposiciones generales sobre los derechos y obligaciones de las personas respecto a la normativa aduanera, la orgánica de la aduanas, los procedimientos para el ingreso y salida de vehículos, mercancías y personas al territorio aduanero de la república, las infracciones, los despachos y destinaciones aduaneras, etc.

En relación al presente estudio debemos destacar el Libro II de dicha Ordenanza, el cual regula, la entrada y salida de vehículos, mercancías y personas hacia y desde el territorio nacional y de su obligación de efectuar su presentación al Servicio de Aduanas

Estas normativas, regulan las presentaciones, las reclamaciones, las devoluciones de gravámenes las subastas de las mercancías abandonadas, incautadas o decomisadas.

Las normas del presente libro se aplican a las mercancías y a las personas que lleguen o salgan del país en cualquier medio de transporte de carga o pasajeros o que se movilicen por sus propios medios.

La normativa establece una serie de definiciones que son de interés, tales como:

- Vehículo: cualquier medio de transporte de carga o personas.
- Vehículo procedente del extranjero: también al que provenga de zonas del territorio nacional afectas a tratamientos tributarios preferenciales.
- Conductor: la persona a cargo de un vehículo, y por ficción, los agentes o representantes legales de las empresas de transporte.
- Puerto: marítimo, fluvial, lacustre, aéreo y a los terminales carreteros o ferroviarios.
- Manifiesto de carga: el documento, suscrito por el conductor o por los representantes de la empresa de transporte, que contiene la relación completa de los bultos de cualquier clase a bordo del vehículo con exclusión de los efectos postales y de los efectos de los tripulantes y de los pasajeros.
- Provisiones y rancho: mercancías destinadas al consumo de pasajeros y tripulantes o al servicio de la nave.

Cuando la Aduana disponga revisar una nave a su recalada en un puerto, la autoridad marítima no la dejará en "libre plática", aun cuando haya sido recibida por ella y por la autoridad sanitaria. Para estos efectos, la autoridad marítima comunicará oportunamente a la Aduana la llegada de las naves, pudiendo esta última solicitar a la autoridad marítima la suspensión de la libre plática.

Mientras no se haya dado la libre plática, ninguna persona, salvo las autorizadas por la ley o por el Administrador de Aduanas, podrá subir ni bajar si no se ha otorgado el permiso para desembarcar pasajeros y carga.

El Administrador de la Aduana podrá ordenar el cierre y el sello de los departamentos, bodegas o dependencias de un vehículo, en los que se suponga que haya mercancía extranjera, manifestada o no, susceptible a venderse al público en el puerto o desembarcarse clandestinamente.

Todas las mercancías que ingresen al país desde el extranjero o de zona de tratamiento aduanero especial, quedarán sometidas a la potestad de la Aduana. Sin perjuicio de lo dispuesto en convenios internacionales, todo vehículo al momento de su llegada o salida del territorio deberá presentar, a través del conductor o de su representante, a la Aduana correspondiente al lugar de su ingreso o salida, los siguientes documentos:

- Manifiesto de carga general incluyendo las provisiones y rancho.
- Lista de pasajeros y tripulantes.
- Guía de correos.

Las naves de guerra extranjeras y los vehículos que transporten provisiones para dichas naves, sólo estarán obligados a presentar los documentos a que se refiere el inciso primero, si llevan carga consignada al puerto que arriben.

Por la sola presentación de los documentos referidos en los artículos anteriores a la Aduana respectiva, se entenderá que el vehículo ha sido recibido por el Servicio y las mercancías presentadas a él. Si la presentación de los documentos se hace por vía electrónica, se estará a la recepción efectiva del vehículo y en esa misma oportunidad se entenderán presentadas las mercancías.

Las naves que solamente viajen entre los puertos de la república, sin tocar puertos extranjeros, deben entregar en cada puerto el manifiesto particular de la carga extranjera que transportan.

Los pasajeros y tripulantes que entren o salgan del país sólo estarán obligados a declarar, al momento de traspasar el control aduanero, las mercancías no comprendidas en el concepto de equipaje definido en este libro.

Las disposiciones del presente libro no impedirán a las autoridades correspondientes tomar las medidas necesarias, incluso el pedido de nueva o mayor información, en los casos de sospecha de fraude o contrabando o cuando se trate de problemas especiales que constituyan peligro para el orden, la seguridad, la salud pública o la protección fitosanitaria.

Sin perjuicio de lo establecido en convenciones internacionales, las empresas de transporte cuyos vehículos están autorizados para cruzar los límites del territorio aduanero, quedan obligados, para complementar la labor de fiscalización, a proporcionar gratuitamente a la Aduana en las estaciones o terminales fronterizas los locales necesarios, tanto para su revisión como para el depósito provisorio de las mercancías; como asimismo, a transportar gratuitamente a los empleados que en comisión de servicio deban viajar para supervigilar el tráfico sometido a control aduanero.

El Administrador de la Aduana podrá permitir la libre plática del barco, y aún la descarga de las mercancías sin que se presente manifiesto, cuando el conductor compruebe que, por algún accidente en la navegación, lo que calificará la autoridad marítima, se hubieren perdido los documentos necesarios o parte de la carga se hubiese destruido o haya sido echada al mar en tal forma que imposibilite establecer las verdaderas existencias a bordo.

La Aduana, sin perjuicio de aplicar las sanciones establecidas en los artículos 173 y 175 de la presente Ordenanza si para ello viere motivo, deberá en tal caso hacer un inventario de la carga desembarcada, el cual firmado por el conductor y por el empleado competente de la Aduana, servirá de manifiesto para los fines de esta Ordenanza.

