



Memoria 2021

Asociación Nacional de Armadores A.G.





Asociación Nacional de Armadores A.G.

El Directorio de la Asociación Nacional de Armadores A.G. de conformidad con los estatutos, somete a consideración de la asamblea, la memoria correspondiente al año calendario 2021.





17
Efectos del Coronavirus (COVID-19)



21
Dotaciones Mínimas de Seguridad



25
Convenio 185, sobre Documentos de Identidad
de la Gente de Mar
Organización Internacional del Trabajo (OIT)



27
Mesa de Bunker



31
Crisis por falta de dotaciones

35
Proyecto de ley que modifica el cabotaje

37
Proyecto de ley que asimila el Código del
Trabajo al MLC

39

Fondo Internacional de Indemnización por daños
producto de derrames de hidrocarburos o Fondo
1992



41

Circular de Alije



43

Trabajo en conjunto con la DIRECTEMAR



45

Ventanilla Única Marítima



47

Oficiales Mercantes integran curso en Academia
de Guerra Naval



49

Indicadores y Estadísticas
del Transporte Marítimo

SUMARIO



CARTA del PRESIDENTE



Estimados Socios:

Como Presidente del Directorio de la Asociación, me es grato presentar a ustedes la Memoria Anual correspondiente al año 2021, y entregar una resumida cuenta de la gestión realizada por la Asociación, como también sobre la situación de la industria del transporte marítimo en la cual participan nuestras empresas asociadas.

El año pasado seguimos bajo la sombra de la pandemia mundial causada por el COVID-19, aunque ya algo más organizados y acostumbrados. Aún con mucha incertidumbre, nuevos brotes y cepas demoraron nuestra ansiada vuelta a la "normalidad". Las reuniones se mantuvieron en la mayoría de los casos de manera virtual, aunque hacia fin de año comenzaron algunas reuniones presenciales y nos volvimos a encontrar cara a cara.

Al partir el año, continuó en el Congreso la tramitación del proyecto de ley que asimilaba nuestra legislación al Convenio Laboral Marítimo (MLC). En general, el proyecto incluyó pequeños ajustes a nuestra legislación para adecuarla al convenio. El aspecto más relevante contemplaba una modificación del artículo 116 del Código del Trabajo que regula el descanso del personal embarcado. Si bien se adecuó el régimen de horas de descanso, cambiando el período de día calendario a un período de 24 horas como indica el MLC, a diferencia de este, se aumentó el período de descanso de 8 a 10 horas, pudiéndose fraccionar en tramos de 8 y 2 horas.

Durante el año, se retomaron temas pendientes de larga data que, si bien aún no se resuelven, tomaron un rumbo más concreto hacia una solución definitiva. Dentro de esos temas está el "Convenio del Fondo de 1992" que, no obstante, hubo bastante tramitación y reuniones aclaratorias, quedan aún temas sin resolver en los que el Gobierno no llegó a acuerdo con los organismos del Estado. Uno de estos, es la definición de quién sería el encargado de notificar al Fondo la cantidad de petróleo importado en Chile por las empresas para el pago de las contribuciones anuales. Finalmente, la decisión de quién lo informe, se tomará de manera política y se decidió ingresar al Congreso el proyecto de ley que regula el funcionamiento del Fondo en nuestro país.

A nivel internacional, la alta demanda de transporte marítimo, principalmente en los segmentos de contenedores y de graneles secos, asociado a ineficiencias en la cadena logística producto de la pandemia, subió los precios de fletes marítimos como en años no se había visto. Las imágenes de gran cantidad de buques esperando poder descargar y de miles de contenedores almacenados en los puertos del sur de California y el encallamiento del "Ever Given" en el Canal de Suez, tal vez sean las más icónicas de 2021. A fines de año, la variante Ómicron de COVID-19 encendió la alerta nuevamente sobre la permanencia de las tripulaciones a bordo de las naves, cuando se contabilizaron cerca de 200.000 tripulantes confinados por la nueva ola, debido a cierres de puertos y cuarentenas a lo ancho del globo.

Desde el comienzo de la pandemia se comenzó a vislumbrar una notable falta de dotaciones disponibles para completar las Dotaciones Mínimas en nuestras naves, algo que, si bien estaba ocurriendo con anterioridad, con la pandemia empeoró a nivel de todo el país y en casi todos los grados.

En 2016, un informe de la industria advirtió que, sin mayores esfuerzos para contratar y retener a la gente de mar, la industria del transporte marítimo podría enfrentar una escasez de mano de obra para 2025. Para empeorar las cosas, se proyectaba que la escasez sería más aguda para Oficiales e Ingenieros Mecánicos, dado que estos últimos tienen más probabilidades de tener opciones de carrera en tierra y que no requieren estar meses fuera de casa.

La pandemia hizo que la tarea de contratar y retener a la gente de mar fuera mucho más difícil. A medida que la pandemia se extendió durante el 2020 y 2021, los puertos de todo el mundo prohibieron el desembarco de la gente de mar. Debido al COVID-19, cientos de miles de marinos quedaron atrapados en sus buques sin perspectivas de marcharse, con informes de algunos marinos atrapados en el mar durante períodos de hasta 17 meses.

Hasta ahora las campañas de vacunación centradas en la gente de mar han aliviado las condiciones en los últimos meses, pero todavía hay decenas de miles de marinos trabajando meses después de sus contratos en los barcos, sin forma de desembarcar.

Una encuesta trimestral a fines del año pasado, encontró que el estado de ánimo general entre la gente de mar había mejorado desde los mínimos históricos de principios del 2021. Pero eso no borrará los recuerdos de los últimos dos años. La encuesta también arrojó que un número creciente de tripulantes estaba reconsiderando sus planes de carrera y contemplando una vida en tierra.

"Es probable que haya una escasez creciente de gente de mar en los próximos años, y aparentemente hay poco o ningún mecanismo coherente para gestionar los problemas que se avecinan".

En nuestro país no hemos estado al margen de esta falta de dotaciones, es por ello que durante el año se conformó una mesa de trabajo entre la DIRECTEMAR, armadores y gremios, con el fin de buscar soluciones de mediano y corto plazo. La Asociación presentó varias propuestas, que de alguna manera podrían amortiguar la falta de dotaciones y que en su mayoría fueron acogidas por la autoridad, sin embargo, el problema sigue siendo crítico.

A mediados de año, se publicó la nueva circular de DIRECTEMAR que regula la conformación de las Dotaciones Mínimas de Seguridad. La circular y su contenido fueron acordes con los acuerdos logrados entre la AA.MM. y la Asociación. Finalmente, solo hubo ajustes menores en las dotaciones en los casos de naves de alto bordo y remolcadores. Hacia fines de año y producto de la falta de dotaciones, se postergó la entrada en vigor de esta circular, aplazándola hasta el 1° de enero del 2023.

En otros aspectos, hubo bastante movimiento legislativo en lo que se relaciona con la Marina Mercante y temas laborales relacionados, si bien no tuvieron mucho avance, se debieron hacer múltiples gestiones con los legisladores con el fin de dar a conocer las implicancias de algunas propuestas presentadas por gremios o autoridades, que no siempre incorporan la complejidad del tema marítimo.

En el mes de agosto, el Ejecutivo nos sorprendió ingresando al Congreso un radical proyecto de apertura del cabotaje, cuyo fin es la apertura total, modificando la Ley de Fomento a la Marina Mercante y la Ley de Navegación. Durante la tramitación, expusieron tanto representantes

"LAS IMÁGENES DE GRAN CANTIDAD DE BUQUES ESPERANDO poder DESCARGAR y de MILES DE CONTENEDORES ALMACENADOS EN LOS PUERTOS DEL SUR DE CALIFORNIA y el ENCALLAMIENTO DEL "EVER GIVEN" EN EL CANAL DE SUEZ, TAL VEZ SEAN LAS MÁS icónicas de 2021."



del Gobierno como gremios, Federaciones y Asociaciones Gremiales. En esa instancia pudimos dar a conocer nuestra apreciación y dudas con relación al alcance del proyecto. Si bien apoyamos una modernización de la legislación, pensamos que los objetivos de mayor eficiencia y competencia en la industria se pueden lograr con cambios menos radicales, que no pongan en riesgo la existencia de la Marina Mercante Nacional. La tramitación del proyecto continuará en el año 2022 con una urgencia simple, según lo ingresó el Ejecutivo.

Se debe destacar el trabajo en conjunto y coordinación logrado entre la Asociación y la DIRECTEMAR, donde además del trabajo coordinado por el tema de la pandemia, se generaron muchas instancias de trabajo para abordar varios temas, que de alguna manera podrían haber afectado a la industria nacional.

Según el Banco Mundial, a casi dos años desde el inicio de la pandemia de COVID-19, la economía mundial prácticamente logró en 2021 recuperarse de la recesión más importante en 80 años. Sin embargo, se prevé que el repunte será desigual entre los países, ya que las principales economías parecen estar en condiciones de registrar un fuerte crecimiento hacia el futuro, si bien muchas economías en desarrollo quedarán rezagadas, nuestro país experimentó un fuerte crecimiento económico de cerca de un 12%, estimulado por un fuerte apoyo fiscal desde el Gobierno y también por tres retiros de ahorros de los fondos de pensiones. Sin embargo, las proyecciones para este y el próximo año señalan una fuerte desaceleración en el crecimiento económico.

El reporte anual de comercio exterior, elaborado por el Departamento de Estudios del Servicio Nacional de Aduanas, muestra que durante el año 2021 las exportaciones tuvieron un crecimiento del 29,6% en comparación al 2020, al concretarse ventas de productos chilenos por USD 92.154 millones. En tanto, las importaciones registraron un alza del 56,7% en comparación con el 2020, con compras por USD 87.512 millones.

Exportaciones:

China sigue siendo el principal comprador, con una participación del 38,4% sobre el total de las exportaciones del país, seguido de Estados Unidos con 16,3% y Japón con 7,8%. Estos tres países de destino concentran el 62,5% de las ventas de Chile al exterior.

Importaciones:

China se mantiene como el principal vendedor de productos a nuestro país, con una participación del 29,2% sobre el total de importaciones, seguido de Estados Unidos con 17,4% y Brasil 8,8%. Las importaciones del sector combustible representaron el 15,2% de las compras totales del país, con 13.301 millones de dólares, y registraron un crecimiento del 84,5% respecto del año 2020.

Finalmente, las elecciones presidenciales y el proceso constituyente no dejaron de generar incertidumbre, afectando el mercado local y también la inversión extranjera en el país, incertidumbre que hacia fines de año aún no se despejó en espera de las nuevas medidas que tomará el nuevo Gobierno. No hay duda de que nuestro país requiere de reformas importantes para hacer que el crecimiento económico sea más inclusivo, de modo que esperamos que se apruebe una nueva constitución que genere un consenso de largo plazo y se introduzcan reformas que resulten de acuerdos amplios y que sean técnicamente robustas.

Como Asociación se participó activamente en todas las mesas y equipos de trabajo relacionadas con el transporte marítimo y su logística asociada, ya sean estas de carácter privado o de Gobierno.

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 2021.

Enrique Ide Valenzuela
Presidente



PRESIDENTE
Sr. Enrique Ide Valenzuela



VICEPRESIDENTE
Sr. Beltrán Urenda Salamanca

DIRECTORES TITULARES



Sr. Carlos Andrade
Barrientos



Sra. Magdalena Lira
Couve



Sr. Raimundo Sánchez
Hanisch

DIRECTORES SUBROGANTES



Sr. Felipe Irrarázaval
Ovalle



Sra. Constanza Mac-Lean
Valencia



Sr. Walther Meyer
Venegas



Sr. Jan Vermeij
Chamy



Sr. Cristian Widow
Lira

ADMINISTRACIÓN



GERENTE GENERAL
Sr. Ricardo Tejada
Curti



GERENTE TÉCNICO
Sr. Rosauro Segovia
Montenegro



CONTADOR
Sr. Hernovel Órdenes
Saavedra



ASISTENTE GERENCIA
Srta. Carla Lucero
Belmar



NUESTRA Misión

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



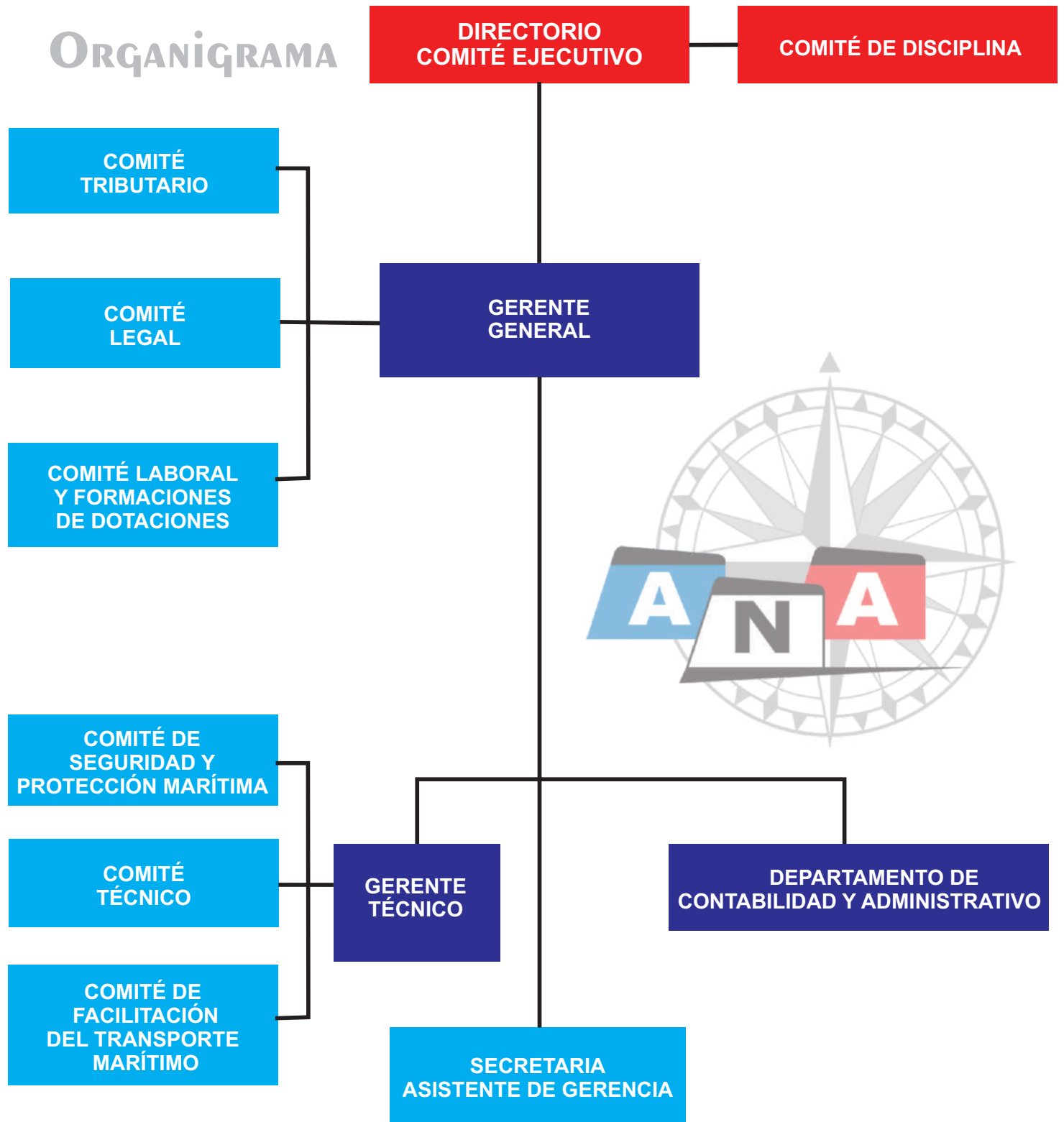
NUESTRA Visión

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



ORGANIGRAMA

ORGANIGRAMA



NUESTROS SOCIOS



Socios Cooperadores





Identificación De la Organización

Identificación

Razón Social: Asociación Nacional de Armadores A.G. R.U.T.:81.833.400-1

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

Tipo de Organización: Asociación Gremial Empresarial.

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 registrarse 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.

Modificación mediante el Oficio N° 946 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción de fecha 25 de febrero de 1983.

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.

En Asamblea Extraordinaria de Socios de fecha 23 de junio de 2016, los Estatutos fueron readecuados, los cuales fueron aprobados por el Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, mediante Oficio Ordinario N° 4677 de fecha 30 de agosto de 2016.

En Asamblea Extraordinaria de Socios de fecha 9 de mayo de 2019, los Estatutos fueron readecuados, hecho que fue aprobado mediante Oficio Ordinario N°3533 del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo de fecha 12 de marzo de 2020.

En Asamblea Extraordinaria de Socios de fecha 6 de mayo de 2021, los Estatutos fueron modificados, hecho que fue aprobado mediante Oficio Ordinario N° 3440 del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo de fecha 7 de octubre de 2021.

Dirección

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

Teléfonos: 32 2255599 \ e-mail: info@armadores-chile.cl

Página web: www.armadores-chile.cl

Estructura de la Organización

La Asociación Nacional de Armadores, es una Organización Gremial Empresarial, administrada por un Directorio compuesto de 6 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.

Actividades

De La Asociación

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, deciden obtener personalidad jurídica, un 6 de febrero de 1931, 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 estudios.





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 los 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 para lograr resultados.

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 evolución y modernización de los establecimientos formadores y capacitadores.

Objetivo 5: Satisfacer las necesidades de los asociados en la 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.

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.





EFECTOS DEL CORONAVIRUS (COVID-19)

La Organización Mundial de la Salud (OMS), bajo las normas del Reglamento Sanitario Internacional (RSI), el 30 de enero del 2020, declaró la existencia de un riesgo de salud pública de interés mundial. Posteriormente, el 11 de marzo de ese año, determinó que la enfermedad se consideraba ya una pandemia, por la alta cantidad de personas infectadas, 118.000 y 4.291 muertes, que ya había causado alrededor del mundo, en 114 países.

