

MEMORIA 2022

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 2022.





5
CARTA DEL PRESIDENTE

15
EFECTOS DEL CORONAVIRUS (COVID 19)

17
MESA DE BUNKER

23
CRISIS POR FALTA DE DOTACIONES

25
PROYECTO DE LEY QUE ASIMILA EL
CÓDIGO DEL TRABAJO AL MLC, D.S. 686

27
PROYECTO DE LEY "40 HORAS"

29
LIMPIEZA DE CASCO A FLOTE



33

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



35

VENTANILLA ÚNICA MARÍTIMA (VUMAR)



37

OFICIALES MERCANTES INTEGRAN CURSO EN ACADEMIA DE GUERRA NAVAL (CINFO)



39

REGLAMENTO DE EXTRANJERÍA

40

INDICADORES Y ESTADÍSTICAS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO



CARTA DEL PRESIDENTE

Estimados Socios:

Como Presidente del Directorio de la Asociación, me es grato presentar a ustedes la Memoria Anual correspondiente al año 2022, y entregar una resumida cuenta de la gestión realizada durante el año. También comentaré sobre la situación de la industria del transporte marítimo, en la cual participan nuestras empresas asociadas.

El año pasado, por primera vez, después de dos años, bajó la tensión que mantenía la pandemia por el COVID-19 en un alto nivel de incertidumbre al mundo, al país y la industria naviera, no desapareció por completo, pero comenzamos a volver a una normalidad, más bien híbrida, combinando actividades presenciales y telemáticas. Como Asociación, volvimos a nuestras reuniones presenciales y pudimos nuevamente celebrar junto a nuestros amigos y colaboradores, los 104 años de nuestra Marina Mercante Nacional.

En marzo, un nuevo Gobierno asumió la conducción del país y con ello debimos retomar la discusión de los temas que preocupan a la industria con los distintos organismos administrativos del Estado. Las prioridades y agendas de las nuevas autoridades generó que algunos temas debieron postergarse hasta muy avanzado el año o incluso no se retomaron. Tal es el caso del conocido "Convenio del Fondo", el cual, a pesar de las reiteradas insistencias de esta Asociación, no logramos que pasara a la etapa siguiente para ser ingresado al Congreso como proyecto de ley. Aún se mantiene pendiente la definición del organismo que deberá informar "Al Fondo" la cantidad de hidrocarburo importado anualmente por las empresas nacionales para determinar el pago de las contribuciones.

A raíz de la adecuación del Código del Trabajo al MLC que determinó que, la Dirección del Trabajo, debería establecer un sistema especial de control de las horas de trabajo y de descanso, siendo consecuente con lo indicado, se publicó la resolución que norma lo



anterior, estableciendo un sistema obligatorio para las empresas navieras chilenas y su personal embarcado. Sin embargo, al analizar la nueva norma con la Dirección del Trabajo y contactar distintas empresas nacionales y extranjeras, se logró determinar que no existe ninguna que sea capaz de proveer el sistema solicitado, ante lo cual, debimos reunirnos con la autoridad y solicitar flexibilidad en la puesta en marcha de la ley, y por otro lado, reunirnos con varias empresas especializadas para que desarrollen el software que cumpla con los requisitos establecidos, estimándose que no antes de junio del 2023, podremos tener a alguna empresa certificada.

El Convenio N° 185/2003 de la OIT, sobre los documentos de identidad de la Gente de Mar, establece un sistema de seguridad integral que exige aplicar tecnologías de identificación biométrica. Este convenio no ha sido ratificado por nuestro país, razón por la cual solicitamos a la autoridad retomar el tema, dado que se han presentado problemas con el ingreso de nuestros tripulantes a Brasil. Lamentablemente se nos indicó que este tema no estaba dentro de la prioridades legislativas del Gobierno.

