

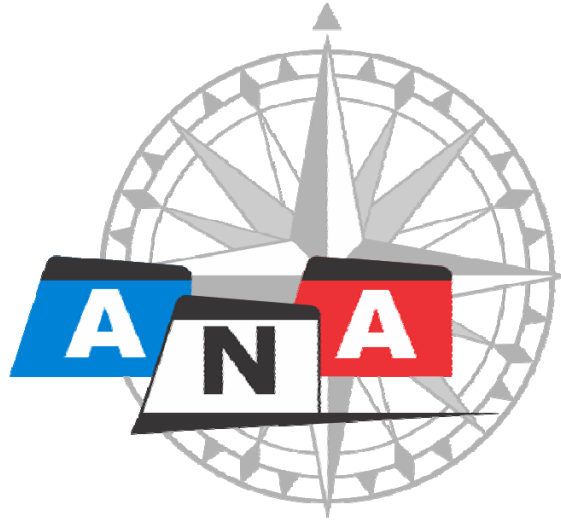
INDICE

Presentación de la Memoria	3
Directorio y Comité Ejecutivo	4
Misión y Visión de la Asociación.....	5
Organigrama y Ejecutivos	6
Empresas Asociadas	7
Carta del Presidente de la Asociación	9
Identificación de la Organización	12
Estructura de la Organización	13
Actividades de la Asociación	13
Comercio Exterior y Transporte Marítimo	16
Formación de dotaciones.....	17
Difusión de la Seguridad Marítima	22
Autoridad Marítima	23
Actividades y Eventos Relacionados con el Entorno	26
Asociación Latinoamericana de Armadores – ALAMAR	26
Organización Marítima Internacional – OMI	26
Cámara Naviera Internacional – ICS	28
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	30
Ministerio del Trabajo	33
Ministerio de Relaciones Exteriores.....	34
Ministerio de Economía	35
Servicio Agrícola y Ganadero	37
Servicio Nacional de Aduanas	37
Servicio de Impuestos Internos	37
Policía de Investigaciones	38
Canal de Panamá	38
Corporación del Patrimonio Marítimo de Chile	39
Día de la Marina Mercante	39
Seminarios	40
Comités de trabajo de la Asociación	41
Nombramiento del Gerente General de la Asociación	42
Cambios de propiedad	42
EXPONAVAL – TRANSPORT 2016	43
Antecedentes Generales	44

Anexo: Mensaje del Secretario General de la OMI

ASOCIACION NACIONAL DE ARMADORES

ASOCIACION GREMIAL



SEXAGESIMA SEXTA MEMORIA

CORRESPONDIENTE AL AÑO CALENDARIO

2015

EL DIRECTORIO
DE LA ASOCIACION NACIONAL DE ARMADORES A.G.
DE CONFORMIDAD CON LOS ESTATUTOS,
SOMETE A CONSIDERACION DE LA ASAMBLEA
LA SEXAGESIMA SEXTA MEMORIA
CORRESPONDIENTE AL AÑO CALENDARIO 2015

DIRECTORIO

PRESIDENTE	Sr. Roberto Hetz Vorpahl
VICEPRESIDENTE	Sr. Héctor Arancibia Sánchez
DIRECTORES TITULARES	Sr. Felipe Simian Fernández Sr. Carlos Andrade Barrientos Sr. Beltrán Urenda Salamanca Sr. Enrique Ide Valenzuela Sr. Pedro Spoerer Hudson Sr. Pablo Cáceres González
DIRECTORES SUPLENTE	Sr. Carlos Contreras Muñoz Sra. Magdalena Lira Couve Sr. Luis Bauerle Fernández Sr. Walther Meyer Venegas Sr. Felipe Irrázaval Ovalle Sr. José Thomsen Queirolo Sr. Sergio Vial Faúndez Sr. Cristián Rojas Morales

COMITE EJECUTIVO

Presidente	Sr. Roberto Hetz Vorpahl
Integrantes	Sr. Héctor Arancibia Sánchez Sr. Enrique Ide Valenzuela Sr. Felipe Simian Fernández
Secretario del Comité	Sr. Ricardo Tejada Curti

Nuestra Misión

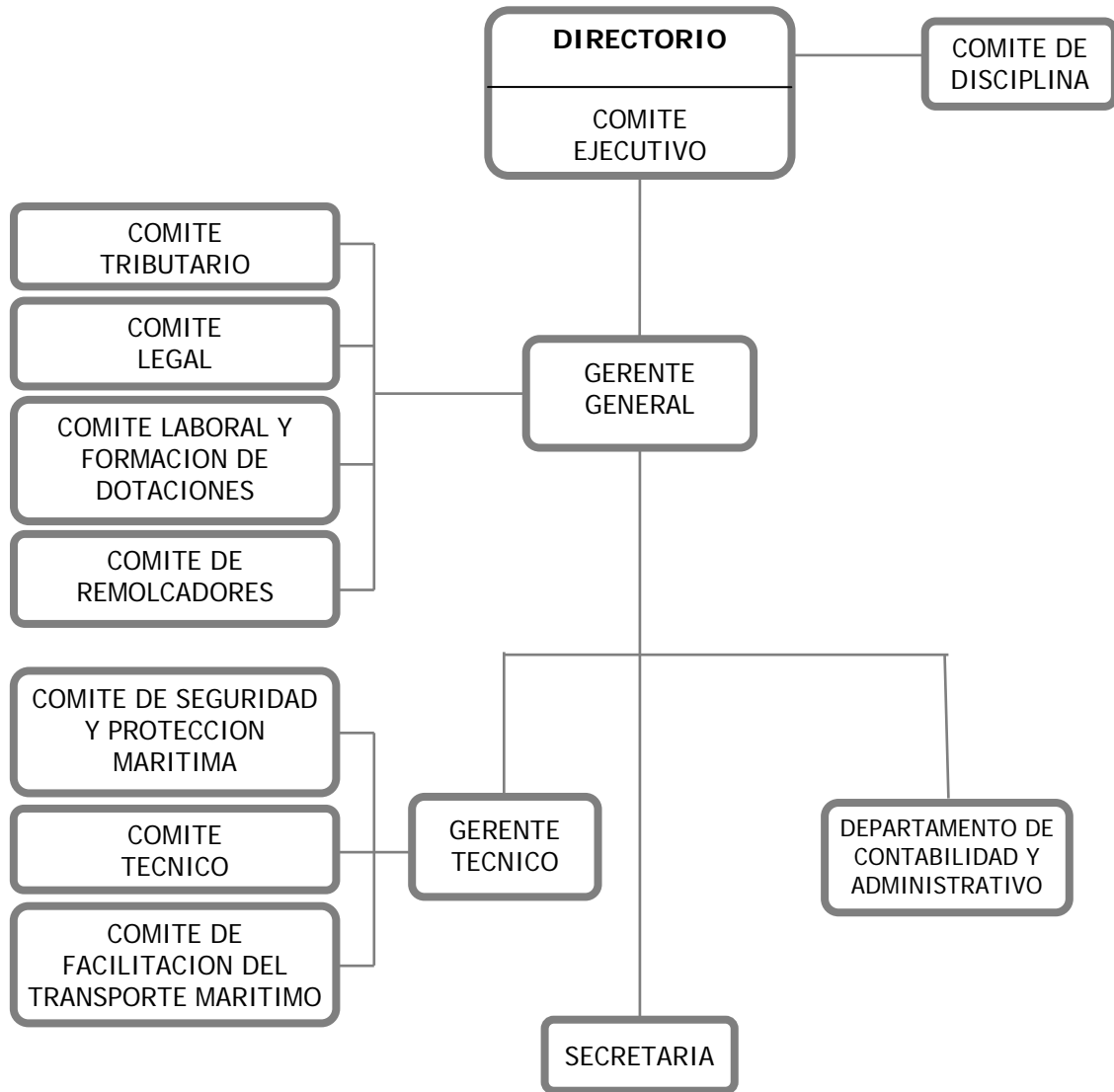
“Fomentar el desarrollo de la Marina Mercante Nacional mediante el logro de condiciones competitivas en el ámbito nacional e internacional”

Nuestra Visión

“Alcanzar una posición de liderazgo mediante el desarrollo y fortalecimiento de una Marina Mercante Nacional de excelencia en toda su actividad”



ORGANIGRAMA ANA



ADMINISTRACIÓN

Gerente General
Gerente Técnico

Sr. Ricardo Tejada Curti
Sr. Rosauro Segovia Montenegro

EMPRESAS NAVIERAS ASOCIADAS

COMPAÑIA MARÍTIMA CHILENA S.A.

CSAV AUSTRAL SPA

EMPRESA MARITIMA S.A.

NAVIERA CHILENA DEL PACIFICO S.A.

NAVIERA ULTRANAV LTDA.

REMOLCADORES ULTRATUG LTDA.

SOCIEDAD NACIONAL MARITIMA S.A.

SAAM S.A.

ARMASUR

Asociados que integran la Asociación de Armadores de Transporte Marítimo, Fluvial, Lacustre y Turístico Sur Austral A.G.