En nuestro país, el Gobierno de Chile, por medio del D.S. N° 102 del 16 de marzo de 2020, dispuso el cierre temporal de lugares habilitados para el ingreso y egreso de extranjeros, por emergencia de salud pública de importancia internacional (ESPII), por brote del nuevo coronavirus.

Durante el período, la Asociación continuó remitiendo y actualizando de manera permanente la información y protocolos de procedimientos sanitarios, recibidos desde el Ministerio del Interior, del Ministerio de Salud, del Ministerio de Transportes y TC, y desde la DIRECTEMAR.

Durante el año 2021 y no obstante que en todos los buques de las empresas asociadas existen los protocolos para evitar los contagios por COVID-19, estos se dieron, activándose todos los procedimientos correspondientes. No obstante que el Ministerio de Salud cuenta con protocolos a nivel nacional, son las SEREMIS de Salud las que tienen distintos criterios de aplicación, lo que gene-



rá algunos problemas, y los cuales fueron solucionados a través del mismo ministerio, con el siempre apoyo de la Autoridad Marítima.

Amparados en el documento que el Gobierno de Chile suscribió, a solicitud de la OMI, donde se reconoce la calidad de trabajadores esenciales a los Tripulantes de la Marina Mercante, a comienzos del año, se remitió una carta a la Ministra de Transportes, solicitando que junto a los trabajadores del transporte aéreo y terrestre, a las dotaciones embarcadas en las naves de Marina Mercante chilena, se les diera prioridad en el calendario de vacunación, sin pasar a llevar a los grupos ya agendados de mayor riesgo.

Lo anterior, dio como resultado que el Ministerio de Salud, publicara el calendario de vacunación, donde figuraba el grupo 1f, que consideraba a los tripulantes de la Marina Mercante. De manera previa a la vacunación, se realizó un trabajo de coordinación entre las navieras y el Ministerio

de Transportes, para definir la cantidad de tripulantes y los principales puertos donde los marinos mercantes debían concurrir. Para ser vacunados, los marinos debieron concurrir con sus libretas de embarco y un documento que acreditara la condición de tripulantes de la Marina Mercante.

En aquellos casos en que los tripulantes no se pudieron vacunar en la semana agendada, concurren al vacunatorio más cercano, y en caso de existir vacunas suficientes, se las pusieron de manera inmediata, o de lo contrario se las agendaron para otro día. Al finalizar el 2021, prácticamente todas las dotaciones completaron sus esquemas de vacunación.

Se hace mención que para el proceso de vacunación de las dotaciones, se contó con el apoyo permanente de la DIRECTEMAR, que hizo gestiones para lograr la vacunación prioritaria.

Con fecha 10 de agosto, se publicó la Resolución 714 Exenta del Ministerio de Salud. La importancia de este documento es que modificó varias otras resoluciones anteriores del Ministerio de Salud.



Entre sus cambios se destacan:

- Se dieron las directrices para la homologación de los esquemas de vacunación efectuados en el extranjero.
- Se fijó un período de aislamiento de 10 días, entendidos como 240 horas desde el control de la Aduana Sanitaria en el paso fronterizo por el cual se hizo el ingreso al país.
- Se eliminó el tiempo máximo de traslado a lugar de aislamiento. Si el viaje es de más de 2 horas, el conductor del vehículo particular también deberá aislarse por 10 días.
- Se fijaron los requisitos de término anticipado de cuarentena para delegaciones oficiales y funciones esenciales.

Dados los muchos cambios que tuvo el plan fronteras protegidas en cuanto al ingreso de chilenos y extranjeros al país, inicialmente se produjeron algunas malas interpretaciones del plan, llevando a la prohibición de las dotaciones para bajar a tierra, sin embargo, se presentaron las observaciones a la Comisión de Facilitación del Ministerio de Transportes, a las Autoridades de Salud y la DIRECTEMAR, solucionándose el problema, lo cual contribuyó al bienestar de las dotaciones.

Dada la emergencia sanitaria, durante gran parte del año 2020, el CIMAR suspendió la evaluación de competencias, lo que contribuyó a generar una falta de tripulantes y oficiales en algunos grados. Por lo anterior, la Asociación realizó varias gestiones con el DIRINMAR, a quien se le solicitó reanudar los exámenes de competencia, lo que se logró a principios de 2021.



En cuanto a la vigencia de certificados estatutarios, títulos y cursos OMI, producto de la pandemia, la DIRECTEMAR extendió periódicamente las vigencias de los documentos señalados, para los tripulantes y las naves, siendo la última de estas prórrogas, coincidente con el término del Estado de Excepción Constitucional de Catástrofe, el 30 de septiembre. De manera oportuna y con antelación, la Asociación coordinó con las empresas, para que los oficiales y tripulantes, comenzaran a renovar sus certificados antes del término de la vigencia.

En forma adicional, la DIRECTEMAR accedió a dar una nueva prórroga, hasta el 31 de octubre, con el fin de que los oficiales y tripulantes rezagados, actualizaran sus títulos y certificados de cursos. La Asociación también coordinó con la DIRINMAR para que diera facilidades en aquellos casos especiales, en que no alcanzaran a renovar sus documentos o se encontraran fuera del país en la fecha indicada.

En atención a los antecedentes entregados por la Organización Mundial de la Salud, respecto de la aparición de la variante Ómicron del SARS-CoV-2 en Sudáfrica, Botswana y otros países vecinos, con fecha 29 de noviembre, el Ministerio de Salud publicó el D.S. N° 295, mediante el cual se restringió aún más la entrada al país, pero permitiendo el ingreso de marinos extranjeros a bordo de las naves y relevos.

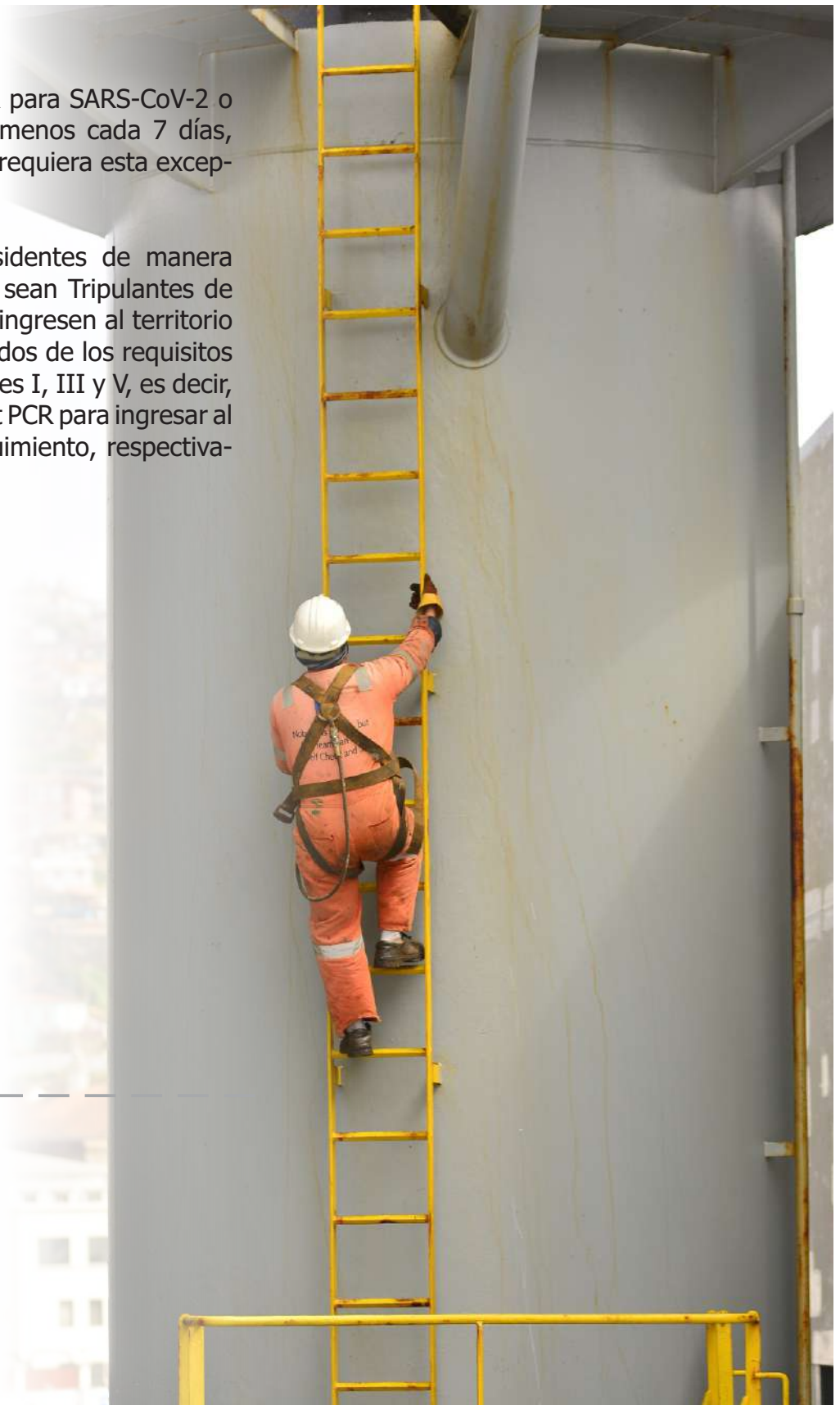
En lo esencial, el D.S. dispuso que:

- Todas las personas que ingresen al territorio nacional, sin importar el país de origen ni la región de destino en Chile, deben cumplir con una cuarentena de 7 días o hasta que abandone el país, en caso de que su permanencia fuese menor a 7 días.

- Las personas que cuenten con un esquema de vacunación completo contra el SARS-CoV-2 validado por el Ministerio de Salud, podrán interrumpir anticipadamente su aislamiento del que trata el párrafo anterior, si se obtiene un resultado negativo para detección de Coronavirus realizado en Chile con posterioridad al ingreso al país, en un laboratorio autorizado por la Autoridad Sanitaria para tal efecto.
- Los chilenos y extranjeros residentes que hayan estado, en los 14 días previos a su ingreso al país, en al menos en uno de los siguientes países: Sudáfrica, Zimbabwe, Namibia, Botswana, Lesoto, Eswatini o Mozambique, no podrán interrumpir la cuarentena o aislamiento, aún si pudiesen obtener un resultado negativo para detección de Coronavirus realizado en Chile.
- Tampoco podrán ingresar al país los extranjeros no residentes que provengan de los países indicados en el listado anterior.
- Los chilenos y extranjeros residentes de manera regular en el país, que sean tripulantes de naves, aeronaves y los mecánicos o quienes cumplan otras labores operacionales en las mismas, que ingresen al territorio nacional, podrán exceptuarse de las medidas dispuestas en los acápite I, II, III y V del D.S. 672, es decir, no necesitarán la Declaración Jurada; Cuarentenas; Test PCR para ingresar al país; y período de seguimiento, respectivamente, siempre y cuando cuenten con un esquema de vacunación completo contra el SARS-CoV-2 más una dosis de refuerzo recibida hace menos de 6 meses y validada por el Ministerio de Salud, o bien, cuando su empleador cumpla con asegurar e informar a la Autoridad Sanitaria la realiza-

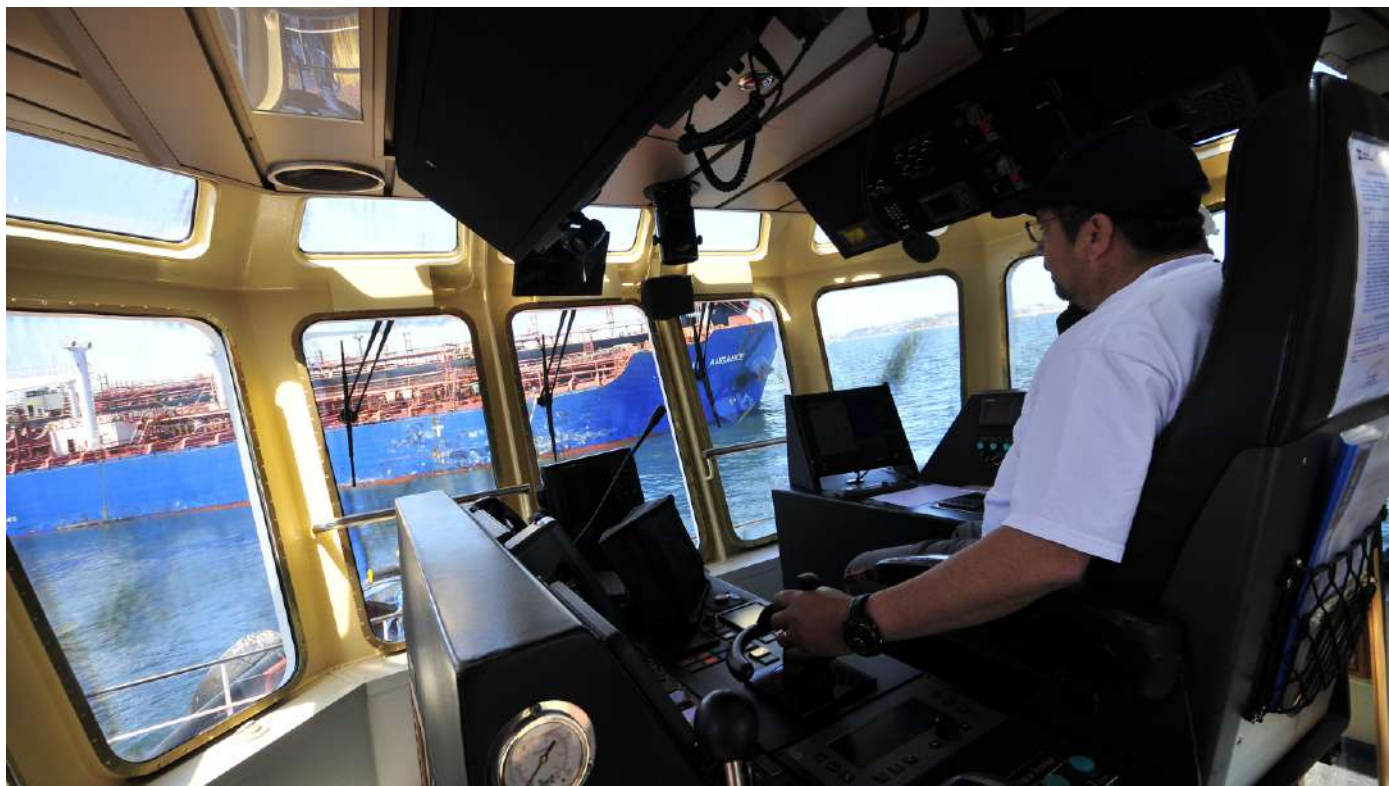
ción de un Test RT-PCR para SARS-CoV-2 o un test antigéno, a lo menos cada 7 días, para cada persona que requiera esta excepción.

- Los extranjeros no residentes de manera regular en el país, que sean Tripulantes de naves y aeronaves que ingresen al territorio nacional, estarán excluidos de los requisitos dispuestos en los acápites I, III y V, es decir, Declaración Jurada; Test PCR para ingresar al país; y período de seguimiento, respectivamente.





DOTACIONES MÍNIMAS DE SEGURIDAD



El 29 de abril del 2020, la DIRINMAR publicó la Circular O-071/036, la cual establece los principios relativos a la Dotación Mínima de Seguridad (DMS), sus directrices, responsabilidades, orientaciones y el marco para su determinación, la que posteriormente, con fecha 13 de mayo del 2020, se publicó en el Diario Oficial, la cual incluye también las escalas de referencia para distintas condiciones de navegación.

El reglamento para fijar Dotaciones Mínimas de Seguridad (DMS) de las naves, establece que la dotación mínima de seguridad de una nave o artefacto naval está constituida por el número de Oficiales y Tripulantes suficiente y competente, necesarios para garantizar su seguridad, la

de su tripulación, sus pasajeros, de la carga y de los demás bienes a bordo, y la protección del medio marino, incluyendo la atención de los diversos turnos de guardia y funcionamiento de los equipos durante la navegación u operación.

La nueva circular, en términos generales, para las naves de alto bordo comprendía modificaciones menores y en casos muy específicos, principalmente, en naves que no cuentan con salas de máquinas automatizadas. Sin embargo, para el caso de los remolcadores, el cambio implicaba considerables aumentos de dotación.

Como estrategia de trabajo, la Asociación convocó a todas las empresas de remolcadores, inde-

pendientemente que no estuvieran asociadas, con el fin de presentar a la Autoridad Marítima una propuesta que considerara la opinión de todo el rubro. Por otro lado, para el trabajo específico, la ANA se dedicó a los remolcadores y ARMASUR a las DMS de las naves de sus asociados, las cuales presentan grandes diferencias según su tipo y condición de navegación.

Con el fin de presentar sus observaciones a la nueva circular, la Administración de la Asociación se reunió con el DIRECTEMAR y sus Directores Técnicos, conformando una mesa de trabajo donde se presentaron las consideraciones que, a nuestro parecer, se alejaban de lo que a nivel internacional se hace. Dando argumentos técnicos, se lograron importantes consensos para el caso de los remolcadores.