Durante el año, la falta de dotaciones continuó siendo un problema serio para la industria. A pesar de todos los esfuerzos, la escasez de oficiales en ciertos cargos



no mejoró y por el contrario, en algunas épocas del año, se debió incluso solicitar a la Autoridad Marítima la posibilidad de contratar Oficiales extranjeros, solicitud que no fue apoyada por la autoridad. Sin embargo, se continuó el trabajo de la mesa constituida por Armadores, Gremios y Autoridad Marítima, con el objetivo de aumentar la disponibilidad de dotaciones nacionales. Esta misma falta de dotaciones, motivó a la autoridad a postergar la entrada en vigencia por un año más de la circular que regula la conformación de las Dotaciones Mínimas de Seguridad.

En otros aspectos, hubo bastante actividad legislativa en lo que se relaciona con el proyecto de ley que reduce la jornada laboral a 40 horas. Para este caso, presentamos nuestra postura como gremio a la Comisión de Transporte del Senado, específicamente, en los artículos que tenían relación con el personal embarcado. Si bien al terminar el año no se aprobó el proyecto de manera integral, sí se aprobaron en el Senado los artículos particulares, en cuanto a lo relacionado con la industria naviera, aprobándose las modificaciones tal como lo habíamos propuesto.

En cuanto al proyecto que modifica las condiciones para el cabotaje en Chile, el proyecto de ley enviado por el gobierno anterior, se mantuvo durante todo el año sin movimiento en la Cámara de Diputados. Hacia final de año, se habló de ingresar indicaciones o de una modificación al proyecto, que de alguna manera, bajaría el impacto de las propuestas presentadas el año anterior. Finalmente, no se ingresó nada al Congreso en relación con este tema.

Se debe destacar el trabajo en conjunto y coherente 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.

La Asociación 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.

En cuanto a la evolución del comercio exterior del país, en 2022 las exportaciones sumaron US\$ 97.491 millones, con un alza de 3% (+US\$ 2.762 millones). Las importaciones, a su vez, se empinaron hasta los US\$ 104.407 millones CIF, aumentando un 13% con respecto a 2021 (+US\$ 12.210 millones). De este modo, el intercambio comercial de Chile escaló hasta los US\$ 201 mil millones, sobrepasando en 8% al valor registrado en 2021. Asimismo, las importaciones en valor FOB ascendieron a US\$ 94.633. Con ello, el balance comercial fue un superávit de US\$ 2.858 millones, según informe de la Dirección de Estudios de la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales, con cifras del Banco Central y del Servicio Nacional de Aduanas.

El aumento de las exportaciones del país se explica por la oferta no cobre, que cerró el año con ventas al exterior por más de US\$ 53.600 millones. Esto marca un alza del 29% en comparación al año 2021 (+US\$ 12.149 millones). Los embarques distintos al cobre generaron el 55% de las ventas al exterior del país en 2022.

El carbonato de litio se posicionó en 2022 como el principal producto de la oferta no cobre, con embarques por US\$ 7.763 millones. Esto representa un incremento del 7,7% con respecto al año 2021 (+US\$ 6.878 millones). De esta forma, el carbonato de litio justificó por sí solo el 8% de las exportaciones del país en 2022.

En 2022, las ventas al exterior del país se dirigieron a un total de 194 destinos, y en 126 de estos, se contabilizaron alzas en el valor de los embarques. Las mayores alzas en términos de valor exportado las exhiben China (+US\$

LA ASOCIACIÓN 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.

4.437 millones), Corea del Sur (+US\$ 1.333 millones), Japón (+US\$ 748 millones), México (+US\$ 447 millones), Bélgica (+US\$ 304 millones), Perú (+US\$ 299 millones), Costa Rica (+US\$ 286 millones), Colombia (+US\$ 271 millones) e India (+US\$ 190 millones).

Las importaciones del país ascendieron a los US\$ 104.407 millones, creciendo 13% con respecto a 2021. En cuanto al comportamiento de las tres principales categorías, se destaca que:

- Los bienes intermedios acumulan internaciones por US\$ 56.012 millones.
- Le siguen los bienes de consumo con importaciones por US\$ 28.602 millones.
- En tercer lugar, los bienes de capital suman US\$ 19.794 millones.