La carga que no esté consignada a un puerto podrá también ser desembarcada en él, cuando ello fuere conveniente o necesario para la protección o cuidado de la carga misma o de la nave, con las precauciones que el Administrador de la Aduana estime conveniente adoptar o con las que determinen los reglamentos. Si la nave que hubiere desembarcado dicha carga no estuviere en condiciones de embarcarla nuevamente, deberá confiarla a la Aduana del puerto respectivo para ser reembarcada o importada a la república por el puerto referido y en tal caso deberá manifestarse en la forma ordinaria a dicha Aduana, aunque así no figurare en el manifiesto general.

Toda mercancía presentada a la Aduana, cause o no derechos, impuestos, tasas y gravámenes, permanecerá bajo su potestad en los recintos habilitados hasta el momento de su retiro.

Las mercancías que vayan a ser embarcadas, serán presentadas a la Aduana y quedarán bajo su potestad. Se entenderán presentadas por la aceptación por parte de la Aduana del correspondiente documento de salida.

La compañía transportista verificará el efectivo embarque de las mercancías, sin perjuicio de que la Aduana pueda practicar revisiones selectivas, incluso del manifiesto de salida.

La normativa establece que se entiende por destinación aduanera la manifestación de voluntad del dueño, consignante o consignatario que indica el régimen aduanero que debe darse a las mercancías que ingresan o salen del territorio nacional.

La formalización de las destinaciones aduaneras se hará mediante el documento denominado "declaración", el que indicará la clase o modalidad de la destinación de que se trate.

El Director Nacional de Aduanas podrá autorizar que dicha formalización se efectúe por medio de la utilización, por los despachadores, de un sistema de transmisión electrónica de datos, conforme a las normas que establezca el reglamento.

En el tráfico de cabotaje, el Director Nacional de Aduanas podrá determinar la forma de fiscalización de los embarques y desembarques de las mercancías objeto de este tráfico.

Cuando se autorice el uso de sistemas de transmisión electrónica de datos, tendrá la calidad de matriz el registro final incorporado al archivo del Servicio Nacional de Aduanas, una vez cumplidas las operaciones de presentación, recepción, verificación, aceptación y legalización de la correspondiente declaración.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior, los directores regionales o administradores de aduana podrán aceptar a trámite documentos de destinación que se refieran a mercancías no presentadas al servicio. las mercancías deberán ser presentadas ante la Aduana respectiva en un plazo no superior a sesenta días, contados desde la fecha de legalización del referido

documento, plazo que podrá ser prorrogado por el Director Nacional de Aduanas en casos calificados.

Las destinaciones aduaneras que cancelen declaraciones de régimen suspensivo, aceptadas con anterioridad a su presentación, se confeccionarán por la cantidad de mercancías efectivamente recibidas.

Las mercancías objeto de este trámite anticipado podrán ser reconocidas antes de su retiro de los recintos de depósito aduanero.

La Aduana aceptará a trámite las declaraciones presentadas, previa verificación de que contienen los datos, menciones y formalidades exigidas.

El Servicio Nacional de Aduanas no aceptará a trámite declaraciones aduaneras acogidas a pago diferido de derechos de aduana o cualquier otro beneficio que implique postergación en el pago de los mismos, cuando las personas hayan utilizado estos beneficios anteriormente y tengan una o más cuotas morosas. Para aceptar a trámite este tipo de declaraciones, se exigirá no tener deudas registradas ante el servicio de tesorerías, por concepto de derechos o impuestos cuya aplicación, fiscalización y control correspondan al Servicio Nacional de Aduanas.

La verificación consiste en comprobar que una declaración contiene todos los datos mencionados y formalidades exigidas, de modo que sea coherente y constituya una declaración unívoca.

Como se desprende de la normativa en comento, la Aduana interviene en todo tipo de tráficos, sean estos de servicio internacional o de cabotajes. Sin perjuicio de lo anterior las medidas sobre el cabotaje difieren de las del comercio exterior, pero siempre existirá la presentación de los documentos a la Aduana y la tuición de ella mientras las mercancías transiten o permanezcan en los recintos primarios aduaneros.

Del análisis anterior se colige que el Servicio de Aduanas interviene en todo tipo de tráficos, de mercancías que ingresen o salgan de las zonas primarias aduaneras, como son los casos de los puertos y de los terminales interiores de cargas, que poseen habilitación aduanera bajo administración privada. Estas normativas han sido complementadas por otros textos legales como son la Ley Orgánica de Aduanas, el Arancel Aduanero, la ley de fomento de las exportaciones, los acuerdos de valoración de la OMC y las resoluciones emitidas por el Director Nacional de dicho servicio.

En estas materias es necesario tener presente que el Servicio de Aduanas ha diseñado e implementado una serie de planes para la tramitación en línea de sus operaciones, entre las cuales encontramos las declaraciones de ingreso, las declaraciones únicas, las tramitaciones de las destinaciones y traslados, los manifiestos de carga electrónicos, la ventanilla única Aduana – CONAF, los sistemas de interconexión aduana puertos, etc.

Como conclusiones del análisis de la normativa anterior en relación a la dotación de infraestructura, tecnología y mecanismos de gestión y administración de sistemas de tránsito terrestre de carga en puertos, debemos necesariamente aclarar, que no existe en el ordenamiento jurídico nacional, un mecanismo sistémico único que abarque todas estas materias en forma integral, por lo cual para poder evaluarlas, es necesario ir revisando las diferentes áreas que inciden en los diversos tipos de materias que sustentan los sistemas, es decir, las normas que consagran lineamientos básicos; las normas sobre aspectos de política, normas de aspectos comerciales y finalmente normas de aspectos operacionales.