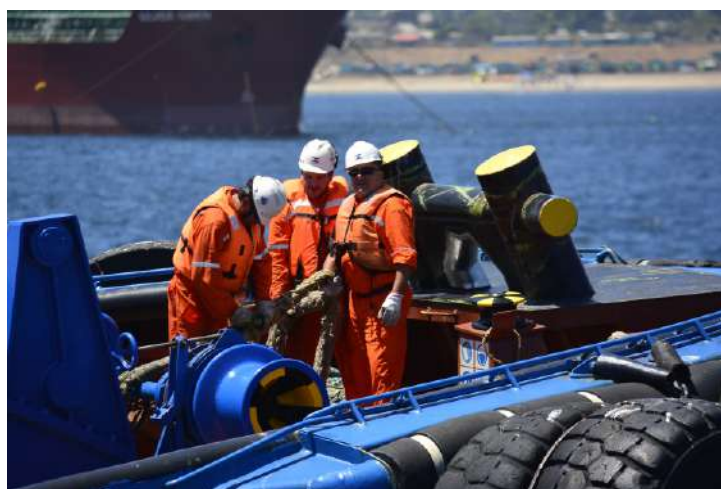
Otro aspecto relevante que se solicitó ser considerado y revisado, tenía relación con la objeción a que el Capitán o Patrón del remolcador pudiera tomar guardia en navegación. En el caso de los remolcadores, y a diferencia de una nave mayor, el Patrón del remolcador es a su vez el timonel, es quien ha recibido largos entrenamientos para poder maniobrar estas complejas unidades, y es entonces el más capacitado para poder llevar el buen gobierno de la nave. El dejarlo fuera de su lugar de trabajo habitual, aumenta el riesgo de accidentes. De la misma forma, el Jefe de Máquinas actúa como Motorista, por lo que su lugar de trabajo habitual es en la sala de máquinas.

Finalmente, después de varias reuniones se llegaron a acuerdos, quedando pendientes aspectos de forma, en cuanto a de qué manera irían incorporadas las modificaciones en la nueva versión de la circular.

Con fecha 17 de junio del año 2020, se publicó en el Diario Oficial la nueva circular que regula las Dotaciones Mínimas de Seguridad (DMS). Los cambios en esta nueva circular fueron producto de la mesa de trabajo realizada a fines del año 2020, donde se acogieron prácticamente todas nuestras sugerencias, y en algunos casos, se logró incluso disminuir la cantidad de personas que consideran los actuales certificados de DMS.

La nueva circular hace la diferenciación entre naves de distinto arqueado bruto y remolcadores, y también, según la potencia propulsora y el tipo de navegación de cada nave, se generan varias escalas de referencia adicionales a la circular anterior.

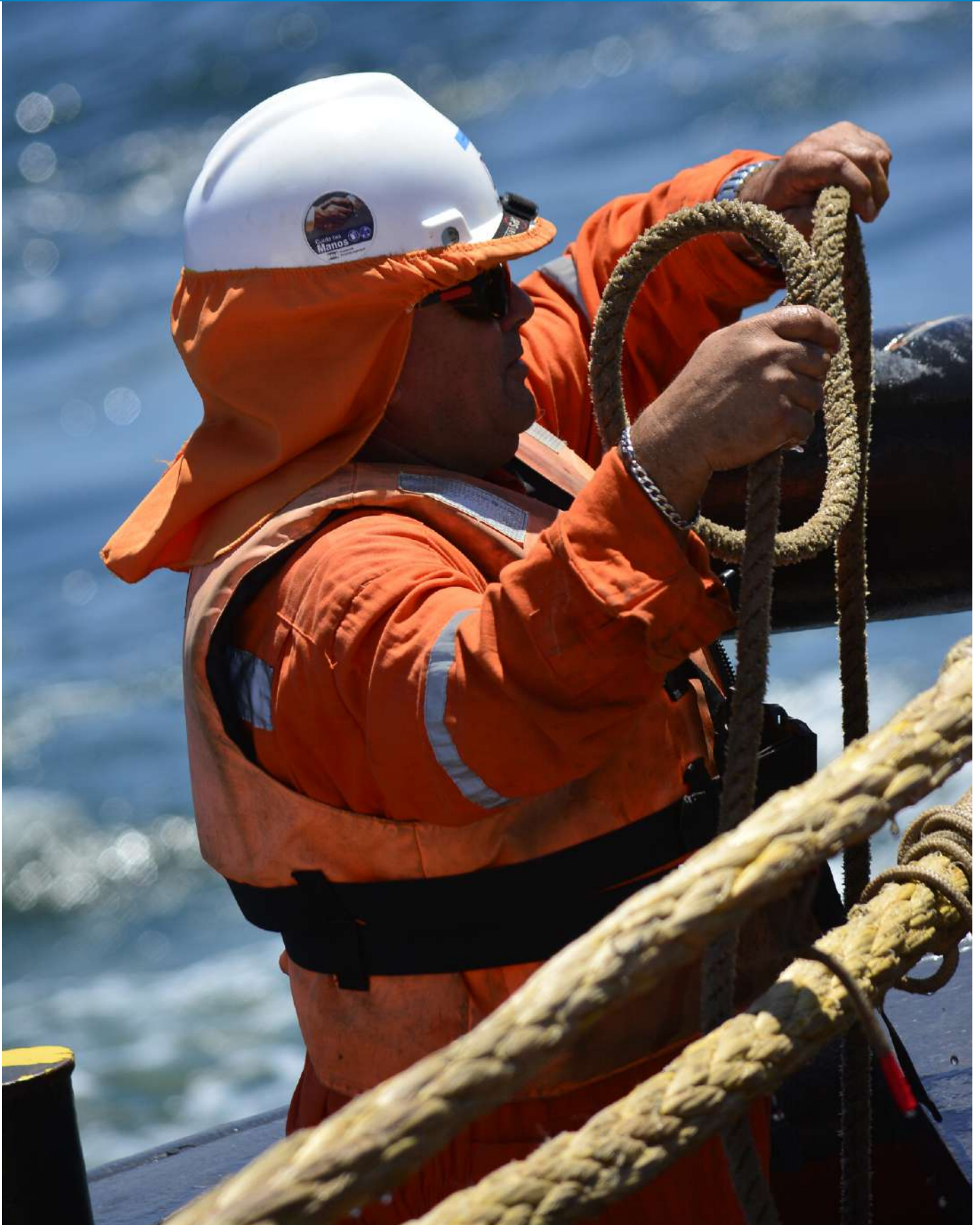
Para el caso de las guardias de puerto de los remolcadores, se mantiene una persona con la condición de que esta sea idónea y suficiente para asumir las funciones propias de la guardia.





La Autoridad Marítima determinó que, tanto el Capitán como el Jefe de Máquinas, no realizarán guardias, salvo que se trate de remolcadores en faenas de remolque-maniobra en navegación de bahía o en una instalación portuaria, buques de tamaño limitado (nave de arqueado bruto igual o inferior a 1.000) o buques cuyas características, tipo y condición de operación y navegación, duración de las faenas a cargo de la Tripulación o actividad que desarrolla a bordo el personal, no lo hagan necesario.

Si bien la nueva circular debería haber entrado en vigencia a contar del 1° de enero de 2022, a raíz de la crisis generada en el país por la falta de dotaciones a bordo de las naves mercantes, la autoridad decidió postergar en un año más la entrada en vigencia de la circular, vale decir, el 1° de enero del 2023 para naves nuevas y el 1° del 2024 para naves que ya estén en servicio.





CONVENIO 185, SOBRE DOCUMENTOS DE IDENTIDAD DE LA GENTE DE MAR ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)

La industria marítima se encuentra regulada por una serie de organismos internacionales de los cuales Chile forma parte, tal como la OMI (Organización Marítima Internacional) y la OIT (Organización Internacional del Trabajo), entre otros. Estos organismos regulan la operación de la industria naviera mediante convenios que deben ser ratificados por las partes, lo que finalmente facilita la operación en aguas y puertos extranjeros.

Dentro de los convenios pendientes de ratificar por parte del Gobierno de Chile y que la Asociación Nacional de Armadores ha solicitado tener en consideración desde larga data, se encuentra el Convenio OIT N° 185/2003, el cual entró en vigencia el año 2005, que establece un sistema de seguridad integral que exige aplicar la tecnología de identificación biométrica para los documentos de identidad de la gente de mar embarcada, lo que supone un profundo cambio respecto del actual documento de identidad, siendo preciso por tanto adaptarlo a las nuevas tecnologías que permitirán la correcta identificación del trabajador marítimo.

Este convenio permite la entrega de un documento que facilite el acceso de las tripulaciones a puertos y naves en el extranjero, siendo verificables por el Estado Rector del respectivo puer-

to. El convenio se hace cargo de dar protección a los pasajeros y a la tripulación, como también resguardar la seguridad de los buques, disminuyendo la amenaza del terrorismo internacional, siendo todas cuestiones de interés de los Estados.

Desde hace algún tiempo, de manera aleatoria, algunas dotaciones chilenas han tenido problemas para desembarcar en puertos de Brasil por no estar ratificado el convenio en Chile, y por lo tanto, las dotaciones no cuentan con el nuevo documento de identificación. Esto se ha solucionado de manera puntual, gracias a las gestiones realizadas para cada caso entre la Asociación Nacional de Armadores y el Ministerio de Relaciones Exteriores. Por otro lado, y a raíz de cambios en la legislación de Brasil, naves de bandera chilena han sido advertidas por las autoridades sobre la imposibilidad de desembarcar en ese país o de hacer relevos con dotaciones chilenas que ingresan al país por vía aérea.

A contar del año 2020, el Gobierno de Brasil, por intermedio del Consejo Nacional de Migración, publicó la Resolución Normativa No. 42/2020, que otorgó nuevo entendimiento a la Resolución Normativa No. 6/2017, con el fin de adoptar una visión más moderna y adecuada con relación al Convenio 185. Determinó que, la Policía Federal

solo aceptará como documento de viaje y a los efectos de la exención temporal de visado, la Cédula de Identidad Marítima (DIM), expedida en los términos del Convenio 185 de la OIT.

Según lo indicado por la autoridad nacional competente, hace algún tiempo, existirían inconvenientes de carácter legal, técnico y administrativo en nuestro país para poder emitir los documentos de identificación antes mencionados, por lo que se debería hacer las consultas a otros países que han implementado el presente convenio y a la misma OIT para resolver el tema, sin embargo, de esto han pasado más de cuatro años desde la última solicitud.

Durante el año 2021, a raíz de la nueva regulación en Brasil, la Asociación volvió a insistir con las autoridades nacionales sobre la importancia de ratificar este convenio, el cual facilitaría la circulación de nuestros marinos en el extranjero.

Después de exponer la importancia del convenio al Ministerio del Trabajo, este se hizo cargo efectuando las consultas al Ministerio de Justicia, Registro Civil y DIRECTEMAR. Si bien las distintas instituciones indicaron que existen algunas dudas o complicaciones en la implementación del convenio y confección de los documentos, todos indicaron que sería conveniente ratificarlo.

Durante el año 2022, se espera retomar el tema y comenzar las reuniones con el Ministerio de Relaciones Exteriores, siendo a ellos quienes les corresponde la tramitación ante el Congreso por ser un convenio internacional.



**ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL
DEL TRABAJO**





MESA DE BUNKER

Dado que existe un consenso internacional, principalmente en países europeos, EE.UU. y Japón, por avanzar más rápido en la reducción de emisiones, durante el año 2021, se adoptaron nuevas enmiendas al Convenio MARPOL de la OMI, con medidas técnicas y operacionales para buques antiguos, a través de un Índice de Eficiencia Energética, EEXI, un Índice de Intensidad de Carbón (CII) y un reforzamiento del Plan de Manejo de la Eficiencia Energética de los Buques (SEEMP), que también aplican a los buques nuevos.

Para adoptar la nueva normativa, es importante tener presente que, en la reunión del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, MEPC 75, la cual se realizó en noviembre de 2020, se aceptaron las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL, sobre eficiencia energética, las que fueron trabajadas como una medida combinada.

Durante la reunión del MEPC 76, que se realizó a mediados de junio del 2021, se adoptaron las enmiendas al Capítulo 4 del Anexo VI de MARPOL, que introduce medidas técnicas y operacionales obligatorias basadas en objetivos para reducir la intensidad de carbono del transporte marítimo internacional. Las medidas incluyen lo siguiente:

1. Un índice de eficiencia energética para buques existentes (EEXI), aplicable a buques sobre 400 TRG, en tráfico internacional, a partir de la primera inspección IAPP anual, intermedia o de renovación, después del 1 de enero de 2023.

2. El Plan de Gestión de Eficiencia Energética del Buque (SEEMP), que actualmente sólo lo deben poseer los buques, a partir del 1 de enero de 2023, debe ser mejorado, aprobado y auditado por la Administración.

3. Se establece un esquema operativo del indicador de intensidad de carbono (CII), que entrará en vigor a partir del 1 de enero de 2023, y se aplicará a todos los buques de carga, RoPax (ferries) y naves de pasaje, mayores a 5.000 GT y de tráfico internacional. El CII mide la eficiencia con la que un buque transporta mercancías o pasajeros y se expresa en gramos de CO2 emitidos para transportar una tonelada de carga en una milla náutica. Luego, el barco recibe una calificación anual que va de la A a la E. Los umbrales de calificación serán cada vez más estrictos hacia 2030.

Si bien el EEXI es una certificación única que tiene como objetivo medir los parámetros de diseño, el CII indica las emisiones reales en operación.

Las enmiendas entraron en vigor a contar del 1 de noviembre de 2022 y se adoptaron como un nuevo Anexo VI consolidado del MARPOL, incluida la reestructuración y la nueva numeración de las reglas existentes.

Desde el MEPC 75 hasta el año 2023, se deberán desarrollar directrices para el cálculo y certificación del EEXI, directrices para el desarrollo del Engine Power Limitation (EPL), desarrollo de un código y niveles de referencia del CII. Además,



se deberá desarrollar la actualización de las directrices del SEEMP, las directrices sobre el consumo anual de combustible (DCS) y otras directrices complementarias.

Uno de los temas ampliamente debatido en las últimas reuniones del MEPC como en otros grupos de trabajo de la OMI, son las atribuciones del Port State Control (PSC) sobre la verificación del SEEMP, dado que, si esto prospera, se podría proyectar a otras normas, lo cual podría retrasar a los buques durante sus estadías en puertos extranjeros.

Aparte de las medidas técnicas y operacionales ya adoptadas, ha vuelto una idea que fue planteada alrededor de los años 2005-2008, en relación con aplicar un impuesto al combustible (Me-

didias Basadas en el Mercado (MBM)), de USD 2/ton de FO, para realizar I&D sobre nuevos sistemas de propulsión sustentados en combustibles limpios, lo cual podría concretarse a través del International Maritime Research Fund (IMRF).

No obstante, inicialmente esta iniciativa no tuvo apoyo, por información que posteriormente salió en la prensa internacional, algunos países como Georgia, Grecia, Japón, Liberia, Malta, Nigeria, Palau, Singapur y Suiza, estarían apoyando esta propuesta y presionando para que sea adoptada. Por su parte, y durante los primeros meses del 2021, las pequeñas islas en desarrollo, (SIDS), están presionando con mucha fuerza, la implantación de este nuevo impuesto a nivel global.



El tema sobre las MBM sigue muy presente en las discusiones, empujado principalmente por EEUU, Europa y los Estados Islas. La contraparte son los países subdesarrollados, apoyados por China y Rusia. Como contrapropuesta, estos últimos han planteado que antes de analizar cualquier propuesta, se deben establecer los principios, tal como se hizo en la aviación comercial (OACI). La posición de la Mesa de Bunker ha sido unánime en el sentido de no apoyarlas.

Otro aspecto interesante de tener en cuenta, es el Impacto en los Estados, esta es una sección específica de la Estrategia Inicial (MEPC.1/Circ.885) que proporciona algunos de los elementos para evaluar los impactos en los países, tales como: lejanía geográfica y conectividad a los principales mercados; valor y tipo de carga; dependencia del transporte; costo del transporte; seguridad alimentaria; respuesta al desastre; rentabilidad; progreso y desarrollo socioeconómico. La Estrategia establece que "los impactos negativos desproporcionadamente deben evaluarse y abordarse, según corresponda".

La circular MEPC.1/Circ.885 establece el procedimiento para la evaluación de impacto que el MEPC debe considerar en la evaluación de impacto completa, a fin de fundamentar el examen ulterior de las medidas propuestas y tomar las medidas que proceda.

Es por esa razón que Chile presentó un documento con el Impacto sobre los Estados, apoyado inicialmente por Brasil y Argentina. Durante las reuniones del grupo de Trabajo Intersesional de la OMI, fue apoyado por la mayoría de los países sudamericanos, además de China y Rusia.

Dentro de este marco, a principios del 2021, se siguió trabajando en el tema y específicamente en tres "casos estudio" que presentó Chile, que analizan el impacto que tendría para nuestra economía, una disminución de la velocidad de los buques, en las exportaciones de cerezas, arándanos y uva.

En ese sentido, los "casos estudios" ilustran detalladamente situaciones en las que la relación entre aumentos de costos o disminuciones de velocidades y los impactos resultantes pueden no ser lineales, como es el caso de ciertas cargas perecederas, por ejemplo.

Esto último, finalmente fue de gran importancia, pues la situación de Chile, fue incluida en el informe elaborado por la UNCTAD sobre el impacto que las nuevas enmiendas, tendría en los Estados.

En resumen, algunos de los países más afectados, entre ellos Chile, están solicitando al MEPC, seguir examinando los impactos en los Estados, para que se puedan realizar los ajustes necesarios y trabajar en un mecanismo para las próximas medidas que se adopten.

Entre las materias que se siguieron discutiendo durante el período, se encuentran los enfoques y plazos para el desarrollo de un código de carbono intensidad y que sea obligatorio o no; las propuestas para mantener los impactos de las medidas de corto plazo bajo revisión y las lecciones aprendidas; las medidas de mediano plazo para reducir las emisiones Gases de Efecto Invernadero; un análisis preliminar de la estrategia inicial de la OMI sobre emisiones de CO₂ y Gases de Efecto Invernadero.

Paralelamente a la Mesa de Bunker de la Cancillería, el Ministerio de Energía creó una Mesa de Hidrógeno Verde, que ha sesionado en una oportunidad, donde participó la ANA, y una segunda mesa de trabajo sobre Combustibles Marinos, integrado por diversos ministerios, en la cual la Asociación fue invitada en dos oportunidades.