- ASTILLERO DETROIT
- ASTILLERO CALBUCO S.A.
- ASTILLERO Y MAESTRANZA SKORPIOS S.A.
- COMPAÑIA NAVIERA FRASAL
- CPT EMPRESAS MARITIMAS S.A.
- CRUCEROS MARITIMOS SKORPIOS S.A.
- DETROIT CHILE S.A.
- LA PENINSULA S.A.
- NAVIERA AUSTRAL S.A.
- NAVIERA CRUZ DEL SUR S.A.
- NAVIERA ISLA MARGARITA LTDA.
- NAVIERA ORCA CHILE S.A.
- NAVIERA PUELICHE S.A.
- NAVIERA PAREDES
- NAVIERA SANTA MARIA
- NAVIERA SKORPIOS S.A.
- NAVIMAG FERRIES S.A.
- PATAGONIA WELLBOAT
- PORTUARIA CABO FROWARD S.A.
- RIO DULCE S.A.
- EMPRESAS MARTIMAS OXXEAN S.A.

- SKRETTING
- SERVICIOS PORTUARIOS QUELLON S.A.
- TRANSBORDADORA AUSTRAL BROOM S.A.
- TRANSPORTES MARITIMOS CHILOE AYSEN S.A.
- TRANSPORTES MARITIMOS GEO AUSTRALIS S.A.
- TRANSPORTES MARITIMOS KOCHIFAS S.A.
- TRANSPORTES PETROMAR LTDA.



CARTA DEL PRESIDENTE

Señores Asociados:

En nombre del Directorio de la Asociación, me es grato presentar a ustedes la Memoria y Estados Financieros correspondientes al año 2015, y entregar una resumida cuenta tanto de la situación internacional como nacional de la industria del transporte marítimo en la cual participan nuestros asociados.

Durante el 2015 se vivió un ambiente de incertidumbre, con tendencia a las alianzas entre las navieras más grandes del globo; bajas tarifas y sobreoferta en fletes, que si bien se podría pensar que generarían beneficios a importadores y usuarios, más que nada permitieron absorber los costos producto del alza del dólar, situaciones que proyectan un año difícil para la industria Naviera.

La tendencia registrada en 2014, de fusiones y alianzas de las navieras continuó entre las principales noticias durante 2015, registrándose una serie de consolidaciones y formación de alianzas. China autorizó la fusión a dos de sus principales navieras, COSCO y China Shipping, lo que va alineado con el plan de reducir la cantidad de empresas públicas. En diciembre CMA CGM realizó una oferta por la naviera de Singapur NOL, la compañía de transporte marítimo de contenedores más grande del sudeste asiático. En el nivel local, Hamburg Süd, anunció el 17 de febrero la compra de las actividades de contenedores de CCNI, incluyendo las funciones de las agencias generales de AGUNSA.

En cuanto a las utilidades de la industria naviera, una compleja mezcla de sobreoferta, baja demanda y tarifas agresivas planteaba un escenario en que, con suerte, las navieras lograron cubrir sus pérdidas durante 2015. Actualmente todas las principales rutas sufren de sobreoferta y las navieras deberán acostumbrarse a realizar viajes sólo con hasta el 85% de su capacidad.

A pesar de que nuevas órdenes en los astilleros han disminuido, quizás porque las navieras se han percatado que deben frenar el aumento de la flota y, a la vez, muchos armadores están prefiriendo congelar sus órdenes pendientes, se prevé que las entregas programadas aumentarán la flota mundial en un 5-6% en los próximos años.

El crecimiento de la brecha entre la oferta y la demanda se estrechará en los años que vienen, pero la sobreoferta acumulada de los años anteriores continuará presentando dificultades para la industria.

En cuanto a la sostenida baja del precio del petróleo y su impacto en el negocio naviero, ha sido un beneficio necesario. La industria ha estado perdiendo

bastante dinero y esto da la oportunidad de recuperar en parte las pérdidas de los últimos años.

Los grandes buques para el transporte de contenedores con una capacidad de entre 18.000 y 20.000 TEUs, y que ya suman 60 unidades, cubrieron el 25% del tráfico durante el período. Estos barcos están en mejores condiciones para operar con bajas tarifas porque son más eficientes y por su gran volumen de carga, reducen el costo unitario por contenedor.

En cuanto a la administración chilena relacionada con el comercio internacional y el transporte marítimo, se ha visto por parte de autoridades del Estado, la intención de investigar y determinar los principales puntos débiles dentro de la cadena logística del comercio internacional y el transporte marítimo. Así fue como durante el año, terminó su trabajo la Comisión Nacional de Innovación de Puertos y su Logística, donde la Asociación tuvo una participación importante en el desarrollo del documento final, sin embargo, no se evidencia avances tendientes a solucionar la antigua deuda de modernizar las instituciones y sus respectivas regulaciones.

Por otro lado, se encuentra en el Ministerio de Defensa, el Proyecto de Sustitución del actual Reglamento Sobre Formación, Titulación y Carrera Profesional del Personal Embarcado, D.S. (M) N° 90, de fecha 15 de noviembre de 1999. El actual reglamento, es absolutamente extemporáneo a la realidad marítima internacional y nacional. El nuevo proyecto recoge ampliamente las observaciones de todos los sectores, y permite contar con un instrumento moderno y actualizado, acorde a la situación actual con las normas internacionales, que nuestro país ha ratificado en cuanto a la Formación, Titulación y Carrera Profesional del Personal Embarcado para la Marina Mercante.

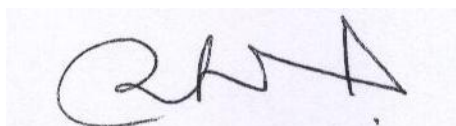
En cuanto a los convenios internacionales, si bien el Gobierno de Chile dio un paso importante al iniciar la tramitación para ratificar convenios de larga data en vigencia internacional, como lo son el Convenio Laboral Marítimo 2006 y el Convenio 185 sobre Identidad de la Gente de Mar, ambos de la OIT, aún permanecen en los trámites iniciales sin un avance considerable.

Para junio de 2016, se espera la inauguración de la ampliación del Canal de Panamá. La ampliación, es el mayor proyecto de infraestructura del canal desde su inauguración. El proyecto creará un nuevo carril de tráfico a lo largo del Canal con la construcción de dos nuevos juegos de esclusas, duplicando la capacidad para permitir mayor volumen de carga y tráfico. Las esclusas existentes permiten el paso de buques que pueden transportar hasta 5.000 TEU's. Después de la ampliación los buques Post-Panamax podrán transitar por el Canal, con un máximo de 13.000/14.000 TEU's.

En cuanto al Canal de Nicaragua, aun es bastante pronto como para estar seguros de su construcción. Inicialmente, su entrega estaba prevista para 2019 y debía rivalizar con el Canal de Panamá, sin embargo, el financista de origen chino, ha tenido pérdidas millonarias y el proyecto está en duda. Si llegara a concretarse la construcción del Canal de Nicaragua, sería una fuerte competencia para el de Panamá. El de Nicaragua permitiría un ahorro en la navegación de costa a costa, de aproximadamente 800 millas para los buques que zarpen y recalen desde los EEUU o México y recalen en algún puerto de la costa contraria de su propio país.

En las páginas que se presentan a continuación, ustedes podrán encontrar el detalle de las principales actividades realizadas por la Asociación en el ejercicio.

Deseo agradecer a los señores Directores de la Asociación, al personal de las empresas asociadas que han participado en los comités de trabajo y otras instancias conjuntas, y a quienes trabajan diariamente en la organización, por la colaboración y apoyo a la gestión de la ANA durante el año 2015.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'R. Hetz Vorpahl', is centered on a light blue background.

Roberto Hetz Vorpahl
Presidente

1.- **IDENTIFICACION DE LA ORGANIZACION**

1.1 **Identificación**

Razón Social : ASOCIACION NACIONAL DE ARMADORES A.G.

Domicilio Legal : Blanco 869 - 3er. piso - Valparaíso

R.U.T. : 81.833.400-1

Tipo de Organización : ASOCIACION GREMIAL EMPRESARIAL

1.2 **Documentos Constitutivos**

En Asamblea celebrada en Valparaíso el día 6 de febrero de 1931, se constituyó formalmente la Asociación Nacional de Armadores, Organización Gremial, que nace oficialmente a la vida jurídica al aprobarse sus Estatutos mediante D.S. N° 2.946 de fecha 20 de julio de 1948, publicado en el Diario Oficial N° 21.119 del 5 de agosto del mismo año.

Posteriormente, y debido a la dictación del D.L. N° 2.757 de 1979 que estableció las normas por las cuales deben regirse las Asociaciones Gremiales, la Asociación Nacional de Armadores readecuó sus Estatutos, lo que fue publicado en el Diario Oficial de fecha 22 de noviembre de 1980.

Con fecha 2 de agosto de 1990, en Asamblea Extraordinaria de socios, la Asociación nuevamente modificó los Estatutos, lo que fue refrendado por Oficio Ordinario N° 5.186 del Ministerio de Economía Fomento y Reconstrucción, de fecha 14 de noviembre de 1990.

Mediante Oficio Ordinario N°616 de fecha 13 de febrero de 2009, el Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, aprobó la reforma y los estatutos refundidos del gremio, aprobados en Asambleas Extraordinarias de la Asociación, de fecha 26 de junio y 18 de diciembre de 2008.

1.3 **Dirección**

Calle : Blanco N° 869, 3er. Piso, Valparaíso

Teléfonos : 32 2212057 – 32 2212058

Telefax : 32 2212017

e-mail : info@armadores-chile.cl

Página Web: www.armadores-chile.cl

2.- ESTRUCTURA DE LA ORGANIZACION

La Asociación Nacional de Armadores, es una Organización Gremial Empresarial, administrada por un Directorio compuesto de nueve miembros y por un Comité Ejecutivo formado por el Presidente, Vicepresidente y dos Directores de la Organización.