A nivel de productos, el alza de las importaciones fue liderada por las categorías diésel (+US\$ 5.907 millones), productos químicos (+US\$ 4.823 millones), maquinaria (+US\$ 4.703 millones), productos metálicos (+US\$ 3.723 millones), camiones y vehículos de carga (+US\$ 2.880 millones), vestuario (+US\$ 2.856 millones) y automóviles (+US\$ 2.754 millones), también destacan al alza partes y piezas de otras maquinarias y equipos; motores, generadores y transformadores eléctricos; petróleo; carne; gas licuado, entre otros.

En el transporte marítimo internacional, sin duda, la normalización de la pandemia permitió que la cadena de suministro a nivel mundial, volviera a operar en forma más eficiente y con tarifas en niveles más razonables considerando la perspectiva histórica. La congestión portuaria disminuyó en forma importante y la oferta y demanda por transporte se fue ajustando a niveles que permitieron una normalización de los fletes. Sin embargo, el conflicto entre Rusia y Ucrania, el combate a la inflación y otros temas geopolíticos continúan generando incertidumbre y afectando las condiciones económicas en el mundo, de no mediar ajustes importantes en el crecimiento económico debido a estos factores, se prevén mercados navieros en equilibrio.

En general, las construcciones de naves nuevas en astilleros, con algunas excepciones, se encuentran en niveles históricamente bajos debido a la incertidumbre tecnológica en cuanto a los sistemas de propulsión que permitirán eliminar las emisiones de efecto invernadero. El gran desafío hacia el futuro de la industria naviera, es el desarrollo de nuevas tecnologías para permitir un transporte marítimo sustentable y ambientalmente amigable. También existe incertidumbre en cuanto a las regulaciones que se requerirán para cumplir con los compromisos de emisiones de CO2. No hay consenso a nivel mundial en cuanto a los objetivos y hay naciones que están exigiendo metas más ambiciosas, que necesariamente llevarán a regulaciones más exigentes.

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 2022.



Enrique Ide Valenzuela



RØNIA DIAMOND

WILVER

CA5569

RØNIA DIAMOND

Robb-Royce
1972-1977



Presidente
Sr. Enrique Ide Valenzuela



Vicepresidente
Sr. Beltrán Urenda Salamanca

DIRECTORES TITULARES



Sr. Carlos Báez Herrera



Sra. Magdalena Lira Couve



Sr. Raimundo Sánchez
Hanisch

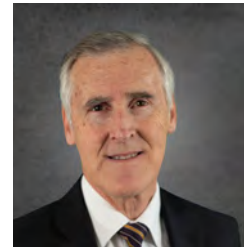
DIRECTORES SUBROGANTES



Sr. Felipe Irarrázaval Ovalle



Sra. Constanza Mac-Lean
Valencia



Sr. Luis Bauerle Fernández



Sr. Jan Vermeij Chamy



Sr. Cristian Widow Lira

ADMINISTRACIÓN



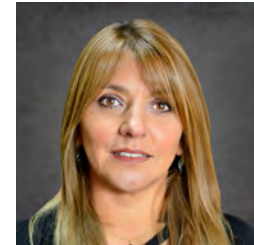
Gerente General
Sr. Ricardo Tejada Curti