Aunque por el momento no hay claridad, los combustibles marinos más probable de usar en el mediano y largo plazo, serán el hidrógeno verde, para lo cual Chile está en una posición ventajosa. El gas natural se mantiene como un combustible de transición.

Es importante señalar que Chile ya se encuentra desarrollando regulaciones específicas y adquiriendo las tecnologías necesarias, para estar a la vanguardia en la producción del hidrógeno verde, lo que permitirá que una vez que se materia-

lice su implementación y producción masiva como combustible marino, será menos complicado.

Lo interesante del análisis del ciclo de vida del combustible es que, a nivel global, las emisiones que se generan se están analizando desde la etapa de producción, distribución, almacenamiento en tierra y a bordo, hasta lo residual que sale finalmente por la chimenea del buque.

Respecto a la implementación de las enmiendas adoptadas durante el MEPC 76 de junio pasado, relacionadas con la Eficiencia Energética de los buques, la Asociación está trabajando con la DIRECTEMAR y específicamente con el Servicio de Inspecciones Marítimas (SIM), para confeccionar una regulación nacional, que contenga los aspectos complementarios de cumplimiento, por parte de la flota con bandera chilena.





CRISIS POR FALTA DE DOTACIONES



Al terminar el año 2020, se anunció por fin la disponibilidad de vacunas contra el COVID-19 y junto con ello comenzó una rápida reactivación de la industria a nivel mundial. Por un lado, había que recuperar los niveles de stock de las materias primas y por el otro, llevar a destino los bienes de consumo que rápidamente se requerían en todo el mundo.

La rápida reactivación económica hizo que el transporte marítimo se hiciera absolutamente necesario, con una gran demanda de transporte para todo el mundo, aunque la crisis por la pandemia seguía y las esperas de naves en los puertos que debían cumplir estrictos protocolos, hacían demorar la transferencia de carga. A lo anterior, se debía sumar la falta de dotaciones producto de la misma pandemia, que originó muchos tripulantes contagiados y miedo a volver a pasar por extensos períodos de embarco, sin poder ser relevados de manera oportuna por los cierres de fronteras que dejaron en tierra a muchos marinos.

Chile no estuvo exento de esta crisis sanitaria, pero además, se agregaron los siguientes factores nacionales que agravaron la falta de dotaciones:

- 1.- Durante los períodos más críticos de la pandemia, el CIMAR (quien toma los exámenes en la DIRECTEMAR) suspendió las evaluaciones de competencia. A solicitud de la ANA, se retomaron las evaluaciones con el compromiso de que continuarán durante todo el verano, ya que históricamente durante el período estival, no se

realizaban exámenes. La idea era ponerse al día con todos los Aspirantes a Oficiales y Tripulantes, incluyendo los ascensos.

2.- El nuevo D.S. 127 (reglamento de formación y titulación) que reemplazó al D.S. 90, considera que los tripulantes después de dos meses de práctica pueden dar su evaluación de competencia para Tripulante General, sin poder tomar guardia. Para ello se requiere un período adicional de 2 meses y un nuevo examen. Gracias a gestiones realizadas por la Asociación, se logró que, a raíz de la falta de tripulantes, los alumnos egresados de los centros de formación, sean evaluados como guardieros después de cumplir 2 meses de embarco, solucionando en parte el problema de falta de tripulantes a raíz de la pandemia.

3.- Se dio que en algunas naves de bandera extranjera (de empresas chilenas) donde navegan tripulantes chilenos, estos solicitaran ser desembarcados por miedo a quedarse embarcados más tiempo del contractual, a raíz de la pandemia y por el posible cierre de fronteras. Por otro lado, los que se han desembarcado hace poco tiempo, no quieren volver a bordo por la misma razón.

4.- Las navieras del sur del país están ampliando su flota y con muchos requerimientos de Motoristas y Pilotos Terceros, producto de lo cual, y ante la falta de interés de embarcarse de los tripulantes más antiguos, las condiciones laborales y monetarias de las empresas han mejorado, arrastrando gente de la zona central para embarcarse en naves de conectividad, wellboat y otras de la zona sur.

5.- Un notable aumento de las licencias médicas de oficiales y tripulantes.

La Asociación gestionó y se reunió con la DIRECTEMAR, para coordinar acciones tendientes a mitigar de alguna manera esta falta de dotaciones, que afectaba a la Marina Mercante de todo el país. Dentro de las primeras acciones se logró:

- La DIRECTEMAR bajó de 340 horas a 160 horas académicas el curso para que ex Cabos y Sargentos especialistas de la Armada, puedan optar a los títulos de Motorista 2° y Pilotos Costeros. El Instituto Piloto Pardo desarrolló tres cursos durante el año, egresando más de 40 Motoristas 2° y 50 Pilotos Costeros.

- Se otorgó la licencia de PIA (Personal Industrial Acuícola) a marinos del área pesca para que se puedan desempeñar en los artefactos navales con habitabilidad, liberando a marinos mercantes que debían ocupar tales puestos.

- Se tramitó una modificación al Art.46 del D.S. 127, que permite al personal de máquinas de la pesca asimilarse y tramitar permiso para navegar como marinos mercantes.

- Se otorgó un permiso especial por tres meses a 17 Motoristas de la pesca para embarcarse como Tripulantes Generales de Máquinas. Estas personas son de la zona sur y deben realizar 3 cursos OMI para que se puedan embarcar en naves mercantes.

- Se priorizaron las evaluaciones de competencia para los postulantes a los títulos más críticos.

Para el caso de los remolcadores, la falta de Motoristas 1° fue crítica, lo que generó que Ingenieros 3° se fueran a trabajar al sur del país. Por este motivo, se le planteó al DIRINMAR la posibilidad de acortar el período de embarco en el



grado (24 meses), para los ex marinos que hicieron el curso de Motoristas 2º, reconociendo de alguna manera los períodos de embarco que hicieron en la institución, donde ninguno de ellos estuvo menos de 10 años embarcados.

También se autorizó que los tripulantes puedan hacer sus períodos de práctica de embarco de manera combinada, tanto en naves de alto bordo como en remolcadores, y otros tipos de naves. Con lo anterior, se contaría con más plataformas para que puedan hacer sus prácticas.

Dado que la crisis era a nivel país, la DIRECTEMAR convocó a una mesa de trabajo donde se invitaron a gremios, sindicatos, y por parte de los armadores, ARMASUR, SONAPESCA y ANA. La mesa tuvo como meta buscar soluciones de corto plazo, emitiendo resoluciones que modifiquen de alguna manera la formación y carrera de dotaciones no afectas al STCW (Oficiales y Tripulantes de MM), que por ser un convenio internacional, no se pueden modificar por parte de la Autoridad Marítima nacional.

Por parte del Gobierno, se le encomendó a la Subsecretaría de Pesca liderar el tema y las mesas de trabajo que la DIRECTEMAR había convocado. A fines de septiembre, tuvimos la tercera reunión, en Santiago, en el Ministerio de Economía, donde participó el DIRECTEMAR y la Subsecretaría de Pesca. Esta Asociación buscaba solucionar la falta, principalmente, de Motoristas 1º y Pilotos Costeros (títulos posibles de modificar, no afectos al convenio) que, si bien ambos se desempeñan en remolcadores, para nuestro caso como ANA, se espera que de esta manera se liberen Ingenieros y Pilotos 2º y 3º que están trabajando en la zona sur.

En la reunión se entregaron dos resoluciones propuestas por la ANA.

1.-RES. D.G.T.M. y M.M. ORD. N° 12600/01/1189 que disminuye el tiempo de embarco en práctica, para optar a los títulos nacionales de Piloto Costero y Motorista Segundo, de seis a tres meses, a contar de esta fecha y hasta el 12 de agosto del año 2023.

2.-RES. D.G.T.M. y M.M. ORD. N° 12600/01/1188 que autoriza el embarco en cobotaje hasta el 1º de enero del 2023 a los Oficiales de Cubierta y Máquinas que se indican:

- a) Piloto Costero como Capitán Costero
- b) Capitán Costero como Capitán Costero Superior
- c) Motorista Segundo como Motorista Primero

En todos los casos se debe acreditar un año de embarco como mínimo en posesión del título inferior y el curso de gestión respectivo.

Se solicitó a las empresas asociadas, indicar con el mayor detalle posible, la falta de oficiales y tripulantes, por grado y especialidad, que tenían en ese momento y en una proyección a 3 años. Se coordinó con ARMASUR y SONAPESCA para obtener la misma información por parte de ellos. Con la información completa, se presentó a la DIRECTEMAR un informe que, si bien fue una foto del momento, permitió identificar la magnitud del problema.





PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL CABOTAJE

El día martes 17 de agosto, el Ejecutivo ingresó a la Cámara de Diputados bajo el Boletín N°14532-15, el proyecto que mediante la modificación a la Ley de Fomento de la Marina Mercante y a la Ley de Navegación, abre el cabotaje a naves de bandera extranjera para carga y pasajeros, y además el proyecto considera los siguientes aspectos:

- Apertura total del cabotaje a naves de bandera extranjera sin excepciones al tipo de carga.
- Apertura total al cabotaje de pasajeros, se elimina barrera de los 400 pasajeros.
- Se indica que naves que operen de manera permanente estarán sujetas a normas laborales chilenas, no se indica que se entiende por permanente.
- Las naves extranjeras que hagan cabotaje mantendrán el actual régimen tributario que pagan las empresas extranjeras que hacen cabotaje, corresponde a los Art. 59 y 60 del Decreto Ley 824, Ley de Impuesto a la Renta.
- Eliminan por completo los requisitos para las sociedades que participan en una sociedad naviera chilena.
- Para abanderar una nave como chilena se mantiene el requisito de propiedad de la nave de un chileno.
- Se libera la posibilidad de contratar extranjeros al igual que la norma general para otro tipo de empresas del país, se permite el 15%



de extranjeros por RUT de empresa, se mantiene al Capitán como chileno.

- Se establece que pasan a formar parte de la reserva estratégica del país, además de las chilenas, las naves que operen de manera permanente en el país.

El proyecto de ley fue ingresado con urgencia simple y fue derivado a la Comisión de OO.PP., Transportes y Telecomunicaciones.

El día 7 de septiembre, se inició la tramitación del proyecto de ley, sin invitados en la comisión. De manera posterior, fueron invitados en las diversas sesiones de la comisión donde se tramitaba el proyecto, distintas organizaciones, siendo algunas de Gobierno, de trabajadores, de camioneros, expertos, abogados y también ARMASUR y la ANA.

En prácticamente todas las sesiones, se generaron grandes dudas por parte de los parlamentarios, producto de las imprecisiones de algunos de los expositores, y en general, también por desconocimiento del tema naviero.

En paralelo, la Asociación encargó a la consultora Quiroz & Asociados, un estudio tendiente a

actualizar los datos económicos de un estudio similar que habían realizado el año 2012 para el Ministerio de Transportes, y determinar de qué manera afectaría, tanto al aspecto laboral como económico, la apertura del cabotaje en Chile. Se buscaba una visión superior al proyecto, de manera de poder establecer posibles modificaciones a lo ingresado, considerando siempre que esta Asociación está de acuerdo con una mayor competencia, en la medida que no afecte a la Marina Mercante y que esta sea en igualdad de condiciones.

La idea del estudio es tener una herramienta actualizada para usar en la tramitación del proyecto y reuniones con la nueva administración del Estado, a contar del año 2022.





PROYECTO DE LEY QUE ASIMILA EL CÓDIGO DEL TRABAJO AL MLC

Con fecha 22 de febrero del año 2019, entró en vigencia en Chile el Convenio Laboral Marítimo, MLC 2006. Dentro de los puntos analizados del convenio, se determinó que existían ciertas diferencias entre el convenio y la legislación nacional, una de las diferencias es el artículo 116° del Código del Trabajo, el cual tiene relación con la jornada de descanso del personal embarcado.

El Código del Trabajo, en su artículo 116°, indica que: "El descanso mínimo de los trabajadores a que se refiere este párrafo será de ocho horas continuas dentro de cada día calendario", por otro lado, tanto el STCW, de la Organización Marítima Internacional (OMI) como el MLC, de la OIT, indican que, "El número mínimo de horas de descanso no será inferior a 10 horas por cada período de 24 horas, ni a 77 horas por cada período de siete días". Indica además que, "Las horas de descanso podrán agruparse en dos períodos como máximo, uno de los cuales deberá ser de al menos seis horas ininterrumpidas y el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no excederá de 14 horas".

Durante el año 2020, se hicieron gestiones, tanto por el Ministerio del Trabajo como por la Asociación, tendientes a lograr que la Presidencia ingresara al Congreso un proyecto de ley que modifique el Código del Trabajo asimilándolo con el MLC, lo que finalmente ocurrió en el mes de diciembre del 2020, iniciándose inmediata tramitación en la Comisión del Trabajo de la Cámara de Diputados.



La comisión citó a distintos representantes de gremios y sindicatos, quienes presentaron sus comentarios, sólo oponiéndose al proyecto la Federación Nacional de Sindicatos de Oficiales de Naves Mercantes y Especiales de Chile. Por otro lado, también fueron invitados a la comisión el representante de la OIT en Latinoamérica, ARMASUR, CUT, Ministerio del Trabajo y la Asociación. Una vez aprobado en la Cámara, el proyecto pasó a segundo trámite legislativo, siendo aprobado con algunas modificaciones en relación al proyecto original.

El día 21 de septiembre, se emitió al Presidente de la República el informe final del proyecto que asimila el Código del Trabajo al MLC y que había sido ingresado al Congreso en diciembre del año 2020. El documento fue publicado en el Diario Oficial el 1° de octubre de 2021, la modificación a la ley entraría en vigencia 6 meses después de publicada en el Diario Oficial.

En términos generales, el alcance del proyecto es el siguiente:

Art. 97 se incorpora lo siguiente al Código del Trabajo, que es parte del MLC por lo que no constituye algo nuevo para los buques afectos al convenio. "La gente de mar que firme un contrato de trabajo deberá tener la oportunidad de examinar

el acuerdo y pedir asesoramiento al respecto antes de firmarlo, y disponer de todas las facilidades necesarias para garantizar que ha concertado libremente un acuerdo habiendo comprendido cabalmente sus derechos y responsabilidades”.

Art. 103 se incorpora que en el contrato de trabajo se debe identificar:

- El lugar de nacimiento del trabajador.
- Las prestaciones de salud con que cuenta el marino.
- Nombre y matrícula de la nave.
- Asignaciones y viáticos.
- Puerto de restitución del trabajador y el número de días de feriado anual al que tiene derecho la gente de mar.

Se establece que para el caso de que se les deba aplicar el Convenio Marítimo, MLC, 2006, se deberá garantizar un número de días en base de un mínimo de 2,5 días corridos por mes de empleo. La aplicación de los 2,5 días corridos tiene su espíritu en la navegación internacional, quedando establecido así en la historia de la ley por posibles aclaraciones que se requieran, lo anterior es consecuente también con lo que indica el MLC.

Art. 115 se incorpora que, “En el caso de naves que realicen viajes entre puertos nacionales e internacionales, deberán, además, llevar un ejemplar en lengua inglesa del cuadro regulador, que se deberá fijar junto a la versión en castellano. Algo ya implementado a bordo en nuestro país”.

El empleador deberá registrar las horas diarias de trabajo y descanso a través de un formato entregado por la Dirección del Trabajo.

Art. 116 se modifica quedando de la siguiente manera: “El descanso mínimo de los trabajadores a que se refiere este párrafo no podrá ser inferior a diez horas dentro de cada período de

veinticuatro horas. Las horas de descanso podrán agruparse, previo acuerdo de las partes, en dos períodos como máximo, uno de los cuales deberá ser de, al menos, ocho horas ininterrumpidas, y el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no podrá exceder de catorce horas”.

Si bien el fraccionamiento de las horas de descanso no se asimila a lo que se indicaba en el proyecto original, se logró pasar del descanso en un día calendario al período de 24 horas.

Art. 128 se incorpora: “Los pagos de las remuneraciones se efectuarán conforme a lo establecido en el artículo 44. En el caso de aquellas naves que realicen viajes que contemplen en su ruta un puerto o puertos extranjeros, el armador deberá asegurar medios pertinentes para que el personal a bordo pueda realizar transferencias de toda o parte de su remuneración en el momento y a quien estime pertinente”. Algo ya considerado en las naves nacionales.

La Dirección del Trabajo, mediante resolución fundada, en coordinación con la respectiva Autoridad Marítima, establecerá un sistema especial de control de las horas de trabajo y de descanso, y de la determinación de las remuneraciones correspondientes al servicio prestado. Asimismo, establecerá el mecanismo por el cual los trabajadores podrán presentar sus reclamos y quejas, a bordo y en tierra, respecto de estas materias.





FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS PRODUCTO DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS O FONDO 1992

Este convenio tuvo por objetivo, el Convenio sobre Responsabilidad Civil nacido por daños causados por la contaminación de hidrocarburos en el año 1969. Uno de sus principales propósitos fue el de garantizar el otorgamiento de una indemnización adecuada a las personas perjudicadas a causa de la contaminación por hidrocarburos, resultante de un siniestro marítimo.

El Fondo internacional de indemnización de daños, debido a la contaminación por hidrocarburos 1992 (FIDAC de 1992 o Fondo de 1992), fue constituido en virtud del Convenio del Fondo de 1992, con el fin de facilitar la indemnización a los damnificados que no obtienen indemnización íntegra en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Al ser parte del Convenio del Fondo de 1992, un Estado pasa a ser Miembro del Fondo de 1992, esta organización tiene su sede en Londres y se financia mediante contribuciones recaudadas de toda persona, natural o jurídica, que haya importado durante el año civil más de 150.000 toneladas de petróleo.