La administración de la Asociación recae en su Gerente General, Gerente Técnico y en los Comités Permanentes.

3.- ACTIVIDADES DE LA ASOCIACION

3.1 Breve Reseña Histórica

La primera acción conjunta de los Armadores chilenos tuvo lugar en 1845, cuando presentaron al Gobierno de la época un extenso memorial, planteando las medidas que deberían tomarse para desarrollar una Marina Mercante que diera seguridad al comercio interno y externo del país, como requisito indispensable para su progreso económico y social.

Esta presentación, que fuera firmada por 37 navieros nacionales residentes en la ciudad de Valparaíso, constituye el primer acto colectivo en pro de los intereses navieros. A partir de entonces, se mantuvo una coordinación informal hasta las primeras décadas del siglo pasado, cuando en medio de la crisis económica mundial de 1929-1931, que afectó gravemente al transporte marítimo en el mundo, los Armadores nacionales, el 6 de febrero de 1931, deciden obtener personalidad jurídica para la Asociación Nacional de Armadores.

En su dilatada existencia, la Asociación ha tenido una activa participación representando al gremio naviero ante los Poderes Públicos, Asociaciones y personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras vinculadas con la actividad naviera. Del mismo modo, ha mantenido un permanente trabajo en materias técnicas, legales, tributarias, de seguridad marítima, y de facilitación del transporte marítimo. Respecto a la formación y capacitación de dotaciones para la Marina Mercante, ha mantenido una estrecha relación de trabajo y apoyo con las Universidades, Escuela de Tripulantes, y otros centros de formación y capacitación autorizados para impartir los diferentes programas de estudio.

3.2 Objetivos

Como objetivos, la Asociación plantea la unión de los socios que la integran, la defensa de sus intereses, estudio, difusión, perfeccionamiento y

protección de todo cuanto se relaciona con el transporte marítimo y con las actividades que la complementan. Además de lo anterior, la Asociación colabora activamente al desarrollo nacional y regional, participando en distintas organizaciones gremiales empresariales privadas e instancias de participación pública.

Objetivos estratégicos de la Asociación:

Objetivo 1. En lo interno, lograr un mayor apoyo organizacional mediante el trabajo de los distintos comités que integran la Asociación y que son parte de las mismas empresas asociadas, generar equipos de trabajo por temas determinados dependiendo de la experiencia de cada uno, de manera de lograr resultados esperados.

Objetivo 2. Coordinar y administrar la presencia y capacidad de influencias, de carácter público y privado, de la organización y de sus socios en función de los intereses del sector naviero.

Objetivo 3. Participar de manera directa o indirecta en las actividades que tengan influencia internacional en el desarrollo de la normativa y reglamentación que de alguna manera afecten a la industria naviera.

Objetivo 4. Asegurar que los niveles de formación y capacitación de los institutos formadores, entreguen dotaciones apropiadas en calidad y cantidad, para satisfacer las necesidades de nuestra Marina Mercante y flota regional. Participar activamente en la evaluación y modernización de los establecimientos formadores y capacitadores.

Objetivo 5. Satisfacer las necesidades de los asociados en función de considerar prioritariamente los temas de carácter transversal. La asociación debe ser un facilitador de la gestión propia de los asociados.

Objetivo 6. Difundir las actividades propias de la Marina Mercante Nacional, dando a conocer la importancia que representa para el país, siendo el primer eslabón de la cadena logística del comercio nacional e internacional. Se debe lograr el conocimiento de la ciudadanía y de las autoridades, siendo un referente en temas marítimos a nivel nacional.

3.3 Relación con otras Instituciones

La Asociación es miembro de la Comisión Técnica de Facilitación y Simplificación del Transporte Marítimo, Comisión Asesora en Materias Marítimas y Portuarias ambas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Comisión de innovación de puertos y su logística del

ministerio de economía, Corporación Educacional "Escuela de Tripulantes y Portuaria de Valparaíso", Corporación del Patrimonio Marítimo de Chile y Liga Marítima de Chile.

En el ámbito internacional, la Asociación forma parte, y se encuentra desde 1994 a cargo de la Secretaría Pro-Tempore de la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), organismo fundado en 1963 en Viña del Mar a iniciativa de armadores chilenos. Esta instancia está representada en la Asociación Latinoamericana de Libre Integración (ALADI), Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), y otros organismos internacionales de interés para la industria marítima.

A contar de 1994, forma parte de la Cámara Naviera Internacional (ICS), entidad internacional privada, que reúne a las principales Asociaciones de Armadores del mundo. Esta organización representa los intereses de sus asociados en materias técnicas, legales y de procedimientos comerciales.

Las Asociaciones de Armadores miembros de la ICS, representan alrededor del 80% del tonelaje mundial.

3.4 Administración

La Asociación Nacional de Armadores, está estructurada para el cumplimiento de sus objetivos, políticas y planes de acción, en tres áreas:

Un área de acción y representación en el entorno: Poder Ejecutivo, Poder Legislativo, institutos de formación de Oficiales y Tripulantes, Organizaciones Gremiales Empresariales e instancias de participación pública y privada, orientadas a objetivos comunes con aquellos que tiene la Asociación.

Otra área es la encargada de la coordinación general administrativa de la gestión que realiza la Asociación.

Una tercera área que coordina los aspectos técnicos del análisis y del desarrollo de las acciones, que exige la complejidad de las normas relativas a las naves y a las tripulaciones, tanto nacionales como internacionales.

4.- **COMERCIO EXTERIOR Y TRANSPORTE MARITIMO**

(Fuente: DIRECTEMAR)

4.1. **Comercio Exterior Chileno**

Las exportaciones totalizaron en el 2015 USD 63.293 millones, un 17,4% por debajo de lo exportado el 2014 (76.648). Las importaciones totalizaron USD 56.978 millones, con una disminución de un 16,3% en relación al año precedente (68.088).

El superávit comercial fue de USD 6.315 millones.

4.2. **Movimiento de Cargas Marítimas**

Durante el año 2015, el movimiento de cargas de comercio exterior por vía marítima alcanzó a 111,3 millones de toneladas, lo que representa una disminución de un 1,7% respecto al año 2014 (113,2).

Las exportaciones por vía marítima alcanzaron a 60,7 millones de toneladas y las importaciones por esta vía a 50,6 millones de toneladas (63,3 y 49,8 millones de toneladas respectivamente en el año 2014).

El movimiento del comercio exterior chileno por vía marítima representó el 94,5% del total, respecto a los otros modos de transporte.

Por su parte, las cargas de cabotaje, según cifras preliminares, alcanzaron 14,1 millones de toneladas, registrando un leve incremento de un 1,4% respecto al año anterior (13,9).

4.3. **Flota Nacional**

La flota Mercante Nacional, representada por 226 naves mayores, alcanzó según cifras preliminares, a 998.647 toneladas de peso muerto (DWT), con un leve aumento en el tonelaje de un 1,8% respecto al año anterior (981.054).



5.- FORMACION DE DOTACIONES

5.1 Formación de Oficiales

5.1.1 Universidad Andrés Bello (UNAB)

De acuerdo al programa establecido por el Directorio que comenzó el año 2001, al inicio del ejercicio, dos empresas asociadas asignaron nuevas becas para que alumnos de la Escuela de Tripulantes y Portuaria de Valparaíso, estudien la carrera de Ingeniería en Marina Mercante en esa Universidad, las que a contar del año 2015 fueron otorgadas por SAAM y SONAMAR. Por su parte, a contar del año 2010, la Asociación estableció una nueva beca anual a estos alumnos, la que se suma a las dos becas que otorgan las empresas.

Aparte de lo anterior, también a contar del año 2010, la Asociación asignó dos medias becas anuales a alumnos que son promovidos a segundo año en la carrera de Ingeniería en Marina Mercante en la UNAB, sede Concepción.

Adicionalmente, se dieron otras becas especiales otorgadas por HUMBOLDT (16) y SOTHSHIP (1). En la sede de Concepción, la ANA tiene a su cargo 6 medias becas y adicionalmente hubo 6 becas especiales otorgadas por HUMBOLDT.

Para el período académico 2015, 47 alumnos se matricularon en la carrera de Ingeniería en Marina mercante Sede Viña del Mar y 28 lo hicieron en la Sede Concepción.

Durante diciembre de 2015 hasta mediados de marzo de 2015, 60 alumnos realizaron prácticas de embarco en naves de las empresas asociadas.

Con fecha 13 de junio, la Asociación participó como jurado en el concurso de modelismo naval para estudiantes, organizado por la Universidad, donde se presentaron un número importante de trabajos. Con fecha 17 de junio, se efectuó la ceremonia de premiación con una masiva participación de la Escuela de Tripulantes y Portuaria de Valparaíso y gran entusiasmo por parte de otros colegios de la zona.

Con fecha 2 de octubre, se realizó la premiación del segundo concurso interescolar de navegación en simuladores, organizado por la Carrera de Ingeniería en Marina Mercante de la UNAB. El interés de los alumnos de colegios de la zona, ha ido aumentando por este concurso, lo

cual contribuye en dar a conocer esta carrera marítima y aumentar las postulaciones.

El Consejo asesor de la carrera de Ingeniería en Marina Mercante, en el cual participan tres representantes de la Asociación, sesionó en cuatro oportunidades. Se revisaron temas relacionados con la formación de estos profesionales, y las dificultades para cumplir con las exigencias internacionales de prácticas de embarco.