Gerente Técnico
Sr. Rosauro Segovia
Montenegro



Contador
Sr. Hernovel Órdenes
Saavedra



Asistente Gerencia
Srta. Carla Lucero Belmar

NUESTRA MISIÓN

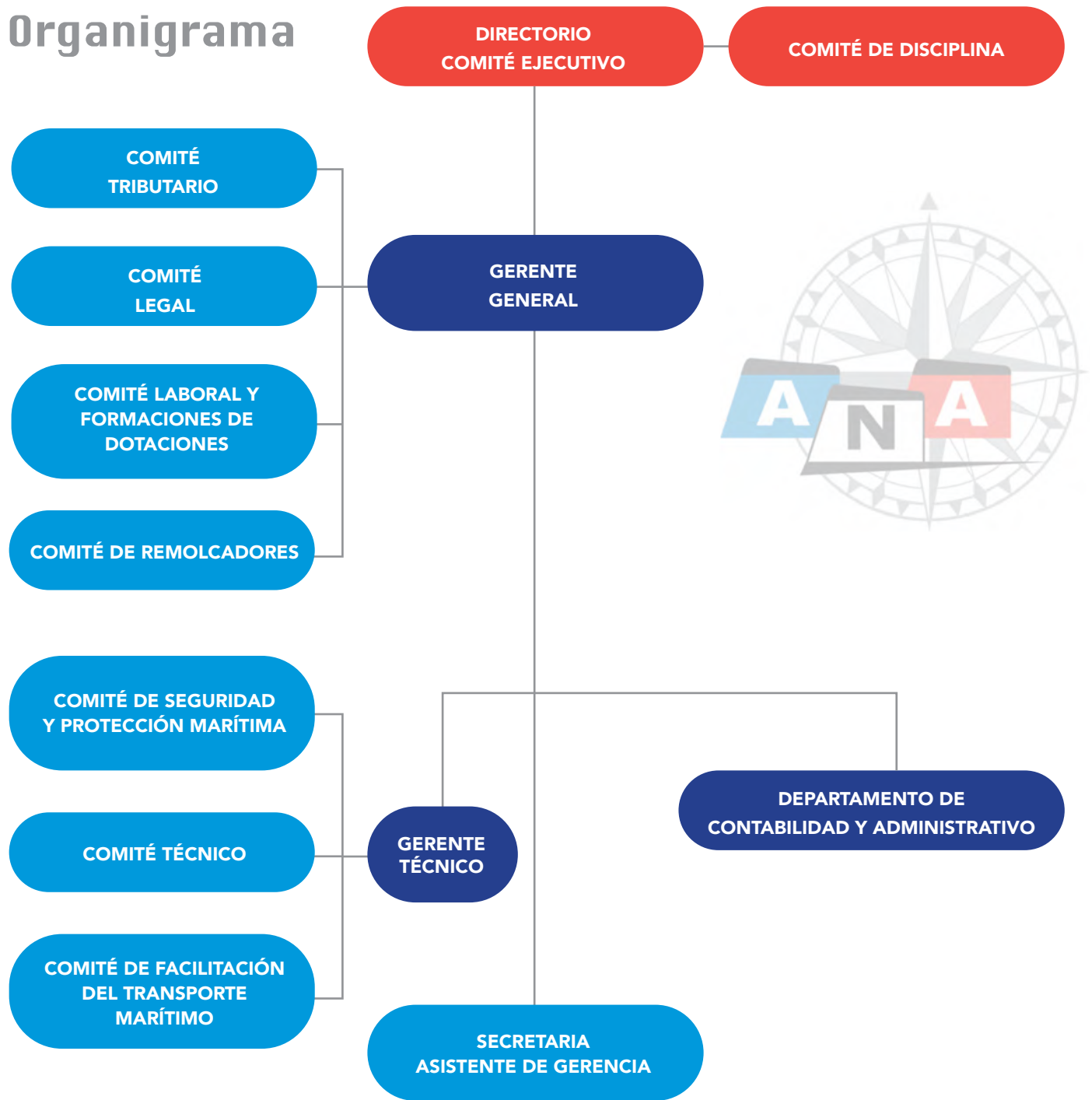
“Fomentar el desarrollo de la Marina Mercante Nacional mediante el logro de condiciones competitivas en el ámbito nacional e internacional”



NUESTRA VISIÓN

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

Organigrama



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 5 miembros y por un Comité Ejecutivo formado por el Presidente, Vicepresidente y un Director de la Organización.

