



### **Problemáticas en la actividad armatorial derivadas de leyes y políticas públicas de uso del borde costero – Noviembre 2023**

#### **I. Introducción**

La Asociación de Armadores y Servicios Marítimos, Arasemar AG, nace el año 2001 para aunar esfuerzos y gestión común en pos de convertirse en el principal actor representante de los armadores de naves menores y empresas relacionadas a los servicios marítimos en la zona sur del país. Hoy, 20 empresas PYME forman parte de la Asociación, los que totalizan 120 naves y más de 1.000 puestos de trabajo directos; representan alrededor del 16% de la flota de naves menores.

En las regiones del sur austral el territorio marítimo es una extensión natural del terrestre. De Puerto Montt al sur el mar interior ha sido fundamental en el desarrollo económico y social del sur de Chile. Actividades tan diversas como turismo, conectividad entre islas y continente, así como entre regiones, la pesca artesanal, refrendó en los hechos una política estratégica de uso del territorio nacional y la reafirmación de fronteras. En esto, las embarcaciones de todo tipo de tamaño han sido claves para el desplazamiento, asentamiento, el abastecimiento y la logística asociada al transporte marítimo. Con el advenimiento de la industria salmonera se afianzó el territorio marítimo conformándose un polo de desarrollo muy exitoso, el cual, si bien avanzó de manera importante en temas tecnológicos, innovación y productividad, sanitarios, ambientales y sociales, aún presenta importantes desafíos para consolidarse en los ámbitos precitados.

La construcción y reparación de naves como así los servicios asociados a la logística y abastecimiento, el desarrollo del uso del borde costero en obras civiles públicas y privadas a través de la construcción de puertos, rampas, astilleros, varaderos, atracaderos, marinas comerciales y turísticas han contribuido a cubrir la demanda de bienes y servicios que desde la actividad marítima se generan.

Sin embargo, la ausencia de un adecuado ordenamiento del borde costero así como la difícil aplicación de una ley ambigua y de deficiente diseño como la Lafkenche, representan un creciente problema para la actividad armatorial. Es un problema país de carácter multisectorial. Frena inversiones públicas y privadas, la innovación y menoscaba la productividad país.

#### **II. Antecedentes**

A mayo de 2021, de acuerdo con la información generada por la Asociación de Armadores del Sur (Armasur), a nivel nacional, la suma de hectáreas otorgadas y en proceso de solicitud para las actividades “pesca artesanal”, “Mitilicultura” y “Salmonicultura”<sup>1</sup> suman un total de 280.000 hectáreas, versus las 4.005.314 hectáreas otorgadas y solicitadas (en proceso) para su destinación como ECMPO.

---

<sup>1</sup> Siendo la “pesca artesanal”, “Mitilicultura” y “Salmonicultura” actividades económicas preponderantes desde la región de Los Lagos hasta la Región de Magallanes

---



## ASOCIACIÓN DE ARMADORES Y SERVICIOS MARÍTIMOS

---

SECTOR	HECTAREAS	
	OTORGADAS	SOLICITADAS
Pesca Artesanal	129.000	124.000
Miticultura	12.000	
Salmonicultura	15.000	
ECMPO	100.000	3.905.314

Tabla 1. Áreas solicitadas por usuarios. Fuente: Armasur, 2021

A julio de 2022, según datos de Arasemar extraídos de la página [mapas/subpesca.cl/ideviewer](https://mapas/subpesca.cl/ideviewer), el número de hectáreas en proceso de solicitud como ECMPO ascendía a 4,5 millones.

### 2.1 Ámbito naviero y escasez de oferta de servicios a naves menores

El número total de naves operando en la industria de cultivos chilena creció un 49% entre los años 2014 a 2022, pasando de 657 a 980 naves. Siendo las de mayor crecimiento las embarcaciones tipo barcasas y lancha motor. Arasemar proyecta que, a fines del este año 2023 superaremos las mil naves prestadoras de servicios, de las cuales el 78% de estas son naves menores, pertenecientes a nuestro segmento.

Grosso modo, las naves mayores son aquellas sobre 24 m. de eslora; las menores hasta 24 m. de eslora y de la pesca artesanal hasta 12 m. de longitud. Caso especial son los armadores artesanales con naves de hasta 18 m. que mayormente extraen peces en las zonas centro y norte de Chile.

La línea ascendiente en la demanda de naves menores debido a las diversas áreas productivas del país que demandan su utilización, coincidente con el constante aumento de la cantidad de naves menores, generan impacto en la oferta de astilleros, varaderos, puertos de abastecimiento o carga, marinas de turismo, todos servicios que requieren de la utilización de espacios costeros y playas del país.

Como gremio estimamos que el actual ordenamiento del borde costero es insuficiente para efectos de incentivar su uso y compatibilidad de diversas actividades que en estos espacios se desarrollan. Un ejemplo de lo anterior es la Ley 20.249 que crea el Espacio Costero Marino de los Pueblos Originarios, en adelante "ECMPO", con sus aspectos, alcances y complejidades que hoy, a 15 años, deja en evidencia un problema que no solo afecta a nuestro sector productivo, sino también a la inversión pública y la innovación marítima.