Durante el año 2015, obtuvieron sus títulos profesionales, otorgados por la Autoridad Marítima, 21 Pilotos 3° y 10 Ingenieros 3° de Marina Mercante, formados en cursos regulares. Además, se titularon otros 7 Pilotos 3°, formados en un curso especial según se indica en el siguiente cuadro.

Paralelamente a los cursos regulares para formar Pilotos e Ingenieros de Marina Mercante, la UNAB en su Sede de Viña del Mar, efectuó los siguientes cursos especiales para formar Oficiales, algunos de los cuales se encuentran en proceso:

Nombre Curso	Fecha Inicio	Fecha Término	Cantidad
Tripulante Gral. de Máquinas a Ingeniero 3°	4 agosto 2014	29 mayo 2016	6
Ingenieros universitarios a Ingeniero 3°	1 agosto 2014	29 mayo 2016	4
Tripulante Gral. de Cubierta a Piloto 3°	1 junio 2013	14 junio 2015	7
Tripulante Gral. de Cubierta a Piloto Regional	13 mayo 2013	30 mayo 2015	3
Curso de formación para Piloto Regional	13 mayo 2013	30 mayo 2015	2
Curso de formación para Piloto Regional	1 agosto 2014	30 agosto 2016	11

5.1.2 Universidad Austral de Chile (UACH)

Con fecha 14 de mayo, el nuevo director de la Escuela de Ingeniería Naval, señor Héctor Legüe, visitó la zona y se reunió con la Asociación para analizar y coordinar aspectos académicos de formación y coordinación de las prácticas profesionales de los alumnos de pregrado y egresados.

Con fecha 26 y 27 de noviembre, 27 alumnos de las menciones de Marina Mercante de la Universidad, acompañados de 2 profesores, efectuaron una visita profesional a la V Región, donde visitaron el CIMAR, la Administradora de Naves SOUTHSHIP, el dique Valparaíso III de SOCIBER y el BT "Lama" de ULTRANAV fondeado en Quintero.

Durante el año 2015, obtuvieron sus títulos profesionales, otorgados por la Autoridad Marítima, 2 Pilotos 3º y 1 Ingeniero 3º de Marina Mercante, formados en cursos regulares.

5.1.3.- Fundación "Almirante Carlos Condell"

Con fecha 3 de marzo, se recibió una carta del Director Ejecutivo de esa Fundación, donde se resume las actividades desarrolladas en conjunto con la Asociación, para analizar la posibilidad de incorporarse en la formación de Oficiales Mercantes.

La Fundación informa que se han iniciado las conversaciones para formar una sociedad de responsabilidad limitada con el propietario del Instituto Profesional "Mar Futuro", que en la fecha tiene matriculado a 12 alumnos cursando la carrera de Ingeniería en Marina Mercante mención Puente. Se mencionan también las acciones emprendidas, para impartir en el futuro cercano la mención Máquinas de esta misma carrera.

El Director de la Fundación solicitó a la Asociación financiar dos becas anuales, a partir del año 2016, cuyo monto aproximado es de 2 millones de pesos cada una, las que serían asignadas a los dos mejores alumnos procedentes de algunos de los establecimientos que administra la Fundación, que ingresen a la carrera.

En el mes de octubre, la Fundación Carlos Condell, informó extraoficialmente que había decidido comprar el instituto "Mar Futuro", con el fin de crear la Escuela Náutica de la Fundación, donde principalmente se impartirá la carrera de Oficial de Marina Mercante, a contar del año 2016.

Los alumnos que actualmente se encuentran cursando dicha carrera en el instituto "Mar Futuro", continuarán sus estudios en la nueva Escuela

Náutica. Como Director de la Escuela de Marina Mercante "Piloto Pardo", se designó al Capitán de Alta Mar, señor Carlos Beth.

Dado que este proyecto fue incentivado desde la Asociación, el Directorio de ANA, durante la última reunión de diciembre, resolvió otorgar una beca a contar del año 2016.

5.2 Formación de Tripulantes

Escuela de Tripulantes y Portuaria de Valparaíso (ETRIPORT)

Durante el mes de septiembre de 2015, los alumnos del último año, realizaron una práctica de embarco de familiarización, de 7 a 10 días de duración, en las naves de las empresas asociadas.

Como en años anteriores, la Asociación financió parte del costo del curso básico de combate de incendios, contribuyendo con ello a que los alumnos egresados cumplan con todas las competencias internacionales exigidas de acuerdo al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, STCW 78/95 y sus enmiendas de Manila 2010.

Con fecha 30 de octubre, se efectuó la ceremonia de aniversario de la Escuela, que cumplió 50 años desde su creación. Como ha sido la costumbre, participaron representantes de ANA y de las empresas asociadas. En la oportunidad, la Escuela efectuó un reconocimiento al Colegio de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante, al Centro de Instrucción y Capacitación "Humboldt Marine Training" y al ex Gerente de la Asociación Nacional de Armadores, señor Arturo Sierra Merino, por el permanente apoyo a las actividades de la Escuela.

Al final del período, egresaron 50 Aspirantes a Tripulantes de Alta Mar, 30 de Cubierta y 20 de Máquinas, los que fueron distribuidos en las distintas empresas asociadas, para completar los cuatro meses de práctica de embarco que exige la reglamentación nacional.

5.3 Capacitación del Personal Embarcado

Durante el período, el sector naviero continuó con el proceso permanente de capacitación de Oficiales y Tripulantes conforme a las exigencias establecidas en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, STCW 78/95, de la Organización Marítima Internacional.

5.3.1 Centro de Instrucción y Capacitación Marítima, CIMAR

Durante el ejercicio, los cursos efectuados por las dotaciones de Marina Mercante en el Centro de Instrucción y Capacitación Marítima, CIMAR, dependiente de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, fueron los siguientes:

<u>Nº OMI</u>	<u>Nombre del Curso</u>	<u>Oficiales</u>	<u>Tripulante</u>
1.01	Familiarización en Buques Tanque	1	1
1.02	Entrenamiento especializado buque petrolero	-	-
1.07	Navegación y Ploteo por Radar y Uso del Arpa, nivel operacional	3	13
1.08	Radar ARPA, trabajo en el puente, búsqueda y rescate, nivel gestión	6	-
1.10	Cargas peligrosas y perjudiciales	1	-
1.13	Primeros auxilios básicos	-	2
1.19	Técnicas de supervivencia personal	43	55
1.21	Seguridad Personal y Responsabilidades Sociales	1	52
1.22	Simulador Puente y Trabajo Equipo Puente	5	-
1.25	Operador General del SMSSM	18	-
1.25A	Actualización Operador General del SMSSM	19	-
1.26	Operador Restringido del SMSSM	4	-
1.27	Uso y manejo de cartas náuticas	23	-
1.28	Suficiencia en el control de multitudes para los buques de pasaje y transbordadores de pasajeros	-	-
1.29	Competencia manejo de crisis incluyendo seguridad de los pasajeros, carga y casco	-	-
3.19	Formación Oficial protección del buque	5	-
3.20	Formación Oficial de la compañía p/protección marítima	-	-
3.21	Formación Oficial para protección portuaria	-	-
6.09	Entrenamiento para instructores	12	1

Cód. CIMAR	Otros Cursos		
CUB 01	Entrenamiento para título Piloto Tercero	2	-
CUB 02	Entrenamiento para ascenso a Piloto Primero	11	-
CUB 03	Alta gestión para Capitanes y Jefes de Máquinas	7	-
CUB 04	Entrenamiento para formación de Piloto Regional	34	-
CUB 05	Entrenamiento sim. máq. para Patrón Regional Superior	24	-
CUB 06	Entrenamiento para mando como Pilotos Regionales	36	-
CUB 07	Entrenamiento para mando como Patrones Regionales	17	-
CUB 08	Entrenamiento para ascenso a Piloto Segundo	11	-
MAQ 01	Entrenamiento para título Ingeniero Tercero	44	-
MAQ 02	Entrenamiento para ascenso a Ingeniero Primero	7	-
MAQ 03	Entrenamiento para ascenso y gestión Ingeniero 2º y 3º	16	-
MAQ 04	Entrenamiento para formación Motorista Segundo	32	-
MAQ 05	Entrenamiento para ascenso a Motorista Primero	36	-
	Operaciones en aguas antárticas	5	-
	Básico de seguridad y familiarización a bordo	37	-
	Técnicas inspección balsas	-	1
Total		460	125

Además de CIMAR, HUMBOLDT Marine Training tuvo una activa labor en el desarrollo de diversos cursos OMI.



6.- **DIFUSION DE LA SEGURIDAD MARITIMA**

La difusión de los aspectos de Seguridad Marítima, se continuó efectuando básicamente a través del envío a las empresas navieras asociadas, de documentos originados por la Organización Marítima Internacional, OMI, OIT, la Cámara Naviera Internacional, ICS, y otras organizaciones como la Cámara Naviera de EE.UU (CSA).

Tales documentos, fueron procesados en la Asociación y remitidos a las empresas navieras de acuerdo a las materias involucradas. Por otra parte, los temas relacionados con seguridad marítima, y personal embarcado, fueron tratados en reuniones periódicas de los Comités de Seguridad Marítima, Comité Técnico y Comité Laboral y Formación de Dotaciones de ANA, integrados por representantes de todas las empresas navieras asociadas.