La aplicación del Convenio del Fondo de 1992, se inicia cuando los reclamos por los daños y perjuicios generados por el derrame de un buque tanque de tonelaje bruto determinado, exceden el monto del seguro de protección que posee, de acuerdo con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 o su Protocolo de 1992, entrando el Convenio del Fondo a actuar y suplementar hasta el monto máximo que este provee como asistencia.

Las ventajas para un Estado de constituirse en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, puede resumirse del siguiente modo; Si se produce un siniestro de contaminación en el que interviene un buque tanque, se dispone de indemnización para los gobiernos u otras autoridades que hayan incurrido en gastos por operaciones de limpieza o por medidas preventivas, y para los organismos privados e individuos que hayan sufrido daños como resultado de la contaminación.

Durante el año 2001, Chile comenzó la tramitación interna para la suscripción del Convenio. Como todo Convenio Internacional, este debía pasar por el Congreso Nacional, que en nuestro caso dio aprobación al Convenio el año 2001, pasando al Presidente de la República para su posterior promulgación, fecha a contar de la cual restaría un año para que internamente se preparara la legislación complementaria, que le daría atribuciones legales a la estructura del fondo para operar en el país.

Cabe mencionar, que la legislación complementaria nunca se trabajó, y en nuestro país el proyecto de ley ni siquiera fue promulgado, pasando durante muchos años sin movimiento. Hasta que el año 2016, a solicitud de la Asociación, se comenzaron las gestiones con el Ministerio de Relaciones Exteriores para que se continuara con la tramitación y finalmente ver materializado el ingreso de nuestro país al Fondo.



Durante el año 2021, se realizaron múltiples reuniones entre los ministerios de Justicia, Hacienda y Defensa para aclarar las dudas del proyecto, sin embargo, no se ha logrado definir quién es el organismo del Estado que se hará cargo de informar al "Fondo", la cantidad de combustible importado por las empresas del país para el pago de las contribuciones al Fondo.

Si bien el proyecto no se encuentra dentro de las prioridades legislativas del Gobierno saliente, se tomó la decisión de ingresarlo al Congreso antes de marzo del 2022, quedando pendiente la resolución de quién será el encargado de informar, decisión que deberá ser tomada de manera política.



CIRCULAR DE ALIJE

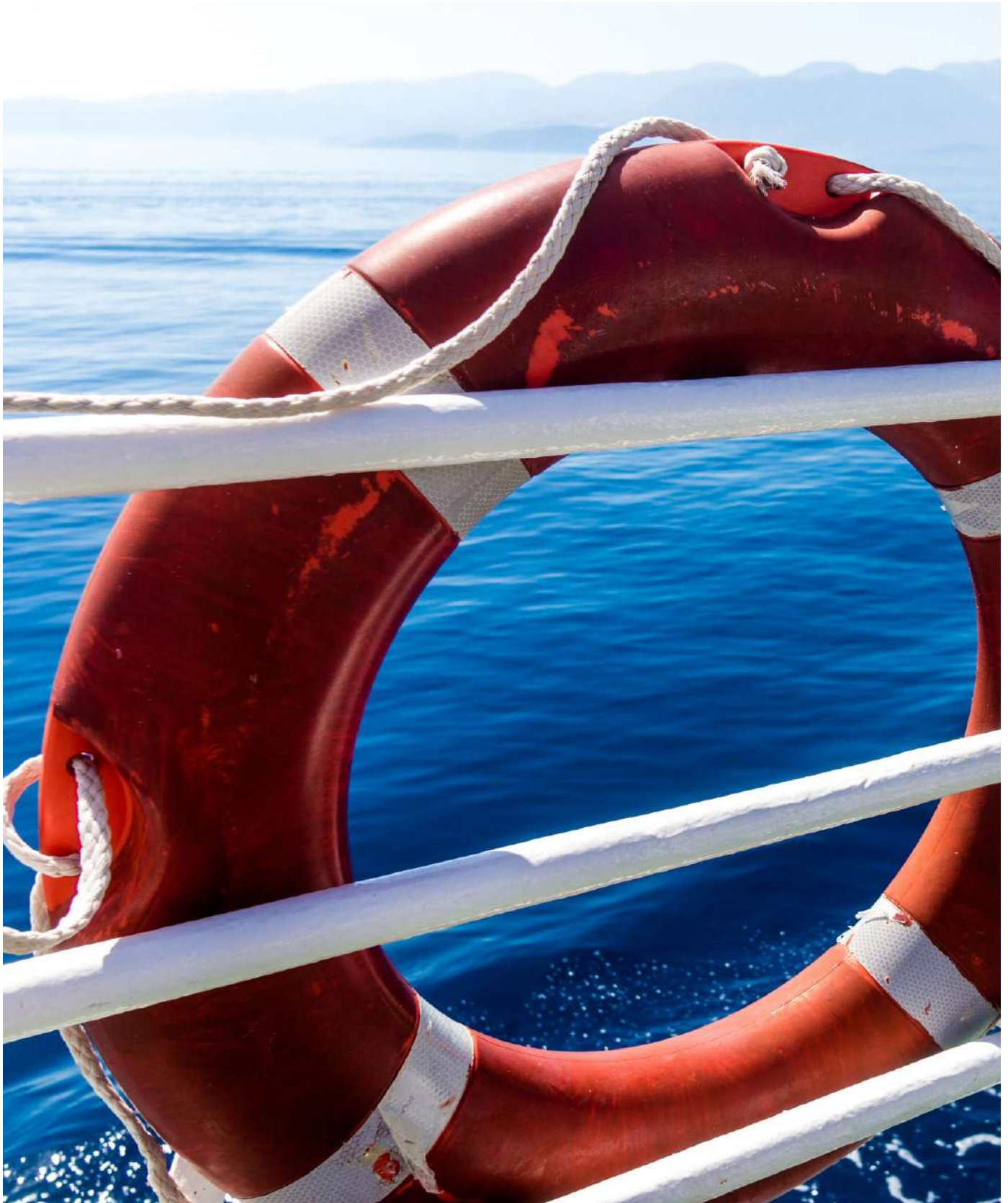
A inicios del 2020, la DIRECTEMAR inició la confección de una circular que regule las operaciones de alije de hidrocarburos, químicos líquidos y gases licuados, entre naves, dado que hasta la fecha estas operaciones se realizaban bajo distintas resoluciones locales que se basaban en una mezcla entre la actual Circular D.G.T.M. y M.M O-31/002, que “Establece normas para efectuar operaciones seguras de transferencia de combustibles líquidos marinos para el consumo interno de los buques (Bunkering)” y la publicación internacional Ship to Ship Transfer Guide, editada en conjunto por la ICS y OCIMF, la cual es usada en todo el mundo.

Dado que esta Circular se socializó con todos los actores que participan en las operaciones de alije, por las innumerables observaciones recibidas y la importancia del tema, la DIRSOMAR circuló 8 versiones hasta lograr la norma final. Prácticamente todas las observaciones y aportes efectuados y que la DIRSOMAR acogió casi en su totalidad, fueron aportadas por la Asociación.

Finalmente, con fecha 14 de junio de 2021, la DIRECTEMAR publicó en el Diario Oficial, la Circular Ord. N° O-72/022 que “Establece normas sobre operaciones seguras de alije de hidrocarburos, químicos líquidos y gases licuados entre naves (operaciones STS), en aquellos puntos de alije determinados por la autoridad marítima local”.

La Circular, contiene entre otros, los siguientes aspectos: definiciones, ámbito de aplicación, instrucciones generales y específicas, responsabilidades de los involucrados, equipamiento, practicaaje, condiciones meteorológicas, medidas de seguridad generales y específicas, comunicaciones, procedimientos de emergencia y siete anexos con instrucciones muy puntuales sobre registro y cierre de operaciones de alije, diversas listas de chequeo y confección de planes específicos.







TRABAJO EN CONJUNTO CON LA DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE (DIRECTEMAR)

La Asociación Nacional de Armadores, ha mantenido una comunicación fluida y constante con la Autoridad Marítima con el propósito de dar pronta solución a los problemas e inconvenientes propios de las operaciones marítimas.

A raíz de la crisis sanitaria mundial y de contagios que se produjeron a bordo de algunos buques de la flota chilena, la Autoridad Marítima siempre mantuvo una buena disposición para dar solución y mantener la operatividad de las naves. Este apoyo fue tanto desde las Direcciones Técnicas, como de las Gobernaciones Marítimas y Capitanías de Puerto.

Del mismo modo, en cuanto a la vigencia de Certificados de Títulos, Certificados de Competencia de Cursos OMI y Certificados Estatutarios, producto de la pandemia, la DIRECTEMAR otorgó varias prórrogas según el tipo de documento, siendo la última hasta el 30 de octubre.

Durante todo el año se continuó trabajando con la DIRSOMAR en la circular que establece normas sobre operaciones seguras de alije de hidrocarburos, químicos líquidos y gases licuados entre naves (operaciones STS), la que fue iniciada a principios del 2020, quedando terminada y publicada por la DIRECTEMAR en el Diario Oficial en junio de 2021.

Con relación a la ratificación del convenio denominado "Fondo internacional de indemnización por daños producto de derrames de hidrocarburos o Fondo 1992", de la OMI, la DIRECTEMAR también apoyó a la Asociación para su ratificación, estando dispuesta a establecer un convenio de cooperación con Aduanas, para informar la cantidad de petróleo importado por el país. Sin embargo, hasta fines de 2021, esto no se concretó.

Dado que, en agosto, el Gobierno ingresó a la Cámara de Diputados, el proyecto que modifica la Ley de Fomento de la Marina Mercante y la Ley de Navegación, abriendo el cabotaje a naves de bandera extranjera para carga y pasajeros, la DIRECTEMAR manifestó su preocupación por la probable pérdida de la reserva estratégica, debido a que los navieros chilenos, lo más probable es que prefieran operar las naves con bandera extranjera.

Debido a la crisis generada en el país por la falta de dotaciones a bordo de las naves mercantes y especiales, la DIRECTEMAR decidió postergar en un año más la entrada en vigencia de la circular que regula las Dotaciones Mínimas de Seguridad (DMS). Es decir, la nueva circular que debía entrar en vigencia a contar del 1 de enero de 2022, para naves que soliciten por primera vez certificado de DMS y el 1 de enero de 2023, se atrasan un año respectivamente.

Derivado de la misma crisis, la DIRECTEMAR formó una mesa de trabajo ampliada, integrada por los armadores y todos los gremios que trabajan en la industria naviera y de pesca, con el fin de adoptar medidas legales y operacionales que permitan mitigar la falta de dotaciones. Este trabajo se ha realizado en Valparaíso, Talcahuano, Puerto Montt y Punta Arenas.

Así como en los temas mencionados con la DIRECTEMAR, se trabajó permanentemente durante todo el año, en otra serie de temas y coordinaciones que, de una u otra forma, complicaban la continuidad de las operaciones para las naves de bandera nacional.





VENTANILLA ÚNICA MARÍTIMA (VUMAR)

El año 2019, la OMI solicitó a los países miembros que, a través de la Comisión de Facilitación del Transporte Marítimo, ya establecida en Chile por medio del Ministerio de Transportes y TC, hace más de 25 años, se implementara una Ventanilla Única Marítima (VUMAR). Principalmente para integrar a los distintos actores y procesos que permitan un acceso informático sistematizado a los datos, formularios y certificados, siendo estos necesarios para la planificación portuaria y logística, en la recepción y despacho de las naves en los puertos nacionales.

Para desarrollar todo el proyecto, inicialmente el trabajo se dividió en el módulo de recepción que incluía los puertos intermedios y el módulo de despacho. Posteriormente, y dada la complejidad de todo el proceso, se fragmentó el plan, creando además de los módulos iniciales, los módulos de practicaaje y puertos.

Durante el 2021, los cuatro módulos quedaron terminados, en distintas fechas, iniciándose las pruebas con algunas agencias marítimas y servicios.

Por otro lado, se encuentra en ejecución la integración con los módulos de recepción y despacho de Perú, lo que permitirá la transmisión de la declaración electrónica de zarpe. El trabajo por parte de Chile está terminado y se espera lo mismo del país vecino. Se estima que la integración quedará terminada en julio de 2022 e iniciar las pruebas entre ambos países.



Hasta junio de 2022, continuará la integración con todos los servicios públicos que integran VUMAR, incluyendo SICEX (Sistema Integrado de Comercio Exterior, dependiente del Ministerio de Hacienda) y la implementación de los botones de pago respectivos.

El Ministerio de Transporte continúa resolviendo problemas de detalle y tecnológicos, con la tranquilidad que las etapas más importantes, que son los cuatro módulos, ya están terminadas y en pruebas.

El Ministerio de Transporte espera que la marcha blanca se inicie a contar de junio de 2022, si no hubiera algún inconveniente, con un plan piloto en una región determinada, aún no definida. Posteriormente, se implementaría en el resto de las regiones.



Implementamos Ventanilla Única Marítima que centralizará los procesos y ahorrará más de 62 mil horas anuales en trámites y 1.300.000 documentos en papel





OFICIALES MERCANTES INTEGRAN CURSO EN ACADEMIA DE GUERRA NAVAL

Al igual que el año anterior, el 2021, Oficiales de la Marina Mercante participaron en el Curso de Informaciones de la Academia de Guerra Naval, participando y egresando del curso 5 Oficiales Mercantes del área de cubierta.

La participación de Oficiales Mercantes en este curso materializa el interés, que de un tiempo a esta parte habían manifestado tanto la ANA como algunos Oficiales de la Marina Mercante Nacional, para que Pilotos Primeros y/o Capitanes de Alta Mar pudieran volver a ser considerados como alumnos en el Curso de Informaciones de la Academia de Guerra Naval. Se debe mencionar que hace casi 20 años que Oficiales Mercantes no eran convocados. El curso, en el cual participan también Oficiales de Línea de la Armada, como también Oficiales de los Servicios y Prácticos Oficiales, permite capacitar a los Oficiales no especialistas en Estado Mayor, para su desempeño y conocimiento propio de la institución, en situaciones especiales, funciones operativas, logísticas y administrativas institucionales.

La realización del citado curso por parte de los Oficiales la Marina Mercante Nacional, junto con lograr un mayor conocimiento y actualización de sus competencias profesionales, genera un importante acercamiento y compromiso con la Armada de Chile, de la cual son pieza importante en caso de necesidad nacional, considerando que tanto las naves de bandera chilena, como Oficiales y Gente de Mar de la Marina Mercante Nacional, son parte de la reserva en caso de conflicto o necesidades internas del país, como lo puede ser en caso de catástrofes o desastres naturales.

Para el año 2022, la Armada ha considerado la participación de dos o tres Oficiales Mercantes, los que serán seleccionados en marzo del 2022.

Al terminar el curso, tanto los Oficiales Mercantes como el Director de la Academia de Guerra Naval, coincidieron en que el curso había generado una importante instancia donde intercambiar experiencia y conocimientos específicos de cada marina. Por otro lado, permitió generar un vínculo entre quienes participaron del curso, dando a conocer el que hacer de cada institución.





MARINA MERCANTE

ARMADORES Y NAVES QUE CONFORMAN LA FLOTA DE LA MARINA
MERCANTE NACIONAL CON MATRÍCULA Y BANDERA CHILENA
AL 31 DE DICIEMBRE DE 2020
“(Los datos del 2021, se incluirán en la próxima memoria)”