---



## ASOCIACIÓN DE ARMADORES Y SERVICIOS MARÍTIMOS

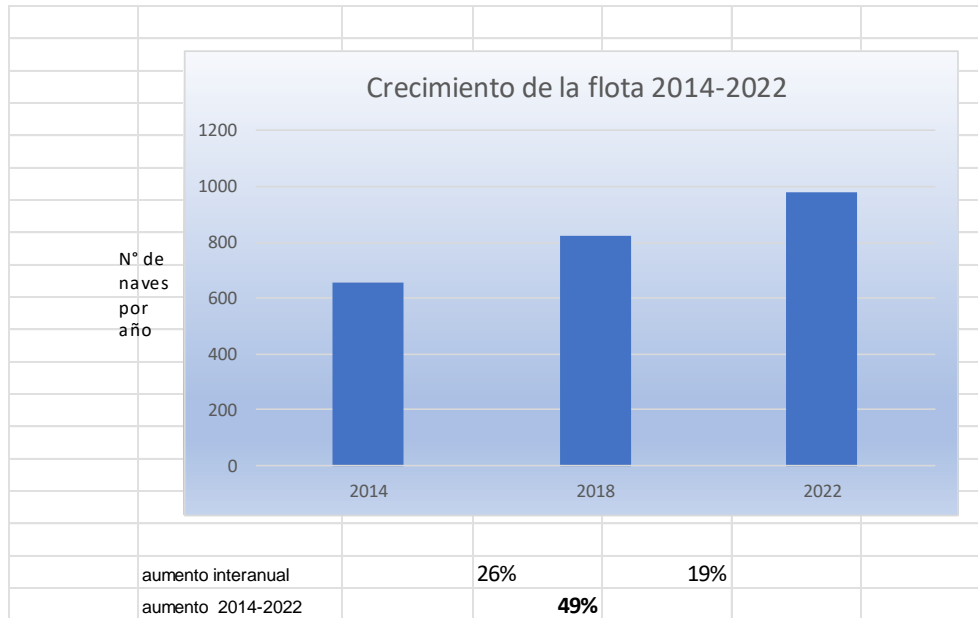


Gráfico 1. Crecimiento de la flota prestadora de servicios. Fuente: Arasemar AG

Por tipo de embarcación, el siguiente gráfico ilustra la composición de la flota

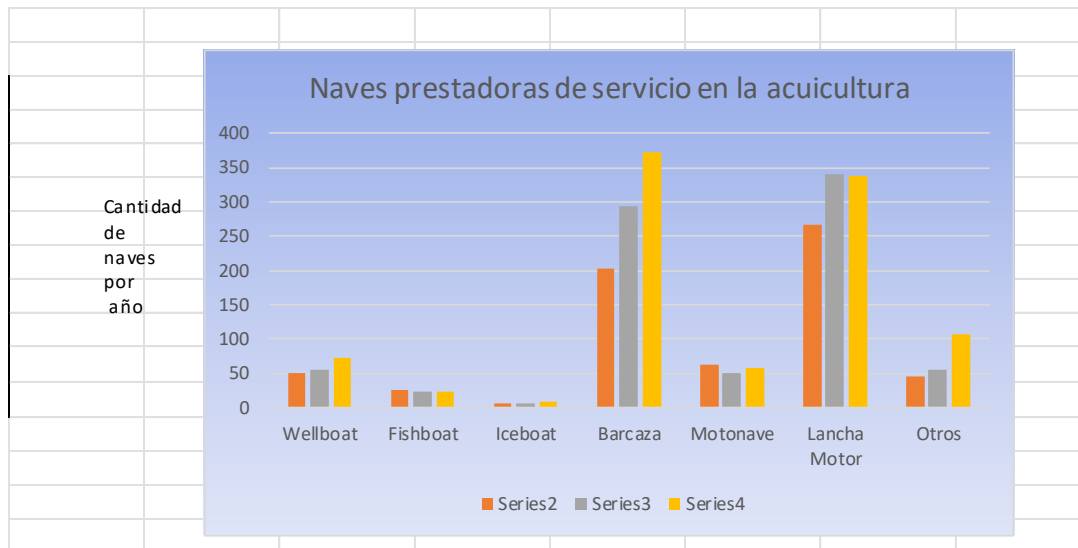
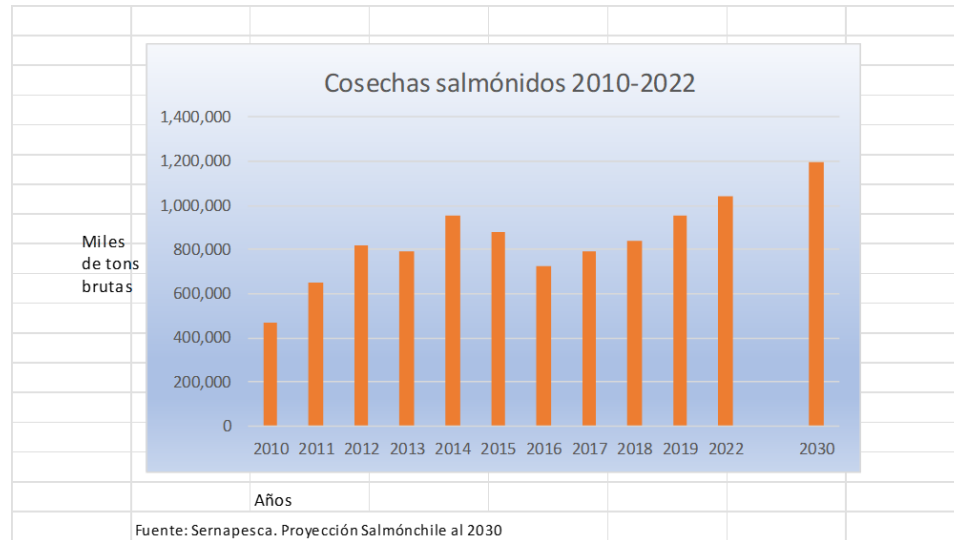