7.- AUTORIDAD MARITIMA

Se mantuvo una estrecha relación de trabajo con la Autoridad Marítima, lo que permitió solucionar problemas puntuales. En diversas reuniones de trabajo e intercambio de antecedentes con el Director General, los Directores Técnicos y otros Oficiales de la DGTM, se trataron diversos temas entre los cuales los de mayor relevancia para el sector fueron los siguientes:

- Con fecha 6 de marzo, el Presidente de la Asociación acompañado por el Gerente y otros directores, efectuó una visita y saludo protocolar al nuevo Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante Osvaldo Schwarzenberg Ashton. Se hizo entrega al Almirante de una Minuta con antecedentes de la Asociación, y con los temas de mayor interés para el gremio naviero. En la oportunidad se acordó realizar reuniones de trabajo periódicamente con el DGTM y sus asesores, para revisar los temas más relevantes para el sector.
- El Departamento de Telecomunicaciones Marítimas y Tecnologías de la Información, TECMAR, desde el año 2012, se encuentra trabajando en protocolos técnicos que regulen la instalación de equipamiento meteorológico en los distintos terminales del país. Estos sistemas deben ser de acceso público, permitiendo eliminar las discrecionalidades existentes. Durante el período la DGTM ha seguido ajustando estos protocolos, a los cuales la ANA le hizo observaciones, los que no han estado ajenos a una serie de problemas operativos. Una vez implementado y probado en San Antonio como puerto piloto, será aplicado al resto de los puertos del país en forma voluntaria. Al respecto, la TECMAR informó que inicialmente habrá un periodo de marcha blanca, al término del cual, se fijarían definitivamente los parámetros de apertura y cierre de puertos.
- Con fecha 8 de junio, el Servicio de Inspecciones Marítimas (SIM), dio nuevas instrucciones para el levantamiento de observaciones

efectuadas por las Comisiones Locales de Inspección de Naves (CLIN).

- Con fecha 5 de agosto, la DIRSOMAR, a través de la carta N° 12.600/633, remitió tres "Guías de inspección", para las áreas de máquinas, navegación y telecomunicaciones, para dar cumplimiento a la Circular DGTM y MM Ord. N° O-73/006 que "Imparte instrucciones para el otorgamiento de certificados de seguridad a buques mercantes mayores, excepto pesqueros, que enarbolan pabellón nacional, bajo la modalidad del sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC)".
- Con fecha 26 de agosto, la DIRSOMAR, mediante la carta N° 12.600/69, dio a conocer la "Nueva guía sobre las técnicas de rescate" de la OMI, con orientaciones específicas para las dotaciones embarcadas en naves mercantes.
- Mediante carta DIRINMAR N° 12.600/01/1043, de fecha 2 de octubre de 2015, la DGTM, dio su autorización, a solicitud de la Asociación, para que ejecutivos de las empresas navieras, pudieran retirar certificados y títulos nacionales o internacionales, cuando los destinatarios de tales certificados, no lo puedan hacer.
- El día 9 de octubre, se sostuvo una reunión en el Ministerio de Defensa con los asesores legales del Ministro, para informar lo importante que es contar con un D.S. N° 90 "Reglamento sobre formación, titulación y carrera profesional del personal embarcado" actualizado y moderno, que además recoge las enmiendas de Manila 2010 del convenio STCW de la OMI. Al final del período, el proyecto de modificación del D.S. N° 90, que fue terminado en junio de 2009, se encuentra en el MINDEF para consulta pública, al término de lo cual, debiera regresar a la DGTM y seguir su proceso de aprobación.
- Con fecha 16 de octubre, se dio a conocer el Alto Mando Naval 2016. Ratificando en su puesto como DIRECTEMAR al Vicealmirante Osvaldo Schwarzenberg Ashton y al DIRINMAR Contraalmirante (LT) Otto Mrugalski Meiser. Se acoge a retiro el Almirante Iván Valenzuela, quien será reemplazado como DIRSOMAR por el Contraalmirante (LT) Mario Montejo Orellana.
- Como resultado de las gestiones realizadas por la Asociación ante la DIRECTEMAR, se derogó una circular que obligaba a los Patrones de Remolcadores de San Antonio, a someterse a un entrenamiento

adicional lo reglamentario, para poder hacer mando en ese puerto. El procedimiento indicado, restringía la operación en el mencionado puerto, ya que dificultaba a las empresas a trasladar remolcadores de un puerto a otro. En el documento, la DGTM establece que las recomendaciones indicadas en los estudios de maniobras para Prácticos y Patrones, no son obligatorias, siendo responsabilidad de los respectivos terminales asegurar el entrenamiento de los mismos.

- Con fecha 19 de noviembre, la DGTM mediante carta DGTM y MM Ord. N° 12.600/933, informa que la Circular OMI MSC.1/Circ.1475 que establece las “Directrices relativas a la masa bruta verificada de los contenedores con carga”, entrará en vigor a contar del 1 de julio de 2016.
- Con fecha 10 de diciembre, la DGTM mediante la Resolución N° 12.600/541, resolvió aplica las recomendaciones de la OMI, Circulares MSC.1/Circ.1264 y MSC.1/Circ.1361 “Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicida en los buques, aplicables a la fumigación de las bodegas de carga y unidades de transporte respectivamente, como complementos al Código IMDG.
- Con fecha 9 al 11 de diciembre, el Gerente Técnico de ANA, participó en un curso denominado “Supervisión del cumplimiento y aplicación del Convenio internacional sobre gestión del agua de lastre (BMW 2004, con énfasis en la inspección y muestreo”, dictado por la DIRECTEMAR. Con fecha 22 de diciembre, el Gerente Técnico se reunió con el Comité Técnico de la Asociación, con el fin de transmitir información en detalle al respecto.



8.- ACTIVIDADES Y EVENTOS RELACIONADOS CON EL ENTORNO

8.1 Relaciones con el Sector Público

Durante el ejercicio, se mantuvieron relaciones permanentes mediante documentación técnica y reuniones entre la Asociación y las Autoridades de los Ministerios que se relacionan con el sector naviero.

Respecto a los Servicios Públicos, se ha mantenido una buena coordinación con el Servicio de Impuestos Internos, el Servicio Nacional de Aduanas, Servicio Agrícola y Ganadero, Ministerio de Defensa, Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio del Trabajo y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

9.- ASOCIACION LATINOAMERICANA DE ARMADORES – ALAMAR

Durante el ejercicio, la Asociación mantuvo la Presidencia y Secretaría Pro-Tempore de ALAMAR, recibida el año 1994, dándole una orientación de carácter netamente técnico, distribuyendo y requiriendo información a sus asociados.

10.- ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL, OMI

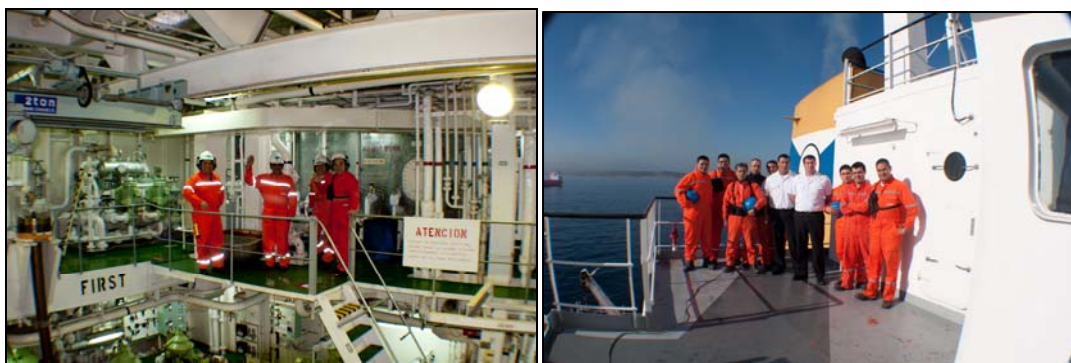
Durante el ejercicio, la OMI puso en vigor, entre otras, las siguientes enmiendas, resoluciones y recomendaciones:

- Con fecha 1 de enero de 2015, entró en vigor la resolución del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, MSC.349(92), adoptada en junio de 2013, que hace obligatorio al Código para las Organizaciones Reconocidas (Código OR), en virtud del Capítulo XI-1 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS).
- Con fecha 1 de enero de 2015, entró en vigor la resolución del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, MEPC.238(65), adoptada en mayo de 2013, que enmienda el Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (MARPOL). Se enmiendan los Anexos I y II para conferir el carácter de obligatorio al Código para las Organizaciones Reconocidas (Código OR).

- Con fecha 1 de enero de 2015, entró en vigor la regla 14 del Anexo VI del Convenio MARPOL, que establece que el contenido de azufre en los combustibles de uso marino en las zonas de Control de Emisiones (ECAs), es de un 0,1% masa/masa.
- Con fecha 1 de enero de 2015, entró en vigor la resolución del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, MSC.350(92), adoptada en junio de 2013, que enmienda el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS). Capítulo III, Dispositivos y medios de salvamento, Parte B, Prescripciones relativas a los buques y a los dispositivos de salvamento, Regla 19 “Formación y ejercicios periódicos para casos de emergencia”.
- Con fecha 1 de enero de 2015, entró en vigor la resolución del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, MSC. 353 (92), adoptada en junio de 2013, que enmienda el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque (Código ISM). parte A – implantación, párrafo 6 Recursos y Personal y párrafo 12 Verificación por la compañía, examen y evaluación.
- Con fecha 1 de enero de 2015, entró en vigor la resolución del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, MSC. 354 (92), adoptada en junio de 2013, que enmienda gran parte del Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC).
- Con fecha 1 de enero de 2015, entró en vigor la resolución del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, MSC. 356 (92), adoptada en junio de 2013, que enmienda el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, enmendado (LLCC). Regla 2-1 – Autorización de organizaciones reconocidas.
- Con fecha 1 de enero de 2015, entró en vigor la resolución del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, MSC. 363 (92), adoptada en junio de 2013, que “Norma el funcionamiento para los clinómetros electrónicos”.
- Con fecha 1 de julio de 2015 o posteriormente, cuando se efectúe el primer reconocimiento, los buques tanque de arqueo bruto igual o superior a 3.000, construidos antes del 1 de julio de 2012, que efectúen viajes internacionales, deberán llevar un sistema de información y visualización de cartas náuticas electrónicas (SIVCE), según lo establecido en la resolución del Comité de Seguridad

Marítima de la OMI, MSC.282 (86), adoptada en junio de 2009, que entró en vigor con fecha 1 de enero de 2011.