NAVE	N° MATRICULA	CONSTRUCCION		T O N E L A J E S			DOTACION		ESLORA	MANGA	PUNTAL	TIPO DE NAVE
		AÑO	PAIS	T.R.G.	T.R.N.	T.D.W.	OFS	TRI				
Armador: Naviera Ultranaav Ltda.												
Alpaca	3.381	2009	Japón	20.121	9.182	33.755	8	10	172,1	27,7	16,0	Tanque Quimiquero
Cabo San Vicente	3.471	2008	Corea	38.997	19.019	68.500	10	12	220,4	32,2	19,1	Petrolero
Cabo Victoria	3.418	2015	Corea	6.188	33.561	113.032	12	15	241,0	43,0	21,8	Petrolero
Cóndor	3.190	1998	Alemania	6.406	3.244	8.675	7	8	132,0	19,4	9,5	Portacontenedor
Copihue	3.308	2000	Alemania	6.385	3.277	8.550	8	9	125,5	19,4	9,5	Portacontenedor
Coquimbo	3.446	2007	Japón	9.961	5.740	17.013	8	10	128,4	23,0	11,5	Granelero
Cordillera	3.269	2004	China	9.611	4.260	12.798	8	9	137,3	10,8	11,0	Carga General
Corral	3.368	2004	Japón	9.978	5.489	16.302	8	10	130,1	23,0	11,4	Granelero
Culpeo	3.469	2004	Inglaterra	27.505	13.712	46.683	11	14	175,8	32,2	17,5	Petrolero
Don Gonzalo I	3.257	2005	Rumania	3.248	1.273	4.982	8	7	75,9	17,0	8,0	Petrolero
Don Pancho	3.246	2005	Rumania	3.248	1.273	4.997	8	7	79,9	17,0	8,0	Petrolero
Doña Ana	3.274	2006	Bulgaria	2.865	1.081	3.400	6	7	82,2	14,6	7,6	Petrolero
Guanaco	3.328	2002	España	13.425	6.515	21.081	11	11	161,2	23,0	12,0	Tanque Quimiquero
Punta Angamos	3.214	2005	China	24.048	11.086	38.472	11	13	176,3	27,4	16,8	Petrolero
Ultra Tronador	3.351	2000	Japón	19.920	36.456	36.456	9	15	177,0	28,4	14,3	Granelero
Total				201.906	155.168	434.696	133	157				
Armador: Compañía Marítima Chilena S.A.												
Antofagasta	3.365	2013	Corea	29.983	13.397	49.600	11	12	175,4	32,2	19,1	Petrolero
Arica	3.364	2013	Corea	29.983	13.397	49.600	11	13	175,4	32,2	19,1	Petrolero
Brio	3.412	2012	Corea	29.708	14.103	49.990	11	12	183,0	32,2	19,1	Tanque Quimiquero
Pioneros	3.413	2012	Corea	29.708	14.103	49.990	11	13	183,3	32,2	19,1	Tanque Quimiquero
Puerto Aysen	3.473	2010	Corea del Sur	8.278	3.725	12.834	9	8	113,3	20,4	11,9	Tanque Quimiquero
Total				127.660	58.725	212.014	53	58				
Armador: C.S.A.V. Austral S.A.												
Antofagasta Express	3.386	2013	China	39.106	16.794	48.038	12	12	224,0	34,8	19,3	Portacontenedor
Mapocho	3.062	1999	Corea del Sur	16.986	7.538	21.184	12	13	159,6	27,2	13,8	Portacontenedor
San Antonio Express	3.384	2013	China	39.106	16.794	48.038	10	15	224,0	34,8	19,3	Portacontenedor
Total				95.198	41.126	117.260	34	40				
Armador: Empresa Marítima S.A. - Empremar												
Spl Atacama	3.326	2012	Corea	23.587	11.589	34.400	10	12	180,0	30,0	14,0	Granelero
Spl Tarapacá	3.282	2011	Corea del Sur	23.440	11.526	35.000	9	11	173,0	30,0	14,7	Granelero
Total				47.027	23.115	69.400	19	23				
Armador: Transportes Marítimos Kochifas S.A.												
Agni	2.984	1963	Chile	178	64	251	0	1	23,4	7,0	3,6	Carga General
Agustin	3.440	1972	Inglaterra	579	211	485	4	4	42,8	16,1	6,9	Carga General
Anna Martín	3.191	1971	Alemania	1.083	587	1.061	5	4	58,6	11,0	6,2	Carga General
Antonio	3.033	1967	Alemania	682	336	690	6	4	44,9	10,1	5,6	Carga General
Caleta Anahuac	3.321	1984	Dinamarca	993	553	1.616	5	5	61,6	10,2	5,6	Carga General
Caleta Angelmó	3.320	1981	Alemania	1.196	653	1.053	5	4	63,0	11,3	5,7	Carga General
Capitán Carlos Miller	3.202	1970	Dinamarca	1.083	587	1.181	5	4	58,6	11,0	6,2	Carga General
Carlos III	3.192	1965	Noruega	445	154	674	3	4	41,1	8,2	6,3	Carga General
Christopher	2.990	1964	Noruega	207	101	175	4	3	31,0	7,3	4,0	Carga General
Claudio III	3.193	1966	Holanda	372	114	347	4	5	39,7	7,2	6,2	Carga General
Constantino III	2.994	1963	Japón	289	109	134	4	4	43,3	7,3	3,5	Carga General
Constantino Kochifas Cárca	3.382	1985	Holanda	1.999	1.186	3.960	6	5	84,4	13,2	6,7	Carga General
Constanza	2.952	1966	Chile	188	87	125	3	3	23,9	6,7	3,4	Carga General
Don Anestis	3.037	1979	Chile	1.314	547	1.597	6	5	69,5	13,0	5,7	Carga General
Don Luis	3.156	1977	Islandia	612	213	699	2	3	44,8	9,0	6,8	Carga General
Doña Amelia	3.167	1967	Italia	767	500	515	5	5	51,9	9,0	5,0	Carga General
Doña Mimi	3.428	1990	Países Bajos	1.999	1.203	3.015	6	5	78,6	12,5	6,6	Carga General
Franz	2.969	1967	Noruega	285	92	171	2	5	34,4	7,2	5,7	Carga General
Isidora	3.329	1967	Chile	241	70	204	4	4	32,3	7,0	3,0	Carga General
Isla Maillen	3.322	1983	Dinamarca	997	537	1.604	5	5	61,6	10,2	5,6	Carga General
Isla Tellez	3.465	1993	Alemania	1.596	831	2.300	6	5	77,8	11,3	5,4	Carga General
Kavala	3.189	1974	Grecia	998	299	801	5	5	68,6	15,4	3,9	Barcaza
Marpro I	2.801	1993	Chile	849	255	776	0	0	54,7	10,0	5,7	Carga General
Michalis	3.160	2007	Chile	140	62	150	2	6	30,5	7,0	3,1	Carga General
Mimi	2.263	1974	Chile	198	86	244	4	4	30,8	6,9	2,5	Carga General
Mimi de Los Angeles	3.000	1964	Noruega	207	101	153	0	0	31,0	7,3	4,0	Carga General
Nazareno	3.334	1981	Dinamarca	902	441	1.125	5	5	59,2	9,6	5,0	Carga General
Puerto Natales	3.456	1996	Alemania	4.110	2.042	6.471	7	6	92,5	17,0	9,3	Carga General
Samson	3.219	1982	Dinamarca	1.510	822	2.182	6	6	69,4	11,1	6,7	Carga General
Stephanos	2.998	1965	Argentina	305	91	170	5	4	54,0	11,0	3,1	Carga General
Valentina	2.973	1966	Chile	201	60	183	4	5	23,9	6,7	3,4	Carga General
Virginia	3.206	1967	Holanda	614	242	543	4	6	49,4	9,3	5,4	Carga General
Total				27.139	13.236	34.654	132	134				

NAVE	Nº MATRICULA	CONSTRUCCION		T O N E L A J E S			DOTACION		ESLORA	MANGA	PUNTAL	TIPO DE NAVE
		AÑO	PAIS	T.R.G.	T.R.N.	T.D.W.	OFS	TRI				
Armador: Naviera Chilena del Pacífico S.A. - Nachipa												
Alerce N	3.476	2001	Japón	17.979	10.748	29.756	1	2	163,8	27,0	13,8	Granelero
Armador: Navimag Carga S.A.												
Dalka	3.460	1992	China	11.866	3.560	7.000	13	10	137,1	21,0	12,5	Carga Rodada
Esperanza	3.478	2020	China	18.604	7.338	4.924	12	14	138,9	23,0	7,2	Pasaje Transbordo Rodado
Trinidad I	3.397	1991	Serbia	6.719	2.016	5.387	8	12	114,8	19,0	12,4	Carga Rodada
Total				37.189	12.914	17.311	33	36				
Armador: Detroit Chile S.A.												
Aegir	3.216	1975	Noruega	913	458	1.833	7	6	58,4	10,0	5,7	Carga General
Atacama I	2.290	1971	Perú	245	124	244	4	5	36,6	7,9	3,8	Carga General
Aysen	3.459	1999	Australia	735	231	52	4	10	39,1	12,5	4,2	Pasaje Cabotaje
Ballena	2.460	1985	Perú	224	88	254	0	0	33,0	8,2	3,9	Carga General
Braji	3.280	2011	Chile	332	173	380	6	5	37,2	10,5	3,3	Carga General
Campo de Hielo Sur	3.447	1997	Chile	167	51	99	5	6	32,4	7,4	2,3	Pasaje Cabotaje
Chaitén	3.009	1994	Chile	219	67	108	5	12	29,9	8,3	3,3	Pasaje Cabotaje
Idun	3.208	1978	Dinamarca	991	374	1.231	7	8	56,4	10,4	6,0	Carga General
Isla Rocuant	2.459	1985	Perú	224	88	329	5	5	33,0	8,2	3,9	Carga General
Jórd	3.164	1973	EE.UU.	650	234	993	1	1	51,8	12,0	4,3	Carga General
Julieta S	3.029	2001	Chile	615	184	639	7	5	58,5	13,5	3,2	Transbordador
Thor	3.367	2002	Chile	513	154	660	7	8	40,9	12,0	4,0	Supply Vessel
Ull	3.439	1993	Holanda	1.937	982	3.150	0	2	82,4	12,4	6,0	Carga General
Vor	3.203	1970	Australia	1.357	637	1.760	1	3	70,9	11,8	6,1	Carga General
Total				9.122	3.844	11.733	59	76				
Armador: Inversiones Las Cumbres Ltda.												
Amatista	3.144	1973	Noruega	863	590	945	4	5	55,7	9,5	5,3	Carga General
Conquistador	2.763	1980	EE.UU.	994	419	1.445	4	5	54,1	12,2	4,0	Carga General
Doña Mariana	2.851	1982	España	283	85	224	4	5	37,8	8,3	4,0	Carga General
Eidsvaag Atlantic	3.177	1971	Noruega	564	259	659	4	5	43,2	9,2	4,9	Carga General
Isla Chelin	3.132	2004	Chile	327	98	400	4	4	36,4	11,0	3,0	Carga General
Johnson	3.188	1976	EE.UU.	650	197	692	4	5	51,8	12,2	4,3	Carga General
Laitec	3.008	2000	Chile	178	53	176	7	4	32,7	9,0	2,2	Carga General
Marchigüe	2.282	1971	Perú	214	100	330	0	1	30,2	7,7	3,1	Carga General
Sirius	3.316	2012	Chile	228	68	258	4	5	30,0	12,2	2,0	Carga General
Yartou	3.426	2013	China	498	250	1.318	4	4	52,6	9,2	4,1	Petrolero
Total				4.799	2.119	6.447	39	43				
Armador: Naviera y Transportes Marítimos Sur Austral Ltda.												
Don Andrés K	3.223	1986	Holanda	997	547	1.705	5	4	59,9	11,7	4,7	Carga General
Isla Caguache	3.306	1997	Noruega	1.191	772	1.363	5	4	69,2	10,6	6,0	Carga General
Isla Tautil	3.467	1991	Dinamarca	1.964	1.137	2.750	6	4	77,8	13,0	6,7	Carga General
Mariana C	3.290	2009	Chile	253	97	310	4	4	39,7	6,9	3,3	Carga General
Total				4.405	2.553	6.128	20	16				
Armador: Luis Rigoberto Paredes Muñoz												
Alonso de Ercilla	3.020	2001	Chile	397	119	375	0	0	49,6	12,4	2,8	Transbordador
Don Juan	2.940	1997	Chile	387	116	361	4	7	49,6	12,4	2,8	Transbordador
Gobernador Figueroa	2.224	1979	Chile	221	106	194	4	5	43,4	12,4	2,8	Transbordador
Klio	3.344	1984	Grecia	997	299	859	5	9	65,5	17,1	3,8	Transbordador
Melina III	3.278	1980	Grecia	678	203	798	6	6	58,4	13,6	3,0	Carga General
Pucatué	3.198	2002	Chile	457	176	557	6	8	48,3	10,3	3,7	Carga General
Quellonina	3.419	2006	Malasia	1.668	500	2.346	6	7	73,3	16,0	4,8	Carga General
Total				4.805	1.519	5.490	31	42				
Armador: Logística Marítima y Terrestre Ltda.												
Aquamarine	3.077	1975	Dinamarca	538	344	815	4	4	49,7	8,3	5,5	Carga General
Logimar I	3.415	1984	Holanda	997	547	1.546	6	4	63,8	11,7	4,7	Carga General
Logimar II	3.455	1993	Rusia	1.596	831	2.300	4	5	77,8	11,3	5,4	Carga General
Varua Vaikava	3.236	1976	Dinamarca	569	349	820	4	4	44,2	8,3	5,5	Carga General
Total				3.700	2.071	5.481	18	17				
Armador: Compañía Naviera Frasal S.A.												
Cahuel	3.014	2001	Chile	150	45	201	4	5	34,3	9,0	2,0	Carga General
Canal Messier	3.420	2017	Chile	334	112	407	5	6	37,9	9,0	2,9	Carga General
Cecilia	3.184	2007	Chile	376	136	43	6	5	37,3	11,0	3,5	Carga General
Coho	3.040	2001	Chile	163	49	140	4	6	31,2	9,0	2,2	Carga General
Don Ascanio	3.289	2011	Chile	517	155	741	4	6	45,7	12,0	3,6	Carga General
Don José	3.017	2001	Chile	142	68	95	4	5	26,9	24,1	2,8	Carga General
Don Julián	3.052	2001	Chile	157	49	119	4	5	30,4	7,2	2,8	Carga General
Don Sebastián	3.452	2018	Chile	909	286	1.059	5	8	57,3	14,0	3,6	Carga General
María Inés	3.297	2012	Chile	517	155	741	4	7	43,6	12,0	3,6	Carga General
Minke	3.342	2012	Chile	419	128	567	7	6	40,0	11,0	3,5	Carga General
Salar	3.039	2001	Chile	163	49	229	4	5	34,4	9,0	2,2	Carga General
Seno Otway	3.416	2016	Chile	547	186	666	4	4	47,3	12,0	3,6	Carga Rodada
Victoria	3.196	2007	Chile	376	136	463	3	3	37,3	11,0	3,5	Carga General
Total				4.770	1.554	5.471	58	71				

NAVE	Nº MATRICULA	CONSTRUCCION	T O N E L A J E S			DOTACION		ESLORA	MANGA	PUNTAL	TIPO DE NAVE	
			AÑO	PAIS	T.R.G.	T.R.N.	T.D.W.					OFS
Armador: Transbordadora Austral Broom Ltda.												
Anan	3.448	2012	Malasia	493	148	400	7	7	43,5	10,9	3,2	Carga General
Australis	3.200	1969	Chile	140	30	149	0	0	26,6	7,3	2,3	Pasaje Cabotaje
Bahía Azul	2.575	1988	Chile	384	115	300	6	7	61,0	12,0	2,7	Transbordador
Crux Australis	3.211	2077	Chile	690	207	420	6	6	56,5	15,8	2,8	Transbordador
Fueguino	3.279	2011	Chile	656	197	347	4	4	56,6	15,8	2,8	Transbordador
Kaweskar	3.462	2019	China	1.946	583	782	4	3	72,5	20,9	3,5	Transbordador
Melinka	1.965	1963	EE.UU.	472	244	488	7	11	40,5	10,0	3,6	Transbordador
Patagonia	3.180	2007	Chile	617	185	430	5	8	54,8	14,6	2,8	Transbordador
Pathagon	3.360	2011	Grecia	1.276	383	416	4	18	76,8	16,0	3,9	Transbordador
Pionero	3.379	2014	China	839	252	443	8	10	65,4	18,1	3,0	Pasaje Transbordo Rodado
Skua	3.152	2006	Argentina	144	43	20	2	4	28,6	6,1	3,5	Lancha de apoyo práctico
Toucan	2.697	1958	EE.UU.	101	32	23	2	2	27,0	6,0	3,2	Lancha de apoyo práctico
Yaghan	3.276	2011	Chile	777	233	400	9	13	56,6	15,8	2,8	Transbordador
Yamana	3.267	1972	Chile	323	99	143	0	0	33,0	9,8	1,7	Barcaza
Total				8.858	2.751	4.761	64	93				
Armador: Transportes Antartic Cargo Ltda.												
Antartic Warrior	3.414	1980	Noruega	2.664	799	4.034	2	8	78,3	18,0	7,1	Carga General
Armador: Naviera Tenglo Limitada												
Fusión	3.438	1977	Alemania	2.305	1.034	3.300	5	4	76,7	16,0	6,4	Carga General
Armador: Sociedad Gastronómica Salón Nomade Ltda.												
Berkay N	3.391	2002	Japón	2.493	1.449	3.205	6	6	84,5	14,0	8,2	Carga General
Armador: Naviera San Isidro Spa												
Doña Carmela	3.107	1980	Japón	1.434	808	2.580	0	0	72,0	12,3	5,9	Petrolero
Armador: Conglomerantes y Cales de Chile S.A.												
Guamblin	2.222	1964	Japón	2.407	1.221	2.430	0	0	89,8	14,0	9,2	Carga General
Rebelde	3.064	2002	Chile	141	42	105	3	4	24,2	6,5	2,8	Carga General
Total				2.548	1.263	2.535	3	4				
Armador: Agencias Universales S.A.												
Aqansa Capella	3.383	2007	Turquía	1.543	701	2.147	7	7	72,4	12,0	5,4	Petrolero
Armador: Transportes Marítimos Miramar S.A.												
Saint Jeremy	2.960	1970	España	1.178	771	2.071	0	0	65,3	11,5	6,1	Carga General
Armador: Sociedad Naviera Dap Mares Ltda.												
Griega	3.474	2002	Grecia	918	275	735	6	5	64,0	15,9	3,4	Transbordador
Betanzos	2.351			1.438	360	1.234	8	13	72,1	12,5	7,4	Carga General
Total				2.356	635	1.969	14	18				
Armador: Naviera G.V. S.A.												
Lago Icalma	3.376	1986	Dinamarca	997	578	1.563	6	7	58,2	10,2	5,3	Carga General
Armador: Naviera Cruz del Sur Ltda.												
Cruz del Sur II	3.157	2006	Chile	570	171	460	6	15	56,0	14,6	2,8	Transbordador
Cruz del Sur III	3.443	2019	Chile	762	229	516	6	10	58,9	17,3	2,4	Transbordador
Don Jaime	3.284	2012	Chile	652	196	569	4	9	56,6	15,8	2,8	Transbordador
Total				1.984	596	1.545	16	34				
Armador: Navimag Kool SPA												
Tamina	3.374	1979	Noruega	996	405	1.536	4	2	63,6	10,4	5,5	Petrolero
Armador: Banco de Chile												
Don Juan II	3.369	2015	Chile	670	201	518	4	8	56,6	16,7	2,8	Pasaje Transbordo Rodado
Mar de Coral	3.004	2001	Chile	145	44	132	4	4	34,0	8,5	1,6	Carga General
Ruende	3.238	2000	Chile	620	186	402	8	14	56,0	14,6	2,8	Transbordador
Trehuaco	3.327	2002	Chile	605	182	452	6	8	57,8	14,0	2,0	Transbordador
Total				2.040	613	1.503	22	34				
Armador: Naviera Austral S.A.												
Jacaf	3.325	2002	Grecia	1.120	336	796	7	15	68,8	14,0	3,0	Pasaje Transbordo Rodado
Queulat	3.362	2014	China	1.766	530	599	9	16	64,4	15,9	3,8	Pasaje Transbordo Rodado
Total				2.886	866	1.395	16	31				
Armador: Naviera Tania Spa												
Saint Brandan	3.349	1976	Inglaterra	1.017	485	1.394	5	8	6,0	10,5	4,9	Carga General
Armador: Naviera Deltamar S.A.												
Danstar	3.339	1976	Dinamarca	1.440	580	1.389	6	6	68,0	13,0	6,3	Carga General
Armador: Transportes Puelche S.A.												
Kataik	3.454	2019	China	1.424	427	586	7	5	62,8	16,8	3,3	Transbordador
Tanu	3.453	2919	China	1.424	427	600	7	7	62,8	16,8	3,3	Transbordador
Trauco	2.177	1974	Chile	126	75	120	1	2	30,6	10,0	1,9	Transbordador
Total				2.974	929	1.306	15	14				
Armador: Soc. Servicios Marítimos y Portuarios Altamar Ltda.												
Corcovado IV	3.256	2008	Chile	268	86	410	5	3	37,5	9,5	2,9	Carga General
Raper	3.273	1972	Holanda	757	227	770	0	1	49,2	12,0	5,0	Supply Vessel
Taitao	3.108	1964	Chile	124	70	121	0	0	24,7	7,4	3,5	Carga General
Total				1.149	383	1.300	5	4				