Gráfico 2. Composición de la flota en el tiempo. Fuente: Arasemar AG

Por su parte, y según da cuenta el gráfico siguiente construido por Arasemar, la cosecha de salmónidos en Chile creció un 124% entre 2010 y 2020, según Salmon Chile. De acuerdo con datos de la entidad, en 2010 fueron cosechadas 466.221 toneladas brutas, y en 2022, el registro alcanzó las 1.044.000. Para el año 2030, proyecta 1.200.000 toneladas brutas.



## ASOCIACIÓN DE ARMADORES Y SERVICIOS MARÍTIMOS



### 2.2 Del uso consuetudinario y delimitación de los espacios

El uso consuetudinario de todas las actividades precitadas ha sido sujeto de múltiples regulaciones de múltiples organismos públicos en el tiempo. Dos de ellas revisten gran importancia: la política del Uso del Borde Costero de 1994, que dio origen a la Comisión Nacional (CNUBC) y las Comisiones Regionales, CRUBC. Su función es planificar y gestionar los espacios lacustres, de ríos, marítimos y costeros; la integran todos los actores que intervienen en la zona costera. La segunda es la ley lafkenche del 2008, basada en el Convenio 169 de la OIT, donde la piedra angular es el derecho de los pueblos indígenas a ser consultados y a participar en el proceso de adopción de decisiones que les afectan en su objetivo de preservar sus costumbres ancestrales y el ecosistema, lo cual es meritorio desde todo punto de vista. El problema fue que la ley chilena es ambigua y al cabo de 15 años de aplicación, es un severo obstáculo para todos los actores involucrados.

### 2.3 Política de Uso del Borde Costero

Al cabo de casi 30 años, la región no cuenta con una política clara ni planificada para el desarrollo armónico del borde costero. De la bibliografía revisada de las decisiones de la CRUBC, al menos en Los Lagos, se abordan temas según se presenten solicitudes de los diversos usuarios e interesados. Se desconoce si existe un ordenamiento territorial y el mapeo geolocalizado con los usos actuales y proyectos en trámite.

### 2.4 Ley 20.249 o ley lafkenche.

La ley lafkenche permite solicitar estos espacios por comunidades indígenas inscritas en el registro de CONADI para ejercer sus derechos consuetudinarios. Se entiende por derecho consuetudinario aquellas prácticas o conductas realizadas por las comunidades de manera habitual y que forman parte de su cultura, tales como religiosas, económicas, recreativas, entre otras.

El artículo 4 de la Ley 20.249, aborda el espacio que podrá ser destinado como ECMPO, delimitándolo a la "superficie necesaria para asegurar el ejercicio del uso consuetudinario", lo que en la práctica se ha visto es que el artículo cuarto de esta Ley no constituye una delimitación propiamente tal, sino más bien permite interpretar y ampliar el concepto consuetudinario a lo que el solicitante estime.



## ASOCIACIÓN DE ARMADORES Y SERVICIOS MARÍTIMOS

---

El factor disonante aquí es, por una parte, la dimensión o extensión del territorio solicitado en cada procedimiento de solicitud ECMPO abarcando extensos espacios, canales, islas, costas y bahías de ciudades completas. Y por otra parte, el efecto suspensivo del artículo 10 en la Ley 20.249, impide continuar la tramitación de cualquier otra solicitud para otros fines sobre el mismo espacio (suspendiendo cualquier otra tramitación independiente de su estado de avance).