- Al final del período, el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 (BWM), lo ratificaron 49 países, cuya flota combinada representa el 34.82% del tonelaje grueso de la flota mercante mundial, con lo cual aún no se cumplen las condiciones (35%) para su entrada en vigor.
- Adjunto a la presente memoria, se acompaña el documento denominado “Educación y formación marítima”, elaborado por la Organización Marítima Mundial y presentado por el Secretario General de la OMI, Sr. Koji Sekimizu, con motivo de haberse celebrado el Día Marítimo Mundial Año 2015. También se adjunta un mensaje del Secretario General de las Naciones Unidas, con el mismo motivo.



11.- CAMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)

Durante el ejercicio, se mantuvo una activa participación en el trabajo de esta organización internacional de armadores. Se continuó recibiendo oportunamente y regularmente documentación especializada sobre las materias de competencia de la organización, la que se distribuyó a las empresas asociadas.

De los documentos y trabajos que hiciera llegar la ICS, entre los más importantes se pueden mencionar:

- “Tabla de cumplimiento por parte de los países, de los convenios y otros instrumentos marítimos más importantes, 2014/2015”.
- Revista Anual con un resumen de las principales actividades de la industria naviera mundial y normas internacionales recientes que la

rigen relacionadas con seguridad, medioambiente y formación de dotaciones, entre otras.

- Folleto sobre la reducción de emisiones de CO₂, como un apunte a la Conferencia de las Partes N° 21 (COP 21) de la Convención para el Cambio Climático de las Naciones Unidas (UNFCCC), la que se efectuó en diciembre de 2015 en la ciudad de París, Francia. Entre otros aspectos a considerar, se destaca la reducción total de CO₂ de un 10% entre el 2007 y el 2012; las nuevas reglas de eficiencia energética en vigor internacional; la disminución de contaminación de un 20% menos de CO₂ por ton/km, que el año 2005. Finalmente, se estima que los buques construidos después del 2025, serán 30% más eficiente, debido a los nuevos requerimientos de la OMI.
- Folleto “Large scale rescue operations at sea”, publicado en complemento a otra publicación anterior de la ICS denominada “Rescue at sea”, debido al aumento explosivo de rescates de grupos grandes de personas en el Mar Mediterráneo, provenientes de la costa africana, lo que se estima irá en aumento.
- Informes mensuales de la Cámara Naviera de EE.UU (CSA).
- Informes mensuales de la ICS.



12.- MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES (MTT)

Con respecto al tema de la apertura del cabotaje, se ha insistido ante el Ministerio, que la Asociación está de acuerdo en que exista mayor oferta y competencia de cabotaje, siempre y cuando el ingreso de nuevas empresas sea en igualdad de condiciones laborales, tributarias y legales, para las empresas extranjeras y chilenas.

La presión por parte de las empresas extranjeras, viene dada por permitir que ellos mismos realicen el transbordo de contenedores dentro de Chile, lo que según la legislación chilena corresponde a Cabotaje.

Con fecha 8 de septiembre, se invitó a la Asociación, a una reunión en dependencias de la Comandancia en Jefe de la Armada (CJA), donde participaron representantes del Ministerio de Energía, Transporte, ENAP y el DGTM como coordinador y moderador de la reunión. En representación de la Asociación, asistieron el Presidente del Directorio y el Gerente General. En la reunión se presentó el proyecto de modificaciones legales, para facilitar el cabotaje a empresas extranjeras para todo tipo de cargas.

Con fecha 21 de septiembre, en una segunda reunión, el MTT presentó una propuesta concreta de modificaciones legales. La propuesta considera por un lado igualar la carga tributaria de las empresas extranjeras con las chilenas, flexibilizar la inscripción de navieras extranjeras en Chile, y extender el plazo de la reputación de naves con el 100% del tonelaje.

La posición unánime del Directorio de ANA, es no permitir la apertura unilateral del cabotaje en ninguna de sus formas, por el riesgo que ello significa para la Marina Mercante Nacional. Cualquier modificación legal que se efectúe debe orientarse a fortalecer la Marina Mercante nacional e incentivar la competencia en igualdad de condiciones.

Según lo informado por el Ministerio, se estaría trabajando en conjunto con el Ministerio de Hacienda para verificar el marco presupuestario en el que se pretende hacer las modificaciones necesarias.

En reunión con el CJA, el día 14 de octubre, donde se trataron diversos temas relacionados con el sector naviero, el CJA manifestó y reforzó la postura de la Armada en cuanto a la apertura del cabotaje, la cual se orienta a reafirmar la importancia político-estratégica que tiene la Marina Mercante Nacional, según lo establece la ley de Navegación como reserva estratégica, con el fin de asegurar las líneas de comunicaciones marítimas del país.

La posición de ARMASUR, es similar a la de ANA, en cuanto a que cualquier modificación que se haga al cabotaje, sea este de carácter regional o nacional y para cualquier tipo de carga o de pasajeros, sea en igualdad de condiciones para todas las empresas que puedan participar.

Con fecha 2 de diciembre, la Asociación fue invitada a una reunión en el Ministerio de Transportes, donde participaron los señores Gonzalo Frigerio y Ronaldo Bruna, ambos Asesores del Ministro, los que también habían participado en las reuniones anteriores por el tema del cabotaje. Por la Asociación, asistió el Presidente, los Directores que componen el Comité de Cabotaje y el Gerente General.

El tema de la reunión fue la presentación de la posición de la Asociación a la propuesta de modificaciones legales, que el MTT pretende realizar con respecto al cabotaje.

En términos generales, la Asociación manifestó estar de acuerdo en que exista más competencia en el cabotaje, pero en igualdad de condiciones para todos los participantes y manteniendo una real y libre competencia entre ellos.

Con respecto a la modificación al concepto de cabotaje, la Asociación entregó todos los argumentos técnicos, legales, sociales, político-estratégicos y en base a la experiencia nacional e internacional, por la cual no está de acuerdo, manifestando claramente, que no es conveniente que se modifique el concepto tal como lo está proponiendo el Ministerio.

En relación al aumento del porcentaje de reputación, se estima que no es necesario, o a lo menos se debiera analizar con más detalle esa propuesta, dado que si se permite más competencia, facilitando que empresas con capitales extranjeros, se avecinen en Chile, y formen empresas navieras en el país, con buques con bandera nacional, esta propuesta no tendría sentido.

Para el resto de los temas, la Asociación indicó estar de acuerdo en la medida que se analice en detalle cada uno de ellos, y como agrupación, se pueda ser parte de la redacción legal, de manera de asegurar la igualdad de condiciones para todas las empresas que pretendan participar en el cabotaje.

Finalmente, la Asociación indicó estar dispuesta a seguir discutiendo la propuesta, con el fin de mejorar el sistema de cabotaje en Chile, siempre y cuando, estas modificaciones se alineen con la Política Naviera

permanente de Chile, la cual está debidamente resguardada en la Ley de Fomento a la Marina Mercante.

Paralelamente, se tuvo conocimiento que los Senadores Alejandro Guillier, Alejandro Navarro y Ricardo Lagos Weber, habían presentado el proyecto de ley N° 9.656-215 al congreso, para permitir que naves de pasaje extranjeras, puedan realizar cruceros de corta distancia dentro de Chile, lo que claramente constituye una intención de apertura al cabotaje de pasajeros. Al término del ejercicio, no se ha tenido conocimiento que el Gobierno haya mandado este proyecto al parlamento.



A finales del período, el Presidente del Comité de Santiago que administra el convenio Chile-Brasil, informó que los representantes de Brasil habían manifestado que los consignatarios y embarcadores brasileros, habían reclamado por un tema puntual con una de las empresas chilenas habilitadas para realizar el transporte, lo cual fue aclarado dando por superada la situación.

La Comisión Técnica de Facilitación y Simplificación del Transporte Marítimo (CTFSTM), sesionó en cinco oportunidades, siendo una de estas en Puerto Montt y la otra en Iquique, donde se analizaron diversos problemas locales. Existen varios problemas que han sido planteados en la Comisión, que no han tenido solución y que la Asociación los volvió a actualizar.



13.- MINISTERIO DEL TRABAJO

En base a la reiterada solicitud de la Asociación, a principios de mayo, el Ministerio del Trabajo inicio el proceso de ratificación de los convenios marítimos internacionales relacionados con la OIT. Se trata del Convenio Laboral Marítimo (MLC) y del N° 185 sobre Documentos de identidad de la gente de mar. Ambos convenios fueron recomendados positivamente para su ratificación por parte de los organismos reconocidos en Chile por la OIT para dar su opinión, es decir, la CPC (empleadores) y la CUT (trabajadores).

En mayo, ambos convenios fueron remitidos al Ministerio de Relaciones Exteriores para que se tramite su ratificación ante la Cámara de Diputados.