NAVE	Nº MATRICULA	CONSTRUCCION		T O N E L A J E S			DOTACION		ESLORA	MANGA	PUNTAL	TIPO DE NAVE
		AÑO	PAIS	T.R.G.	T.R.N.	T.D.W.	OFS	TRI				
Armador: Sociedad Marítima y Comercial Somarco Limitada												
Capitán M. Andrade	3.425	2017	China	1.640	492	401	5	8	66,2	16,0	3,5	Transbordador
Hornopirén	3.424	2017	China	1.640	492	401	3	8	66,2	16,0	3,5	Transbordador
Leptepu (*)	3.437	1997	Korea	704	211	480	4	4	57,0	16,5	2,5	Pasaje Transbordo Rodado
Total				3.984	1.195	1.282	12	20				
Armador: Transportes Patagonia Wellboat Ltda.												
Taniri	3.458	2007	Malasia	1.067	321	1.126	6	5	48,8	13,8	4,5	Carga General
Armador: Naviera y Transportes Patagonia Sur Ltda.												
Isla Butachauques	3.310	1971	Dinamarca	1.097	421	1.126	5	4	57,0	11,0	6,2	Carga General
Armador: Transportes Fluviales Corral S.A.												
Comau	3.348	1982	Ucrania	958	287	1.103	5	9	65,8	15,0	2,0	Transbordador
Armador: Empresa Turística Ñiltur Ltda.												
Canutillita	2.925	1993	Chile	144	68	1.082	0	0	20,6	6,0	2,6	Pasaje Cabotaje
Armador: Dirección de Vialidad, Ministerio de Obras Públicas												
Hua Hum	3.053	2002	Chile	302	91	208	3	9	37,5	9,2	2,5	Pasaje Transbordo Rodado
Padre Antonio Ronchi	3.135	2005	Chile	222	67	400	2	3	32,3	8,0	2,0	Transbordador
Pilchero	2.075	1973	Chile	291	112	200	2	3	34,5	8,0	2,2	Transbordador
Puerto Fuy	3.463	2017	Chile	551	165	246	2	6	49,7	12,0	3,0	Transbordador
Total				1.366	435	1.054	9	21				
Armador: Transportes Austral S.A.												
Agios	3.408	2016	Grecia	1.548	464	696	5	14	83,3	18,0	3,9	Transbordador
Don Beto	3.410	2016	Chile	709	213	304	0	0	60,0	13,3	2,9	Transbordador
Total				2.257	677	1.000	5	14				
Armador: CPT Empresas Marítimas S.A.												
Camahueto	3.142	1989	Argentina	359	108	330	4	7	40,3	12,0	3,0	Transbordador
El Trauco	3.423	2017	Chile	1.572	472	668	9	19	74,4	19,8	3,2	Transbordador
Total				1.931	580	998	13	26				
Armador: Primus Capital Leasing Spa												
Ahoni	3.013	1983	Chile	294	128	332	1	1	35,7	8,6	4,5	Carga General
Centinela	3.012	1984	Chile	333	122	332	4	4	35,7	8,6	4,5	Carga General
Pía Mabel	2.964	1998	Chile	210	92	216	4	4	36,6	7,5	3,5	Carga General
Total				837	342	880	9	9				
Armador: Naviera Puelche S.A.												
Cai-Cai	2.309	1978	Chile	185	84	218	5	5	46,0	10,5	2,2	Transbordador
Fiura	3.149	1990	Argentina	359	108	330	4	7	51,1	12,0	3,0	Transbordador
Llacoén	3.024	1980	Chile	167	74	236	2	3	54,0	10,3	2,2	Transbordador
Total				711	266	784	11	15				
Armador: Transportes Marítimos Geo Australis												
Stella Australis	3.259	2010	Chile	4.508	1.508	782	10	51	90,0	14,6	4,7	Pasaje
Armador: Dirección de Obras Portuarias												
Andalúe	3.393	2015	Chile	399	120	265	4	13	41,0	12,0	2,8	Pasaje Transbordo Rodado
Cullamo	3.261	2010	Chile	357	107	181	4	14	40,2	10,8	2,8	Transbordador
La Tehuelche	3.288	2009	Chile	867	260	293	2	9	54,2	14,5	3,2	Transbordador
Total				1.623	487	739	10	36				
Armador: Transportes Marítimos Vía Australis S.A.												
Ventus Australis	3.421	2016	Chile	4.528	1.513	668	8	51	87,3	14,6	4,7	Pasaje
Armador: Naviera Iorana Ltda.												
Iorana Cargo	3.237	1977	Polonia	539	285	632	4	5	46,8	8,8	4,3	Carga General
Armador: Soc. Naviera y Transportes Atahualpa Ltda.												
Lascar	2.510	1963	Chile	98	47	175	0	0	25,2	6,7	3,0	Carga General
Tami's	2.770	1980	Japón	478	174	399	0	0	48,9	8,5	3,6	Carga General
Total				576	221	574	0	0				
Armador: Empresa de Servicios Marítimos y Portuarios Hualpen Ltda.												
Sandrine	2.628	1989	Chile	226	68	570	0	0	35,0	13,0	2,0	Carga General
Armador: Fisco de Chile												
Mailén	2.593	1988	Chile	315	94	400	1	1	43,0	10,4	2,4	Transbordador
Tehuelche	2.592	1988	Chile	187	56	162	2	2	43,6	10,3	2,2	Transbordador
Total				502	150	562	3	3				
Armador: Sobarzo Cabezas Luciana de las Mercedes												
Salmon King	2.889	1956	Alemania	421	202	560	3	16	44,9	9,4	3,3	Carga General
Armador: Costa Austral Spa												
Biomar V	2.847	1977	Alemania	1.037	343	551	7	25	47,2	11,0	4,9	Carga General
Armador: Inversiones la Quellonina S.A.												
Bertina	2.942	1997	Cuba	535	161	535	5	4	51,8	13,4	3,0	Transbordador
Armador: Compañía Naviera Selknam SPA												
Doña Griselda	3.034	2001	Chile	144	43	216	4	4	31,6	9,0	2,0	Carga General
Doña Antonia	3.122	2004	Chile	141	42	153	4	3	24,2	8,4	2,1	Carga General
Doña Javiera	3.123	2004	Chile	141	42	153	4	4	28,2	8,4	2,1	Carga General
Total				426	127	522	12	11				

NAVE	Nº MATRICULA	CONSTRUCCION		TONELAJES			DOTACION		ESLORA	MANGA	PUNTAL	TIPO DE NAVE
		AÑO	PAIS	T.R.G.	T.R.N.	T.D.W.	OFS	TRI				
Armador: Constantino Kochifas Cárcamo												
Alexis	3.021	1969	Inglaterra	261	96	250	4	4	33,5	7,0	3,9	Carga General
Skorpios III	2.869	1991	Chile	1.597	549	260	6	15	60,9	10,0	4,5	Pasaje Cabotaje
Total				1.858	645	510	10	19				
Armador: Cooperativa de Servicios Rentanavecoop Ltda.												
Poseidón II	3.084	2003	Chile	145	44	227	0	0	32,3	9,2	2,1	Carga General
Poseidón III	3.173	2004	Chile	182	55	251	4	3	36,7	9,2	2,2	Carga General
Total				327	99	478	4	3				
Armador: Arlema Servicios Ltda.												
Arlema I	3.124	2002	Chile	222	67	143	4	4	22,2	6,6	2,9	Carga General
Arlema II	3.213	2007	Chile	315	95	307	4	6	37,1	10,0	3,1	Carga General
Total				537	162	450	8	10				
Armador: Naviera y Comercial Quitralco Ltda.												
Isla Tenglo	3.299	1978	Chile	521	238	430	5	6	56,3	14,3	4,0	Transbordador
Armador: Inversiones Minke S.A.												
Canal Kirke	3.406	2016	Chile	350	105	424	4	6	43,5	9,0	3,0	Carga General
Armador: Compañía Naviera Puerto Montt S.A.												
Calbuco	1.779	1963	Francia	283	106	353	0	0	45,5	7,8	3,4	Carga General
Armador: Inmobiliaria Darío Urzua 1825 Ltda.												
Quellón	1.659	1959	Francia	283	106	353	0	1	46,6	7,5	3,0	Carga General
Armador: Marítima Nadejor Ltda.												
Newen Vule	3.207	1980	Japón	405	122	325	0	0	39,0	7,7	3,3	Carga General
Armador: Banco de Crédito e Inversiones												
Don Yuyo	3.050	2001	Chile	188	56	297	3	5	31,4	8,5	2,7	Carga General
Armador: Naviera y Turismo Skorpios S.A.												
Skorpios II	2.567	1988	Chile	1.523	597	286	7	15	70,0	10,2	4,2	Pasaje Cabotaje
Armador: Juvenal Otoniel Salas Vera												
Austral	3.125	1998	Chile	121	65	158	0	0	23,5	7,2	2,1	Carga General
Gol Gol	2.237	1980	Chile	74	41	111	1	2	25,3	7,3	4,2	Carga General
Total				195	106	269	1	2				
Armador: Sociedad de Transportes Marítimos Man-Pue y Cia. Ltda.												
Caleman II	3.302	2011	Chile	287	86	255	2	7	34,6	11,5	2,5	Transbordador
Armador: Pesquera Pacific Star S.A.												
Canadelo	2.670	1963	España	239	72	250	2	2	32,4	6,5	3,8	Carga General
Armador: Framar S.A.												
Narval	3.341	2013	Chile	197	68	231	4	4	30,3	7,0	2,8	Carga General
Armador: Mar del Sur S.A.												
Chelenco	2.878	1995	Chile	162	49	226	1	1	28,5	10,2	2,4	Pasaje Transbordo Rodado
Armador: Trusal S.A.												
Doña Elizabetta	3.210	2007	Chile	287	86	222	4	5	33,8	10,8	3,1	Carga General
Armador: Naviera Navamar Ltda.												
Isla Añihue	3.430	2008	Peru	176	94	217	4	4	32,0	7,0	3,5	Carga General
Armador: Inversiones BS Ltda.												
Doña Sofía	3.145	2006	Chile	190	57	216	4	5	30,3	8,4	2,2	Carga General
Armador: Inversiones Peldehue Ltda.												
Don Reinaldo II	3.224	2007	Chile	200	68	208	4	4	33,1	10,0	2,3	Carga General
Armador: Fisco - Ejército de Chile - Cuerpo Militar del Trabajo												
Aunashaka	3.429	2018	Chile	661	198	207	4	5	52,0	12,0	3,0	Transbordador
Armador: SMB Factoring S.A.												
Pincoya	2.066	1978	Chile	415	125	200	5	5	48,7	12,2	2,3	Transbordador
Armador: Soc. Comercial e Industrial Delfín Marino Ltda.												
Río Aysen	2.950	1998	Chile	140	79	199	4	4	25,8	7,0	3,0	Carga General
Armador: Leasing Andino S.A.												
Capitán Luis Alcazar	2.341	1963	Francia	283	106	197	5	7	46,6	7,5	3,4	Carga General
Armador: Juan Reinaldo Ulloa Cárcamo												
Don Fernando	3.045	2001	Chile	160	48	192	4	3	27,0	9,0	2,3	Carga General
Armador: Marítima Canal Chacao Spa												
Pía José	3.049	2002	Chile	158	47	192	4	5	27,6	3,2	2,6	Carga General
Armador: Transnav Ltda.												
Christian II	3.066	2002	Chile	154	76	186	0	0	26,4	8,0	2,0	Carga General
Armador: Marítima Transaustral Ltda.												
Forrest	3.023	1967	Inglaterra	142	43	180	1	4	28,8	6,7	3,3	Pasaje Cabotaje
Armador: Servicios Acuicolas Laks Service Ltda.												
Río Frío	3.089	2002	Chile	156	47	177	4	4	27,3	7,3	3,2	Carga General
Armador: Sociedad de Servicios Marítimos Remar Ltda.												
Doña Price	3.324	2010	Chile	123	39	91	2	5	22,7	6,6	3,2	Pasaje Cabotaje
Santa María Express	3.417	1998	Chile	185	56	82	0	0	30,4	7,2	2,2	Pasaje Cabotaje
Total				308	95	173	2	5				

NAVE	Nº MATRICULA	CONSTRUCCION	T O N E L A J E S			DOTACION		ESLORA	MANGA	PUNTAL	TIPO DE NAVE	
			AÑO	PAIS	T.R.G.	T.R.N.	T.D.W.					OFS
Armador: Instituto Antártico Chileno												
Karpuj	3.403	2015	Chile	95	28	170	4	4	24,3	5,2	3,0	Científico
Armador: Servicios Marítimos S.A.												
Ventisqueros	2.959	1965	Chile	163	49	168	0	1	28,5	6,4	3,5	Carga General
Armador: Sergio Alberto Navarro Melián												
Sergio Alberto	3.006	2000	Chile	91	37	159	0	0	24,5	6,6	2,9	Carga General
Armador: Soc. de Servicios Marítimos Australes Ltda.												
Don Matías	3.199	1969	Perú	172	63	156	5	4	28,1	7,0	3,0	Carga General
Armador: Ana Orfelía Machado Bustamante												
Luis Daniel	3.099	2002	Chile	95	43	146	0	0	22,2	6,6	2,9	Carga General
Armador: Transporte y Turismo Austral Ltda.												
Atmosphere	3.153	2006	Chile	695	211	140	6	5	40,0	10,0	4,4	Pasaje Cabotaje
Armador: Banco del Desarrollo												
Doña María	3.043	2001	Chile	103	31	139	4	4	26,6	8,0	2,0	Carga General
Armador: Motonave Río Calle-Calle Ltda.												
Río Calle Calle	2.435	1972	Chile	75	45	120	1	3	25,9	6,0	2,1	Pasaje Cabotaje
Armador: Naviera Isla Margarita Ltda.												
Don Walter	2.715	1928	Chile	81	50	79	0	0	21,0	4,5	2,0	Pasaje Cabotaje
Lagos Andinos	2.754	1992	Chile	244	100	38	0	2	32,0	9,4	1,4	Pasaje Cabotaje
Total				325	150	117	0	2				
Armador: Seawors Spa												
Alfonso Eduardo	3.170	2000	Chile	90	37	115	0	0	21,6	6,6	2,9	Carga General
Armador: Servicios Marítimos y Pesqueros El Faro Ltda.												
Tamara	2.953	1963	Chile	85	39	106	0	0	21,7	6,3	3,3	Carga General
Armador: Turismo y Transporte 21 de Mayo Ltda.												
Fiordos del Sur II	3.457	2012	Argentina	141	42	18	2	6	21,2	8,5	3,2	Pasaje Cabotaje
Juana Rodríguez	3.441	2017	Argentina	185	55	43	4	5	25,2	8,2	3,0	Pasaje
LM Roca	3.402	2007	Argentina	144	43	29	2	4	25,0	8,2	3,0	Pasaje
Total				470	140	90	8	15				
Armador: Yarazthy Bustamante Domke												
Christian	3.026	2001	Chile	93	43	97	0	0	21,9	6,8	2,9	Carga General
Armador: María Luisa Rivera Velásquez												
Don Mateo	3.016	2000	Chile	84	49	96	0	0	23,4	6,2	2,3	Carga General
Armador: Sociedad de Transportes Marítimos Dolca Austral Ltda.												
Nautilus	3.073	2001	Chile	86	26	92	0	0	22,8	9,0	1,9	Barcaza
Armador: Soc. Comercial Salmonship Corretaje Naval Ltda.												
Anastasia	2.982	1964	Chile	84	37	90	0	0	24,5	6,6	2,6	Carga General
Armador: Sociedad Marítima e Inversiones Viento Sur Ltda.												
Valdivia I	1.785	1963	Chile	98	41	90	0	0	21,9	6,0	3,1	Carga General
Armador: Transportes Christian III Ltda.												
Leslie II	3.018	2001	Chile	103	48	84	0	0	26,0	6,6	3,2	Carga General
Armador: Armasur A.G.												
Capitán Williams	3.405	1965	Alemania	134	51	70	2	4	29,0	6,8	3,4	Carga General
Armador: Transporte y Construcción Naval Walter Hernán												
Mariela	3.272	2008	Chile	72	22	68	0	1	23,8	6,8	2,0	Carga General
Armador: Soc. Marítima Koper Ltda.												
Samoa	1.853	1964	Chile	106	47	66	0	0	22,0	6,3	2,7	Carga General
Armador: Banco Sudamericano												
Lago Yelcho	2.175	1977	Chile	66	23	50	0	0	24,6	6,8	2,0	Pasaje Cabotaje
Armador: Transporte Aéreo y Marítimo S.A.												
Explorador	2.946	1997	Italia	86	59	49	1	1	22,0	6,0	2,8	Embarcación Deportiva Costera
Armador: Turismo y Transportes Altamar Ltda.												
Arrecife	2.536	1987	Chile	82	44	45	0	1	20,2	5,5	2,9	Embarcación Deportiva Costera
Armador: Turismo y Transportes Taitao S.A.												
Tiffara	3.171	1968	Inglatera	170	51	44	1	2	25,7	6,7	3,4	Embarcación Deportiva Costera
Armador: Restaurant Turismo y Hoteles solo Zaldiv												
Magallanes 500	3.464	2019	Argentina	173	83	40	0	1	25,8	8,2	4,0	Pasaje
Armador: Doppler S.A.												
Beaulieu	2.675	1963	Chile	72	30	38	0	0	24,2	5,8	2,5	Embarcación Deportiva Costera
Armador: Integración de Actividades S.A.												
Caor 99	2.986	2000	Chile	154	104	38	0	0	23,6	6,8	3,6	Embarcación Deportiva Costera
Armador: Comercial Agrícola y Naviera Naves del Sur Ltda.												
Discovery	2.995	2000	Holanda	153	101	37	0	0	25,9	6,8	3,6	Embarcación Deportiva Costera
Armador: Remolcadores Ultratug Ltda.												
Choique	3.240	2009	Chile	121	36	37	4	5	28,0	6,0	3,7	Lancha de apoyo práctico
Armador: Servicios Gastronómicos y Turísticos María Paz Riedemann Torres E.I.R.L.												
Neptuno Valdivia	2.438	1969	Chile	173	81	35	2	2	24,0	6,0	1,5	Pasaje Cabotaje
Armador: Ian Taylor												
Kaitek	3.260	2010	Chile	120	36	31	2	3	28,0	6,0	3,7	Lancha de apoyo práctico
Armador: Melinka Shipping S.A.												
Manutea (*)	3.444	1982	Nueva Zelanda	145	43	29	0	0	31,6	7,8	3,7	Embarcación Deportiva de Alta Mar
Armador: Joaquín Álvarez Estevo												
21 de Mayo III	3.097	1999	Chile	114	34	24	0	0	22,4	6,5	2,3	Pasaje Cabotaje
Armador: Turismo Lago Grey S.A.												
Grey III	3.427	2006	Argentina	126	38	18	2	7	24,4	8,2	3,0	Pasaje Cabotaje