Las solicitudes son ingresadas a Subsecretaría de Pesca quien las analiza, observa y despacha a otras instituciones para continuar sus diversas etapas de tramitación descritas secuencialmente como sigue:

- a. Análisis preliminar Subpesca para verificar viabilidad de la solicitud y eventuales modificaciones para reingresarla nuevamente o bien rechazarla
- b. Envío a CONADI
- c. CONADI avala admisibilidad y certifica uso ancestral de territorio solicitado
- d. Envío a CRUBC quien aprueba, modifica o rechaza. En esta parte del proceso de haber modificaciones se realiza un desistimiento parcial por parte del solicitante previo a continuar la tramitación por parte del CRUBC. O bien, rechazarla
- e. Envío a SSFFAA elabora el respetivo plano de destinación una vez aprobada por el CRUBC
- f. Subpesca formula y aprueba convenio de uso/Plan de administración
- g. Subpesca decreta sector como EMCPO mediante una Resolución
- h. Recurso judicial ante la Corte Suprema

### III. Análisis

Las regiones del país deben contar con un ordenamiento territorial acorde con la realidad de la zona, permitiendo la compatibilización de múltiples actividades, considerando elementos técnicos y los objetivos de desarrollo regional. Al margen de la relevante labor de zonificación realizada por la CNUBC y CRUBC en 30 años, la Ley 20.249 o Ley Lafkenche ha acaparado importantes espacios o territorios costeros, primando estas destinaciones en el ordenamiento territorial, incluso por sobre las políticas de zonificación que puedan existir a nivel nacional, regional o comunal. Esta situación es aún más grave en aquellas regiones donde no ha existido una zonificación regional clara o abocada al desarrollo armónico del borde costero.

Estimamos fundamental reorganizar el espacio costero desde la CRUBC, apostando al desarrollo regional y crecimiento integral del borde costero. Ahora bien, dada la impronta regional de estas comisiones y de la realidad particular del borde costero desde la Región de Los Lagos a Magallanes, creemos necesario reconsiderar el tiempo u oportunidad en que esta Comisión es llamada a resolver sobre estas solicitudes, de manera de optimizar el tiempo asociado al procedimiento, en consideración a que estas Comisiones tendrán la facultad de resolver en cuanto a su aprobación, rechazo o solicitar modificaciones.

#### 3.1 Alcances a la reformulación para armonizar la aplicación de leyes

Lo que el legislador debiese distinguir en la fase inicial de la solicitud y posterior otorgamiento es la efectiva *necesidad* de que para el reconocimiento el ejercicio del derecho consuetudinario por la comunidad o asociación indígena de abarcar una enorme extensión de espacio costero para su ejercicio como ha sido la tónica.

Lo anterior, pues nos ha llevado a tener regiones sureñas prácticamente paralizadas en cuánto a inversión en torno a solicitudes de ECMPO en proceso. La última cifra de proyectos detenidos hace dos años era de 475; sería bueno actualizar dicha cifra aun cuando seguro ya muchos desisten antes de empezar.

---



### *3.1.1. Efecto suspensivo, periodo de tramitación y su carácter de indefinido*

El efecto suspensivo del artículo 10 de la Ley 20.249 es un punto de quiebre en la decisión de invertir en instalaciones de servicios requeridos por los armadores, proyectos donde es determinante la utilización de espacios costeros.

Junto a ello, el extenso periodo de tiempo de tramitación de solicitudes ECMPO en que proyectos de inversión ya iniciados (con independencia de su nivel de avance) quedan bajo el efecto suspensivo, generan un evidente clima de riesgo e inestabilidad para la industria que provee de servicios a los armadores.

Hemos sido testigos directos de la paralización forzada de proyectos de inversión como marinas, atracaderos, astilleros, puertos, varaderos, fracasando proyectos que son fundamentales para el transporte marítimo.

Finalmente, el carácter indefinido de las destinaciones como ECMPO hacen más evidente el desbalance en las condiciones en que estos espacios son otorgados. Ello constituye una diferencia radical frente a las restantes actividades realizadas por los demás usuarios en el mismo espacio.

### 3.2 Alcances sobre la Comisión del Uso del Borde Costero

Estimamos fundamental que sea esta Comisión quien dirija y promueva el desarrollo y crecimiento equilibrado y sostenible del borde costero, compatibilizando los múltiples usos actuales y futuros. Por su impronta regional, por la necesaria descentralización, porque la información relevante está en regiones, por la historia de Los Lagos a Magallanes en cuanto a coordinar políticas y programas de interés común.

### 3.3 Alcances sobre el uso ancestral en la ley *lafkenche*

La delimitación necesaria está determinada por la superficie que asegure el ejercicio del uso tradicionalmente realizado. Cómo se define dicha superficie? Debiera circunscribirse a los ámbitos religioso, recreativo y cultural, pero no al económico por cuanto la realidad hoy tan solo el 23% de la población sureña proviene de pueblos originarios; faltaría precisar cuánta vive en la costa y en sintonía con sus costumbres ancestrales. Fuente: Conadi.