En junio, en reunión con el Director General de Política Exterior del MINREL, se le solicitó apurar la tramitación, lo cual tuvo una buena acogida.

Según lo último indicado por el Ministerio de Relaciones Exteriores, a comienzos de diciembre, se realizaron las acciones posibles para acelerar la ratificación de estos Convenios, manteniendo la fecha límite fijada por el Gobierno para presentar los Convenios ante la OIT, en la Convención de junio del año 2016. Los Convenios entrarían en vigor en Chile un año después, o sea junio del 2017.

Por su parte, la Armada mediante carta CJA Ord. N° 12.005/3536 MDN, de fecha 28 de septiembre de 2016, le solicitó al Ministerio de Defensa, gestionar ante la Cancillería, la ratificación de ambos convenios.



14.- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

En el mes de junio, se efectuó una reunión con el Director General de Asuntos Internacionales del Ministerio, donde se abordaron los siguientes temas:

- Importancia de ratificación de convenios internacionales.
- Problemas del Convenio de Agua de Lastre.
- Nuevas medidas de eficiencia energética en estudio por la IMO.
- Importancia de cercanía con el Secretario General de la IMO.
- Apertura del cabotaje.

Como parte de los Convenios internacionales, durante los últimos dos años, la OMI ha estado trabajando en un esquema de recopilación de datos, que permitan evaluar y determinar si se requiere adoptar nuevas medidas técnicas y operacionales, adicionales a lo establecido en el nuevo Capítulo 4 del Anexo VI, del Convenio MARPOL, denominado "Reglas sobre la eficiencia energética de los buques".

La Asociación y también su Comité Técnico, se ha reunido en varias oportunidades con la Dirección de Asuntos Económicos de la Cancillería (DIRECON), que está representando a Chile ante la OMI en el tema de Eficiencia Energética y Emisión de Gases con Efecto Invernadero (GEI), por parte de los buques.

Producto de lo anterior, se logró como país, el apoyo de otras naciones, para disminuir una gran cantidad de datos que los países desarrollados y EE.UU requerían para evaluar la conveniencia de adoptar nuevas Medidas Técnicas y Operacionales, adicionales a las que entraron en vigor el 1 de enero de 2013. Lo que se ha buscado como asociación, es entregar la menor cantidad posible de información que podría afectar los aspectos comerciales de las empresas.

Durante la reunión del Grupo de Trabajo de la OMI, que se realizó en Londres en septiembre de 2015, se demostró que hay una diversidad de posiciones respecto a la entrega de datos, ya que algunos de ellos, como la distancia recorrida y la cantidad de carga transportada, tienen una alta sensibilidad comercial.

Muchos países, al igual como ha sido la posición de la ANA, piensan que la medición y comparación de eficiencia entre una nave y otra, aunque sean gemelas y hagan el mismo tráfico, siempre será un viaje distinto y por

lo mismo, inducirá a distorsionar cualquier comparación. El viaje en lastre, por ejemplo, arrojaría una enorme deficiencia, lo que no es real.

En el tema de la carga, existe cierto consenso que se utilice el tonelaje DWT en lugar de la carga transportada (Chile apoya este parámetro).

Finalmente, el Grupo de Trabajo acordó recomendar al MEPC de la OMI, lo siguiente:

- 1.- Usar la distancia recorrida "Berth to berth".
- 2.- Horas de servicio: tiempo en el cual el buque no está atracado a muelle.
- 3.- Usar el DWT en lugar de la carga transportada.

La última parte de la discusión se ha centrado en determinar la información relacionada con la eficiencia energética que se puede entregar a la OMI, para que esta pueda evaluar, si con las últimas normas adoptadas es suficiente para bajar las emisiones o se deben adoptar nuevas exigencias.



15.- MINISTERIO DE ECONOMIA

El Consejo Nacional de Innovación para la Competitividad (CNIC) es un organismo público-privado dependiente del Ministerio de Economía, que tiene la misión de asesorar al Presidente de la República en la identificación, formulación y ejecución de políticas y acciones que fortalezcan la innovación y la competitividad en Chile, como elementos clave para el desarrollo del país, incluyendo como áreas de su competencia aquellas que son base

fundamental para la innovación, tales como la ciencia, la formación de capital humano, el desarrollo y la transferencia y difusión de tecnologías.

En el seno de esta organización, se conformó una Comisión de Innovación para Puertos y su Logística (CIPL), cuyo propósito es una visión al año 2030, para avanzar hacia una competitividad sostenible de clase mundial del sistema portuario-logístico de Chile. Esta Comisión consta de tres grupos de trabajo, para abordar los temas de puertos, logística y recursos humanos.

La Comisión la preside don Álvaro Díaz, ex Subsecretario de Economía, y está integrada por el Presidente del SEP, Director Nacional de Aduanas, representantes de los Ministerios de Transportes, Defensa y Obras Públicas, Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, CORFO, Presidentes de los principales gremios vinculados con transporte, puertos y logística, ex Presidentes de la República, CEPAL, OIT, y otras organizaciones.

En la reunión de marzo, se presentó un primer borrador con los lineamientos estratégicos al año 2030, en materia de puertos y su logística, y se efectuaron presentaciones de las tres subcomisiones que llevan adelante este trabajo, el que debe estar terminado a fines de abril de 2016.

La Asociación participó en todas las reuniones de esta comisión, cuya meta es entregar durante la segunda quincena de mayo de 2016, la minuta final a la Presidenta.

Dentro de los temas planteados, el único que afecta a la Asociación, es la que se refiere a la apertura del cabotaje. Esta propuesta fue defendida por la Asociación ante la comisión, la que acogió en parte lo solicitado cambiando el enfoque de lo planteado. También se le mencionó el tema al Ministro de Transportes. Dentro de las observaciones que hiciera llegar la Armada a la comisión, se considera inconveniente la apertura unilateral al cabotaje defendiendo la postura de la Asociación.

Se destaca también, que en las conclusiones, se mencione la importancia política estratégica de la Marina Mercante Nacional, lo que al ser este un documento Oficial del Estado de Chile, se valida la posición y argumentos estratégicos de las Asociación, ante una posible intención de apertura al cabotaje de manera unilateral.

Al final del periodo se terminó el trabajo y a principios del 2016 se publicará el informe final.

16.- SERVICIO AGRÍCOLA Y GANADERO (SAG)

Se continuó trabajando coordinadamente con este Servicio, discutiendo los temas dentro de la Comisión de Facilitación que preside el Ministerio de Transportes.

17.- SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS

En el Diario Oficial de fecha 28 de enero, se publicó la Resolución N° 7.304 exenta, que aprobó el proyecto de Agenda Normativa para el año 2015.

En la medida N°1 se incorporó el estudio sobre mercancías en presunción de abandono, y la propuesta de reducir el plazo para la presunción de abandono de cargas contenedorizadas. Esta medida fue propuesta por la Asociación.

18.- SERVICIO DE IMPUESTOS INTERNOS (SII)

Con fecha 20 de marzo, se recibió el Oficio N° 747, del SII, de fecha 13 marzo del 2015, mediante el cual se da respuesta a una solicitud de la Asociación de larga data, donde se pide verificar una supuesta discriminación en la aplicación del sistema Mexicano de devolución del impuesto al valor agregado IVA, invocando la aplicación del Art. 24 del convenio entre Chile y México para evitar doble imposición. Al respecto se manifiesta que la ley sobre el IVA Mexicano data de 1980 y el convenio entre ambos países es de 1999, por lo que no aplica a leyes anteriores a la firma del convenio, correspondiendo la retención del IVA en ese país.

Efectuadas las consultas, se informó que el tratado de libre comercio entre ambos países sólo tiene relación con la eliminación de trámites y aranceles aduaneros, no existiendo relación con la ley sobre impuesto al valor agregado de México. Dicho Tratado sólo es aplicable respecto de los ingresos que se obtengan por concepto del impuesto sobre la renta, y no así, respecto al impuesto al valor agregado, por lo que corresponde el cobro.

Con fecha 15 de mayo, el Ministro de Hacienda de Chile y el Jefe de Gabinete de la Presidencia de Argentina, firmaron el Convenio para Eliminar la Doble Imposición, en relación a los Impuestos sobre la Renta y el Patrimonio, y para Prevenir la Evasión y la Elusión Fiscal entre ambos países.

El convenio entrará en vigencia una vez que se cumplan los procedimientos que el derecho interno de cada Estado y el derecho internacional establecen, y que sea ratificado por los Congresos de ambos países. Al término del período, esto aún no se concretaba.

19.- POLICÍA DE INVESTIGACIONES (PDI)

Antes del zarpe de las naves, la PDI exige que el rol de la tripulación (Crew List), se entregue con a lo menos 48 horas de anticipación.

Dado que en caso de inconvenientes el plazo indicado se considera muy poco para reaccionar y solucionar cualquier problema, se le hizo la consulta a la PDI, que indicó que dos días antes, es el plazo mínimo, pudiendo la Agencia entregar el Crew List, con un mayor tiempo de antelación, si así se estima necesario.

20.- CANAL DE PANAMÁ

El 24 de abril de 2006, el entonces Presidente Martín Torrijos Espino, anunció formalmente la propuesta de ampliación del Canal de Panamá, mediante la construcción de un tercer juego de esclusas y la ampliación del cauce de navegación. Este proyecto se basa en la construcción de nuevas esclusas, una en el lado Atlántico y otra en el lado Pacífico del canal, para permitir el paso de buques tamaño Post-Panamax, los cuales, dado que superan el tamaño Panamax, actualmente no pueden navegar por la vía interoceánica.