TOTAL FLOTA 671.692 359.780 1.023.298 1.105 1.526

(*) Valor TDW referencial

Fuente: DIRECTEMAR

Exportación
Tonelaje movilizado en exportación por puertos según tipo de carga
Año 2020
(Cantidad en toneladas métricas)

PUERTOS	EXPORTACIÓN				TOTAL
	GENERAL	GRANEL	LÍQUIDO	FRIGORIZADO	
Arica	178.547	-	80	3.094	181.721
(a) Iquique	314.219	21.350	3.727	73	339.370
Patillos	-	4.184.355	-	-	4.184.355
Punta Patache	0	3.809.524	-	-	3.809.524
Tocopilla	123.911	1.078.977	-	-	1.202.889
Michilla Cove	2	743.046	-	-	743.048
Mejillones	160	148.255	338	-	148.754
Puerto Angamos	1.813.698	769.539	1.140	1.050	2.585.427
Antofagasta	528.674	825.382	195	100	1.354.351
Caleta Coloso	21	3.828.698	8	-	3.828.727
Chañaral/Barquito	0	22.137	-	-	22.137
Caldera/Calderilla	86	7.661.848	-	34.998	7.696.933
Huasco/Guacolda	176	5.932.764	13	-	5.932.953
Coquimbo	454	353.107	-	40.344	393.904
Guayacán	48	2.716.274	9	-	2.716.331
Punta Chungo	-	1.382.224	-	-	1.382.224
Ventanas	201	2.146.789	7.502	-	2.154.493
Quintero	236	-	73.655	-	73.891
Valparaíso	1.070.545	-	73.161	1.644.325	2.788.031
San Antonio	3.498.207	40.641	72.371	1.652.316	5.263.535
Penco	11	13.500	-	-	13.511
Lirquén	3.271.339	-	8.835	245.713	3.525.887
Talcahuano	16.506	37.113	19.662	19.650	92.931
San Vicente	1.368.601	218.560	203.119	440.199	2.230.478
Coronel	3.890.597	1.853.441	21.297	336.571	6.101.906
Corral	62	1.172.314	-	-	1.172.376
Puerto Montt	7.810	534.694	210	-	542.714
San José de Calbuco	58	1.071.747	2	-	1.071.808
Chacabuco	-	41.667	231	-	41.898
Natales	1	-	-	-	1
(a) Punta Arenas	745	-	15.647	-	16.392
Cabo Negro	0	-	1.063.352	-	1.063.352
Gregorio	-	-	51.737	-	51.737
Puerto Williams	5	-	-	-	5
Venta de Naves	51.067	-	-	-	51.067
TOTAL	16.135.987	40.607.947	1.616.290	4.418.433	62.778.657

(a) Valores indicados no consideran mercancías movilizadas por zona franca

Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

Nota: Los datos correspondientes al 2021, se incluirán en la próxima memoria, dado que el BEM de la DGTM, aún no está disponible.

Importación
Tonelaje movilizado en importación por puertos y según tipo de carga
Año 2020
(Cantidades en toneladas métricas)

PUERTOS	IMPORTACIÓN				TOTAL
	GENERAL	GRANEL	LÍQUIDO	FRIGORIZADO	
Arica	11.317	98.788	8.589	4.132	122.826
(a)Iquique	185.819	-	2.908	301	189.028
Tocopilla	-	717.594	-	-	717.594
Mejillones	-	5.055.983	4.989.532	-	10.045.515
Puerto Angamos	585.385	4.000	6.082	3.013	598.479
Antofagasta	290.001	235.881	65.715	2.904	594.502
Chañaral/Barquito	1.304	-	216.929	-	218.233
Caldera/Calderilla	-	9.890	330.803	-	340.692
Huasco/Guacolda	34.591	1.847.014	-	-	1.881.605
Coquimbo	64.395	23.354	-	-	87.748
Guayacán	-	-	43.993	-	43.993
Isla de Pascua	1	-	-	4	5
Ventanas	-	2.226.464	191.690	7	2.418.160
Quintero	8	-	6.655.767	-	6.655.775
Valparaíso	3.198.241	76.425	30.168	247.305	3.552.139
San Antonio	5.852.079	4.551.790	114.778	754.718	11.273.366
Penco	1.883	349.123	6.600	-	357.607
Lirquén	410.531	263.096	-	5.808	679.435
Talcahuano	2.553	30.607	-	55	33.214
San Vicente	351.103	839.148	7.717.414	15.566	8.923.232
Coronel	464.703	2.315.695	146.399	13.772	2.940.569
Corral	0	-	-	-	0
Puerto Montt	42.230	787.387	45.755	-	875.372
San José de Calbuco	-	237.130	169.175	-	406.305
Chacabuco	59	-	-	-	59
(a)Punta Arenas	144	-	-	5	149
Gregorio	-	-	15.537	-	15.537
Compra de naves	52.305	-	-	-	52.305
TOTAL	11.548.652	19.669.368	20.757.835	1.047.590	53.023.445

(a)Valores no consideran mercancías movilizadas por zona franca

Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

Nota: Los datos correspondientes al 2021, se incluirán en la próxima memoria, dado que el BEM de la DGTM, aún no está disponible.

Tonelaje, FOB, flete y seguro del comercio exterior según vía de transporte de la mercadería Año 2020

VÍA DE TRANSPORTE	EXPORTACIONES			IMPORTACIONES		
	TONELAJE	FOB	FLETE	TONELAJE	FOB	FLETE
		(MILES US\$)	(MILES US\$)		(MILES US\$)	(MILES US\$)
Marítima	62.778.657	60.890.084	1.794.735	53.023.445	38.455.612	2.547.865
Carretera	1.417.355	2.250.612	123.557	3.882.011	4.659.387	14.843
Aérea	527.343	3.656.837	428.135	109.225	7.523.342	547.985
Oleoductos	-	8	1	1.610.572	274.568	46.198
Courier Aérea	2.068	75.511	2.568	10.174	946.736	139.773
Otras	9	2.392	-	246.543	52.922	2.539
TOTAL	64.725.432	66.875.444	2.348.996	58.881.970	51.912.567	3.299.203

Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

Nota: Los datos correspondientes al 2021, se incluirán en la próxima memoria, dado que el BEM de la DGTM, aún no está disponible.

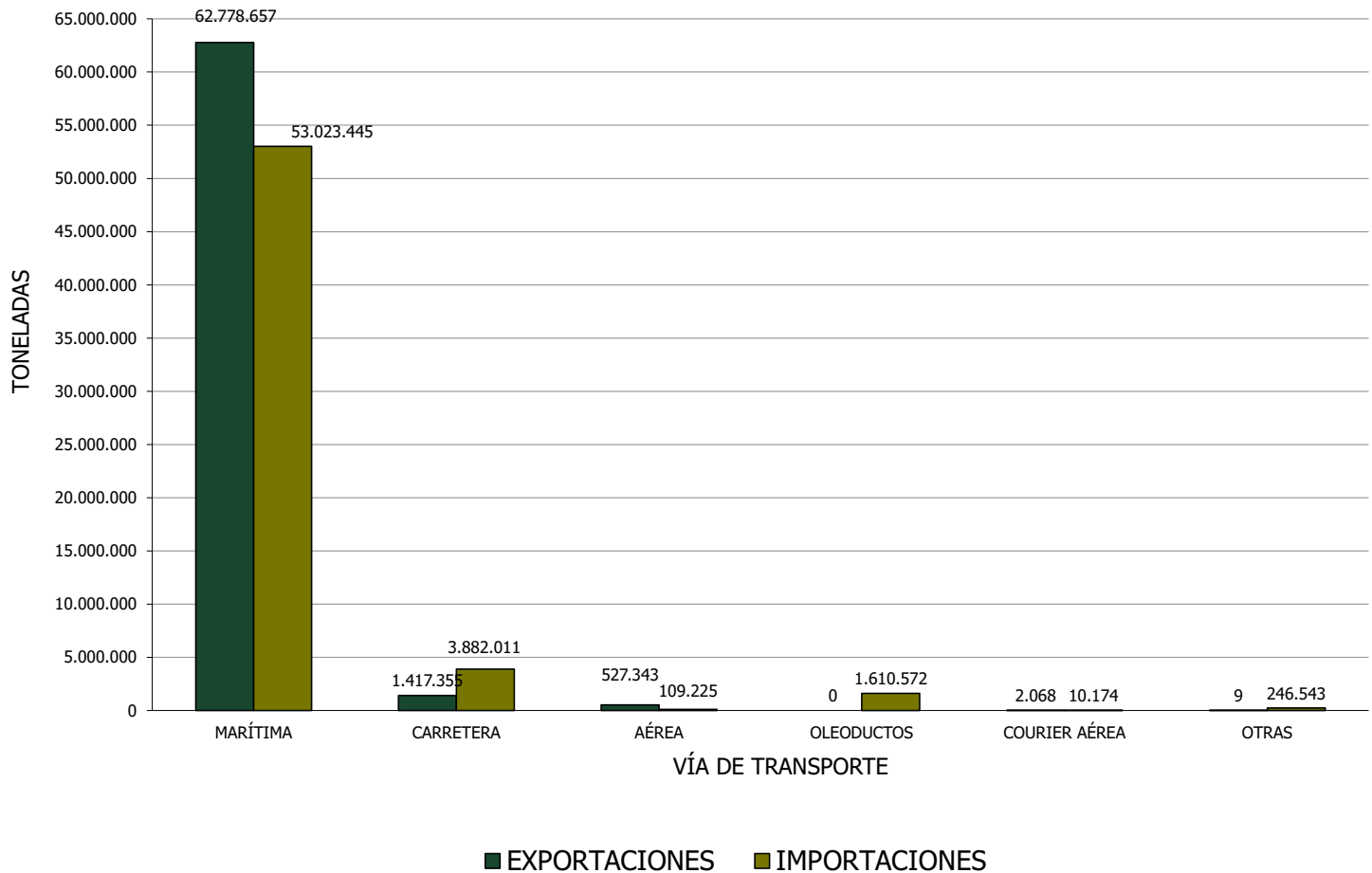
Porcentaje de participación del Tonelaje, Fob y Flete del comercio exterior según vía de transporte de la mercadería AÑO 2020

VÍA DE TRANSPORTE	EXPORTACIONES			IMPORTACIONES		
	TONELAJE	FOB	FLETE	TONELAJE	FOB	FLETE
		(MILES US\$)	(MILES US\$)		(MILES US\$)	(MILES US\$)
Marítima	97,0%	91,0%	76,4%	90,1%	74,1%	77,2%
Carretera	2,2%	3,4%	5,3%	6,6%	9,0%	0,4%
Aérea	0,8%	5,5%	18,2%	0,2%	14,5%	16,6%
Oleoductos	0,0%	0,0%	0,0%	2,7%	0,5%	1,4%
Courier Aérea	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	1,8%	4,2%
Otras	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,1%	0,1%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

Nota: Los datos correspondientes al 2021, se incluirán en la próxima memoria, dado que el BEM de la DGTM, aún no está disponible.

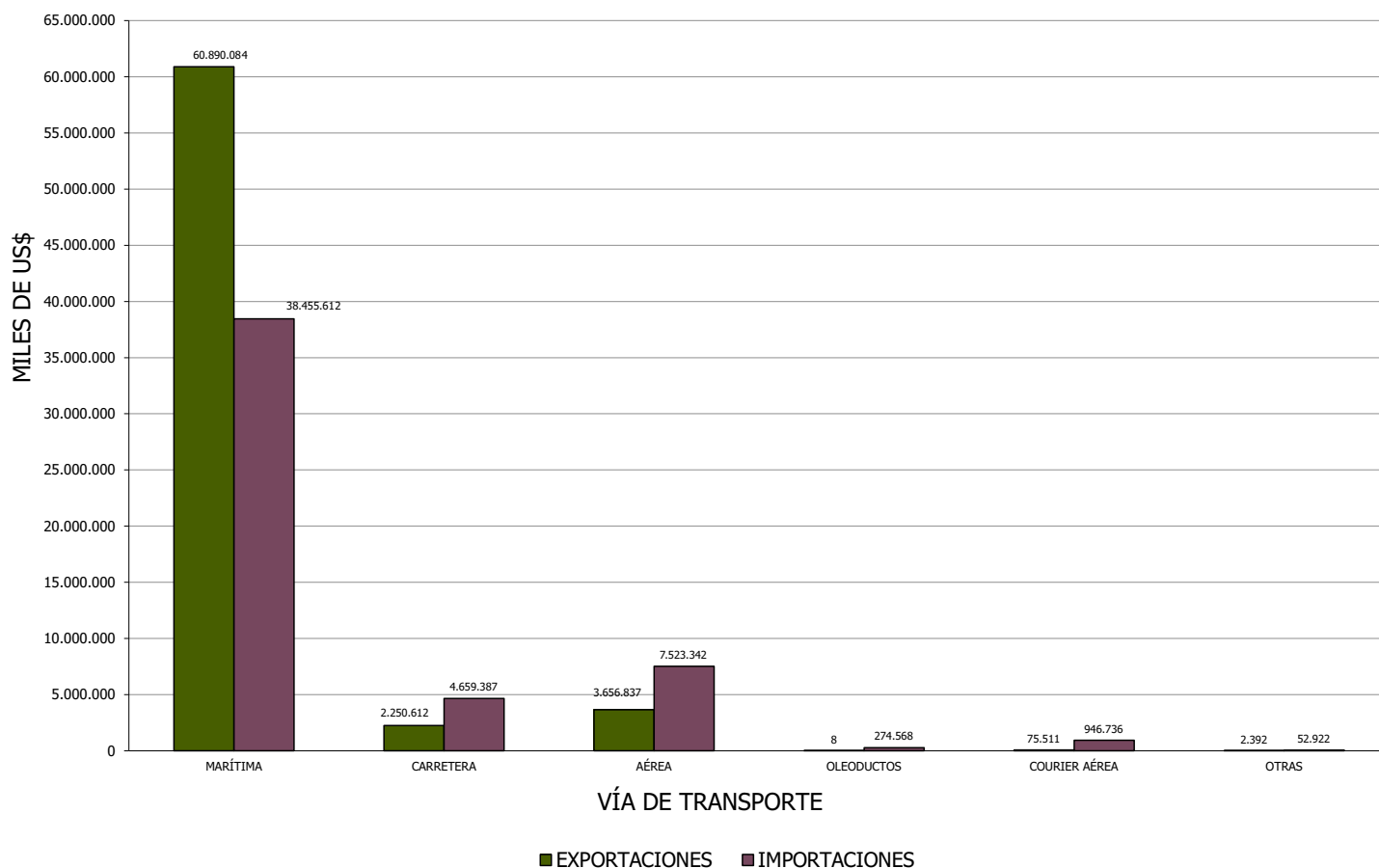
Tonelaje movilizado en comercio exterior según vía de transporte Año 2020



Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

Nota: Los datos correspondientes al 2021, se incluirán en la próxima memoria, dado que el BEM de la DGTM, aún no está disponible.

Valor FOB movilizado en comercio exterior según vía de transporte Año 2020



Fuente: Servicio Nacional de Aduanas y DIRECTEMAR

Nota: Los datos correspondientes al 2021, se incluirán en la próxima memoria, dado que el BEM de la DGTM, aún no está disponible.