Lamentablemente, hay que decirlo, la aplicación de esta ley puede escalar en comportamientos dañinos para la sociedad en su conjunto. En efecto, hay algunas destinaciones lideradas por personas inescrupulosas que buscan cobrar para permitir el paso de otros usuarios por "su ECMPO" cuando en realidad no les pertenece y de paso, afectan negativamente aquellas comunidades nativas que funcionan como corresponde. El Estado debe frenar estas tratativas aisladas aún que van en contra del espíritu de la ley, en detrimento de los ciudadanos, emprendedores e industrias, que buscan aportar al país.

### 3.4 Alcances sobre el rol de Subpesca

Subpesca es un organismo básicamente centralizado. La acuicultura si bien esta actividad es el motor principal en las economías regionales del sur austral, no es todo, por tanto no registra toda la información de proyectos, destinaciones previas, etc. por tal motivo, le es más difícil y lento recopilarla y evaluar en plenitud cada solicitud EMCPO. No es la entidad óptima.

### 3.5 Alcances sobre el rol de CONADI

Conadi presenta problemas similares para validar la condición de pueblo originario de una comunidad pues tampoco cuenta con toda la información hasta que algún interesado se inscribe; en consecuencia le toma tiempo y le es difícil verificar cada comunidad. Mayor peso tienen los Consejos de los PPOO que pueden acreditar su existencia histórica en algún período a definir, junto con registros municipales, etc. Y comunidades representativas ya que hoy es más fácil crear una comunidad (pocas personas eligen un lonco) que una junta

---



## ASOCIACIÓN DE ARMADORES Y SERVICIOS MARÍTIMOS

---

de vecinos (mínimo 50 familias). La ambigüedad de la ley se subsana con este protocolo. Los Consejos PPOO son quienes debiesen estar inscritos en Conadi; su legitimidad valida a las comunidades solicitantes. Potencia alianzas y sinergias positivas.

### 3.6 Alcances sobre las EMCPO

El uso y administración del EMCPO es responsabilidad de la comunidad a la cual se le aprobó el plan de administración. En dicho plan se detallan las actividades a realizar, los usuarios y los demás requisitos que establece el reglamento. La duración de la administración de un espacio costero es de carácter indefinida para efectos de su acervo cultural y religioso, pero no procede extenderlo a lo económico productivo. Aquí deben prevalecer los derechos de todos los chilenos a desarrollar libremente emprendimientos según establece la Constitución. Y en superficies acotadas al territorio ocupado por la comunidad, de uso gratuito pero responsable ambientalmente.

Es rol de la CRUBC monitorear el normal desenvolvimiento del plan de administración, las fuentes de los recursos económicos para llevarlos a cabo y contabilidad acorde con informes anuales.

### 3.7 Alcances sobre el impacto en sector armatorial

La región de Los Lagos concentra alrededor del 80% de la flota de naves menores, mayores y artesanales en la zona sur austral del país.

Para la actividad de servicios marítimos realizados a través de naves menores, ya sea de conectividad, abastecimiento, servicios a la acuicultura, pesca artesanal, turismo y actividades náuticas deportivas o de esparcimiento u otros, el mar interior y borde costero es el centro neurálgico de todas ellas. Paradójicamente la cantidad de astilleros, varaderos, puertos o atracaderos existentes son comparativamente insuficientes y ante el crecimiento reflejado en el Gráfico N° 1 ya expuesto, insuficientes para absorber la demanda por servicios.

Ejemplo de ello es lo que sucede en la Región de los Lagos, donde para construcción de nuevas naves, mantenciones o modificaciones de estas, existen los siguientes astilleros debidamente autorizados: en Calbuco hay tres astilleros, uno para naves mayores y dos para naves menores, en Puerto Montt existen ocho astilleros y 1 varadero autorizado; de los cuales solo tres son para naves menores y otros cuatro en trámite.

En Quellón, entendido como el último puerto de la Décima Región de Los Lagos y puerto de conexión con la Décima Primera Región de Aysen existe 01 astillero y no existen astilleros o marinas de naves menores autorizadas para entregar estos servicios. (Fuente: Capitanías de Puerto X Región: Puerto Montt, Calbuco y Quellón). Cabe mencionar que en los astilleros de alto tonelaje, su énfasis está en las naves mayores.

Los efectos de la implementación de la Ley 20.249 tanto en la amplitud de los espacios requeridos sin criterios objetivos como la suspensión de todas las otras tramitaciones, es devastadora en nuestra productividad. Las actividades de abastecimiento de naves, transporte, construcción, puertos, astilleros, marinas, actividad turística, actividad recreacional, entre otras, son insuficientes para la rutinaria revisión y reparación de las naves.

La problemática que surge del evidente aumento de la actividad marítima, en particular de las naves menores radica en que este tipo de naves no siempre son atendidas por los Astilleros mayores; éstos se enfocan en la mantención de motonaves y también pontones. Con esto, los armadores menores, quedan en evidente desventaja, al no tener acceso a las herramientas y espacios suficientes para realizar sus reparaciones y mantenciones, implicando, además, un factor de riesgo, para la seguridad de las naves y sus dotaciones.