Las obras de ampliación del Canal de Panamá se dieron inicio el lunes 3 de septiembre de 2007, con la detonación del cerro Cartagena, ubicado a las riberas del canal. Se pretendía inaugurar las nuevas esclusas el 15 de agosto de 2014, fecha en que se conmemoró el primer centenario del Canal de Panamá, sin embargo, una crisis surgida por sobrecostos entre el consorcio Grupos Unidos por el Canal y la Autoridad del Canal de Panamá, retrasó seriamente los trabajos hasta finales del 2015.

El proyecto del tercer juego de esclusas es un programa integral de ampliación de la capacidad del canal, cuyos tres componentes principales son: (1) la construcción de dos complejos de esclusas – uno en el Atlántico y otro en el Pacífico – de tres niveles cada uno, que incluyen tinas de reutilización de agua; (2) la excavación de cauces de acceso a las nuevas esclusas y el ensanche de los cauces de navegación existentes y; (3) la profundización de los cauces de navegación y la elevación del nivel máximo de funcionamiento del lago Gatún.

Durante el ejercicio se continuó terminando las obras, dando comienzo a las etapas de prueba, estimándose que la inauguración de las obras e inicio de operación, será en junio de 2016.

21.- CORPORACION DEL PATRIMONIO MARITIMO DE CHILE

Se continuó participando con un Director en esta Corporación, que apoya y administra algunos proyectos relacionados con el patrimonio marítimo nacional.

22.- DIA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL (26 DE JUNIO)

La Asociación, junto a la Autoridad Marítima y a los gremios del sector naviero, participó en la programación y ejecución de las actividades organizadas para celebrar el Día de la Marina Mercante Nacional, instituido por D.S. N° 106 del 27 de mayo de 1990. Los principales eventos de celebración, fueron los siguientes:

- Bogatún Caleuchano en homenaje a la Marina Mercante Nacional. Por segunda vez, la Asociación hizo entrega de la distinción “Destacado Hombre de Mar”, la que en esta oportunidad, se otorgó al Capitán de Alta Mar don Eduardo Villarroel López, de SOUTHSHIP.
- Responso y ofrenda floral en el mar, en honor a los marinos fallecidos a bordo de las naves de la Marina Mercante.



- Ceremonia de entrega de medallas por años de servicio a Oficiales y Tripulantes de la Marina Mercante, organizada por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- Ceremonia de entrega, por parte de la Asociación, de premios a los tres Oficiales y a los tres Tripulantes que más se destacaron en el período 2014/2015.
- Ceremonia de entrega, por parte de la I. Municipalidad Valparaíso, de reconocimientos a dos Oficiales y a dos Tripulantes por su destacada trayectoria. Un Oficial y un Tripulante, fueron designados por la Asociación.
- Clásico Marina Mercante Nacional en el Valparaíso Sporting Club, organizado por el Colegio de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante.

23.- SEMINARIOS

Durante el ejercicio, la Asociación tomó parte en diversos seminarios y charlas técnicas relacionadas con el Transporte Marítimo y Puertos, con asistencia de ejecutivos del sector e integrantes de los Comités de la ANA. Entre ellos se pueden destacar:

- Con fecha 5 de febrero, por invitación de ALOG, la Asociación participó en la "FIATA working group sea transport meeting", realizada en Viña del Mar. Además de los miembros de la Federación Internacional de Asociaciones de Agentes de Carga, FIATA, se efectuaron presentaciones por parte de la DIRECON, Ministerio de Transportes y ADUANA.
- Con fecha 9 de abril, la Asociación participó en el seminario "Desafíos para una visión integradora del sector marítimo y portuario", organizado por la Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G.
- Con fecha 23 de abril, la Asociación participó en el seminario "El Puerto de Valparaíso y sus desafíos", organizado por la Corporación por un Valparaíso unido, Liga marítima de Chile y por el Colegio de Arquitectos de Chile.
- Con fecha 12 de agosto, la Asociación participó en el seminario sobre la "Corrosión y protección marina e industrial", organizado por la NACE International Founding Chile Section, por la Asociación chilena

de corrosión y por ASMAR.

- Con fecha 24 de agosto, durante el seminario sobre "Intereses Marítimos" que organiza la Academia de Guerra Naval, el Presidente de ANA efectuó la presentación "Comercio Marítimo, desafíos y perspectivas".
- Con fecha 25 de agosto, la Asociación participó en la tercera reunión del Comité Técnico de Chile, organizado por la Class NK.
- Con fecha 8 de octubre, la asociación participó en el seminario "Megapuerto: el futuro por venir", organizado por el DUOC UC.
- Con fecha 26 de noviembre, la Asociación participó en el seminario sobre la "Contaminación marina en Chile: Situación vigente y propuestas para una actualización y convergencia de regímenes jurídicos", organizado por la Asociación chilena de derecho marítimo y centro de derecho del mar de la PUCV.
- Con fecha 27 de noviembre, el Comité de Seguridad de la asociación, participó en el seminario "Emergencias en la industria naviera", organizado por la revista Kaweskar.

24.- COMITÉS DE TRABAJO

Durante el ejercicio, los distintos comités de trabajo que integran personas de las empresas asociadas en diversas áreas del quehacer naviero, se reunieron regularmente en dependencias de la Asociación, para estudiar y analizar temas que requieren el aporte de los asociados.

En la reunión N° 1.232 de fecha 8 de mayo de 2015, el Directorio de ANA, resolvió crear el Comité de Remolcadores, el cual está integrado por ULTRATUG, SAAM y ANA. Su finalidad es trabajar en temas técnicos específicos y dar solución principalmente a problemas con la Autoridad Marítima y Prácticos.

Durante el ejercicio, se realizaron varias reuniones con la Autoridad Marítima y con los Prácticos, de manera de hacer ver la necesidad de modernizar la reglamentación y las atribuciones que estos últimos tienen.

En general los temas de mayor relevancia que fueron trabajados por el Comité, fueron los siguientes:

- Modificación DS. 90.

- Procedimiento de órdenes a los remolcadores.
- Arbitrariedad de los prácticos para vetar patronos o remolcadores.
- Mal uso de remolcadores azimutales por parte de los prácticos.
- Código del Trabajo v/s Convenio STCW con relación a las horas de descanso.
- Dotaciones mínimas de seguridad.



25.- NOMBRAMIENTO DEL GERENTE GENERAL DE LA ASOCIACIÓN

De acuerdo a las funciones y atribuciones del Directorio de la Asociación, establecidas en el Artículo 15° de los Estatutos, el Directorio acordó nombrar a don Ricardo Tejada Curti, como Gerente General de la Asociación Nacional de Armadores, a contar del 13 de marzo de 2015, en reemplazo de don Arturo Sierra Merino, quién ocupó dicho cargo, durante 21 años.

26.- CAMBIOS DE PROPIEDAD

El Director titular de CSAV informó que a contar del 1° de enero del 2015, la Compañía Sud Americana de Vapores S.A., dejó de ser miembro de la ANA y que en su reemplazo ingresa la empresa CSAV Austral SpA, empresa perteneciente a CSAV Portacontenedores SpA.

El Director titular de CCNI, informó que la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica S.A. fue vendida a HAMBURGSUD y en su reemplazo se creó la empresa Compañía Marítima Chilena S.A. (CMC).

De acuerdo al artículo 5° de los Estatutos de la Asociación, el Directorio tomó conocimiento de los cambios de propiedad informados, aceptando y dando la bienvenida a las nuevas empresas.

27.- EXPONAVAL-TRANSPORT 2016

El día 15 de Octubre, se realizó el lanzamiento de la exhibición y congreso internacional EXPONAVAL-TRANSPORT 2016, que se desarrollará en el marco de la Expo Naval entre el 29 de Noviembre y 2 de Diciembre del 2016, en la Base Aeronaval Viña del Mar.

ANTECEDENTES GENERALES

DIRECTORES

Durante la Sexagésima Sexta Asamblea General Ordinaria efectuada con fecha 7 de mayo de 2015, en conformidad con los artículos 11 y 23 de los Estatutos, procedió a elegir y constituir el siguiente Directorio:

TITULARES

Sr. Roberto Hetz Vorpahl (PRESIDENTE)
Sr. Héctor Arancibia Sánchez (VICE-PRESIDENTE)
Sr. Beltrán Urenda Salamanca
Sr. Pedro Spoerer Hudson
Sr. Carlos Andrade Barrientos
Sr. Felipe Simian Fernández
Sr. Enrique Ide Valenzuela
Sr. Pablo Cáceres González

SUPLENTES

Sr. Carlos Contreras Muñoz
Sra. Magdalena Lira Couve
Sr. Felipe Irrázaval Ovalle
Sr. Sergio Vial Faúndez
Sr. Walther Meyer Venegas
Sr. Luis Bauerle Fernández
Sr. José Thomsen Queirolo
Sr. Cristián Rojas Morales

COMITE DE FINANZAS

El Directorio designó como miembros del Comité de Finanzas a los señores:

Sr. Alejandro Veas Toledo
Sr. Hernán Reitze Valdés
Sr. José Pizarro Inostroza

INSPECTORES DE CUENTA

La Asamblea designó como Inspectores de Cuenta a los señores:

TITULARES

Hernán Reitze Valdés
José Pizarro Inostroza

SUPLENTE

Martín Langford Horn
Alejandro Veas Toledo