---





## ASOCIACIÓN DE ARMADORES Y SERVICIOS MARÍTIMOS

---

En el caso particular de Puerto Montt, Calbuco y Quellón son los puertos de soporte logístico de la industria cultivadora en la zona sur austral; el crecimiento y densificación de la población urbana en la operación de los parques industriales donde los astilleros menores han operado desde siempre.

La imposibilidad de funcionar como corresponde derivó en el aumento de la informalidad en la oferta de estos servicios donde uno de los ejemplos clásicos es la zona de ingreso al Puerto Oxjean, sector conocido como "barrio chino", por la multiplicidad de actores operando.

Caso ejemplificador del gran efecto generados por solicitudes ECMPO corresponde a la presentada por una comunidad indígena formada en la Comuna de Coronel, la que comprendía casi la totalidad del espacio costero del Golfo de Arauco, sobreponiéndose sobre una gran cantidad de espacios de constante uso de la Pesca Artesanal e Industrial. El revuelo de esta solicitud fue tal, que provocó la reacción de los sindicatos ligados a la actividad pesquera de la zona, los cuales hicieron presente su molestia y desconcierto en la prensa nacional, generando un importante debate.

En la región de Los Lagos los ejemplos son muchos, los sectores de expansión de la zona urbana de ciudades como Puerto Montt, Calbuco y Quellón han sido constantemente solicitados incluso las bahías de estas ciudades, otras solicitudes han abarcado gran parte del seno de Reloncaví y también en la Isla de Chiloé, iniciándose procedimientos sobre extensas áreas geográficas y que hoy están en proceso, como muestran las imágenes anexadas a este documento.

En definitiva, para una real compatibilidad productiva es imprescindible mejorar la ley y su reglamento racionalizándola y promoviendo el crecimiento y desarrollo armónico del borde costero donde interactúan múltiples actividades como asimismo abrir espacios a futuros usos definidos en las regiones.

### IV Propuesta

Habida consideración que desde las regiones de Los Ríos a Magallanes, donde vive más de un millón de personas (siendo el 23% pueblos originarios, la mayoría integrada a la sociedad como ciudadanos comunes y corrientes, técnicos, profesionales, emprendedores y empresarios), conviviendo en multiplicidad de actividades económicas, culturales y sociales, es necesario en un marco de un diálogo amplio, público y privado, modificar la ley Lafkenche y su reglamento, y, perfeccionar las CRUBC.

Para ello visualizamos una natural actualización de la normativa que regula los ECMPO ( luego de 15 años de su publicación) a través de instancias como la modificación de la Ley 20.249 y su Reglamento, y/o normas complementarias que otorgan facultades o establecen criterios con las que las instituciones o autoridades públicas resuelven sobre estas solicitudes, todo en post de plasmar una regulación que esté acorde con la realidad de todos quienes trabajamos y nos vinculamos con el amplio borde costero de nuestro territorio.

En virtud de la anterior resulta imperioso a nuestro juicio considerar los siguientes aspectos:

Para ello la ley debe acotar las ECMPO en varios aspectos: representatividad de solicitantes, a saber,

- a. Algunos mecanismos como los impulsados por el Senador Espinoza y otros cuatro senadores nos parecen adecuados para impedir la utilización meramente instrumental de la ley 20.249
  - b. definir muy bien las áreas a solicitar a uso ancestral no productivo-económico exclusivo
  - c. evaluar cumplimiento de objetivos; sujeto de caducidades efectivas ante infracciones e incumplimientos claramente especificados.
-





## ASOCIACIÓN DE ARMADORES Y SERVICIOS MARÍTIMOS

---

En cuanto al reglamento, es imperioso en el intertanto, perfeccionarlo íntegro:

- a. Es fundamental establecer una metodología objetiva para establecer territorios de uso ancestral de uso consuetudinario religioso, recreativo, cultural, etc. En tales ámbitos sería pertinente el carácter de indefinido.
  - b. Lo económico productivo dejarlo abierto a todos los usuarios del borde costero, garantizando así su derecho constitucional de ejercer cualquier actividad relacionada.
  - c. Cada CRUBC regional es el órgano apropiado para gestionar las ECMPO, no Subpesca que maneja una parte de la información por tanto es parte de los consultados por uso costero para la pesca y acuicultura solamente.
  - d. Los plazos de respuesta de la autoridad deben acotarse y ejercerse; a mayor centralismo mayor demora de ahí la pertinencia de las CRUBC en regiones
  - e. Los planes de manejo aprobados por la autoridad competente en el marco de los reglamentos vigentes que habilitan la ley lafkenche son bastante ambiguos: acotar áreas, objetivos, plazos y recursos para ejecutarlo a las EMCPO vía reglamentaria. En rigor, en tanto se acoten a uso ancestral no productivo, no parece justificarse el plan de manejo. Pero, de insistir en ellos, cabe fijar lo previo en forma y fondo; y, lo post en cumplimiento y sanciones.
  - f. Reducir los plazos de tramitación de las solicitudes de ECMPO, considerando la alternativa de que esta tarea la asuman instituciones locales, a efecto de dar agilidad a la tramitación y no centralizar procedimientos que tienen una entidad regional. Esta agilización en el mecanismo y/o proceso debe ir acompañada de recursos humanos y presupuestos, junto a plan de gestión viable y evaluación.
  - g. Finalmente, es relevante dotar a la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas o al Ministerio de Bienes Nacionales, de las herramientas necesarias para dar mayor agilidad a los procesos de solicitudes de Concesiones Marítimas. Los procedimientos de concesiones están tomando en la práctica extensos de periodos de tramitación, lo que dificulta aún más el necesario aumento de los servicios asociados al transporte y servicios marítimos. A través de estas concesiones y su efectivo cumplimiento podremos aumentar la oferta de servicios asociados a la actividad de servicios marítimos, de transporte y abastecimiento. A su vez resulta necesario revisar la normativa sobre Concesiones Marítimas con el objeto de adecuar la forma en que se regulan proyectos de servicios para el transporte marítimo con énfasis en empresas de menor tamaño. Desarrollar más esta idea enfocada a nuestro segmento y la importancia de este mas allá de la cantidad.
  - h. Aumentar los requisitos de legitimidad de las comunidades indígenas que puedan optar a una solicitud ECMPO. Contar con una antigüedad comprobada mínima y que estén integradas a un Consejo de Pueblos Originarios, esto conlleva a evitar la atomización de las comunidades indígenas, fomentando su integración y orden vertical de las mismas y, por otra parte, especificar y aumentar las exigencias y repercusiones ante el mal uso de estas, de manera de desincentivar su mal uso, en particular el transaccional como en la actualidad sucede con algunas de ellas.
-

## ANEXO – AREAS ECMPO solicitadas

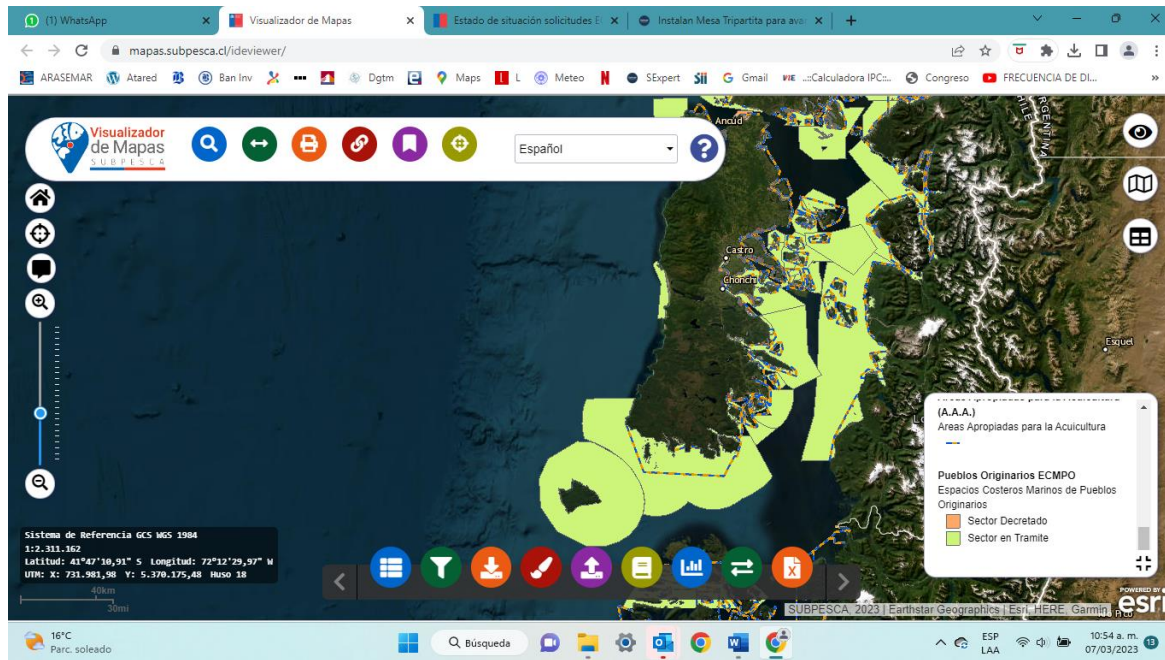
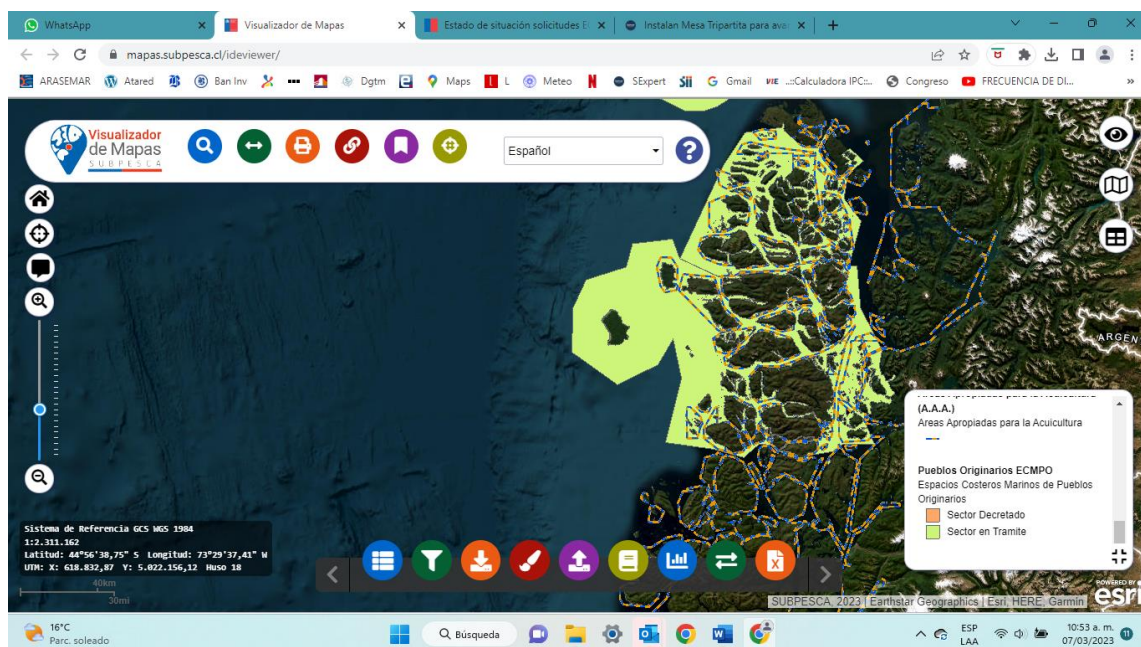


Foto 1: Áreas pedidas Región de Los Lagos. Puerto Montt - Chiloé





## ASOCIACIÓN DE ARMADORES Y SERVICIOS MARÍTIMOS

Foto 2: Áreas pedidas Región de Aysén

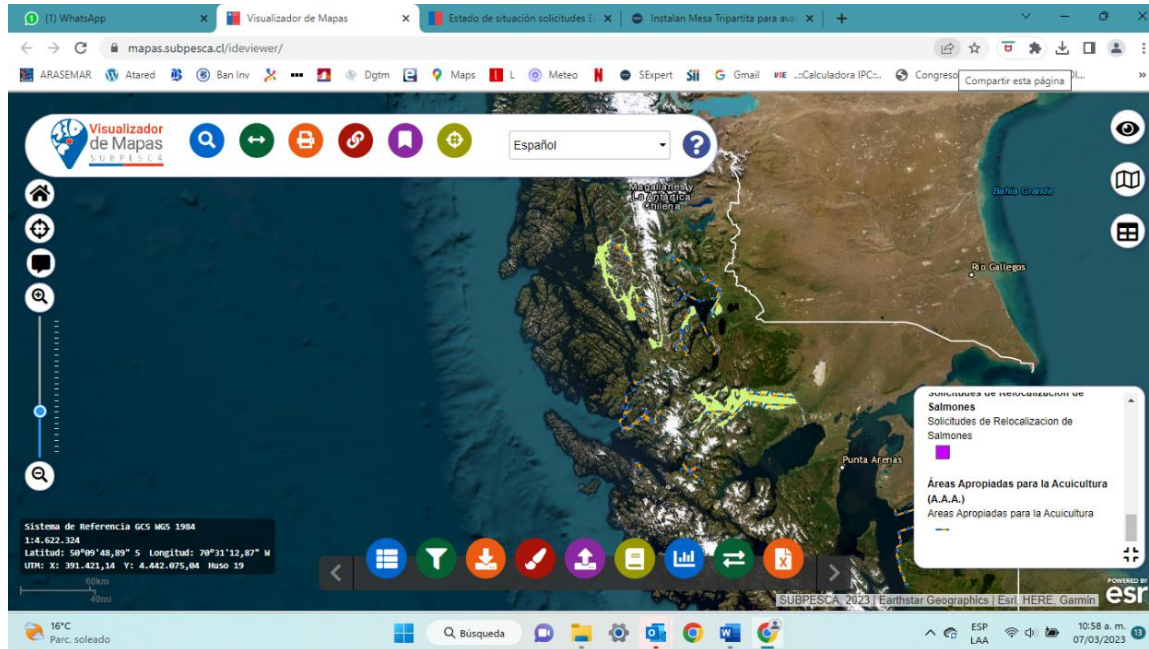


Foto 3: Áreas pedidas Región de Magallanes