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



CRISIS SANITARIA INTERNACIONAL, COVID-19

A raíz de la crisis sanitaria mundial, producto del Coronavirus o COVID-19, la Asociación ha remitido y actualizado de manera permanente la información y protocolos de procedimientos sanitarios, recibidos por parte del Ministerio de Salud, DIRECTEMAR y de la OMI.

A principios de enero y con el aumento de casos de la nueva variante Ómicron del Coronavirus, y a su vez la detección de contagios, tanto en naves nacionales como extranjeras, la Autoridad Sanitaria adoptó medidas extremas, tales como dejar en cuarentena a naves completas por 8 días, lo cual en algunos casos puso en riesgo la cadena logística del país. Ante tal situación, la Asociación tomó contacto con el Ministerio de Salud, con el Delegado Presidencial Regional y con los SEREMIS de Salud, quienes finalmente accedieron a autorizar el relevo de los tripulantes contagiados, sanitizar la nave y autorizar el zarpe. Si bien la gestión se hizo para naves de bandera nacional, permitió que la medida también se aplicara a naves de bandera extranjera.

Con fecha 8 de marzo, el Ministerio de Salud, publicó la Resolución N°331 Exenta, con un protocolo para puertos y buques ante contagios por COVID-19, lo que permitió a las naves, después de un procedimiento sanitario, seguir operando a pesar de tener contagios a bordo.

A raíz de las últimas modificaciones del Plan Paso a Paso, el cual actualmente se denomina "Juntos Nos Cuidamos", donde se reducen los aforos, las cuarentenas y se elimina la mascarilla, tanto el Ministerio de Salud como la DIRECTEMAR, han ido flexibilizando las medidas sanitarias adoptadas durante los dos últimos años.

No obstante lo anterior, y dado que la Resolución N°331, sobre Protocolo de Puertos y Naves ante el COVID, entrega una facultad demasiado amplia a los SEREMIS de Salud, lo que ha provocado serios problemas, la Asociación solicitó formalmente a la Comisión de Facilitación para el Transporte Marítimo, dependiente





del Ministerio de Transportes, y a la Ministra de Salud, que se modifique el protocolo indicado de acuerdo con la nueva situación de la pandemia y de esa forma se facilite el transporte marítimo.

A pesar de lo anterior, con fecha 27 de octubre, se publicó la Resolución N°1.525 del MINSAL, la cual modificó el anterior protocolo de acción en puertos, pero no las facultades de las SEREMIS.

Durante la primera semana de noviembre, en dos naves de la flota nacional que realizan cabotaje, se detectaron varios casos positivos de COVID. Ante esta situación, la SEREMI de Salud del Biobío ordenó detener las naves, y en el caso del primer buque, se fue alargando el período de cuarentena, por registrarse nuevos casos.

Si bien existen protocolos de salud para estos casos, siendo el N°1.525 el que se debiera haber aplicado en esta condición de Alerta 1 (bajo riesgo sanitario), la autoridad lo aplicó mal, ya que se indica que, en cualquiera de las Alertas Nivel 1, 2 o 3, se permite continuar con las labores del buque, lo cual está consagrado específicamente en el párrafo 2 de la letra C, de ambas resoluciones.

Además, ante la situación descrita, la empresa siempre ofreció reemplazar las personas afectadas para cumplir las DMS y continuar las faenas, lo cual en un principio no fue autorizado.

Bajo este contexto, la Asociación se reunió con el DIRECTEMAR, quien de manera inmediata encargó el tema al Gobernador Marítimo de Talcahuano, el que fue fundamental para resolver positivamente este problema. El principal problema se debe a que, por ley, los SEREMIS de Salud tienen demasiada autonomía para tomar decisiones, independientemente de los protocolos emanados del nivel central.

Independiente de haber resuelto la situación descrita, se solicitó de manera urgente una reunión extraordinaria del Comité de Facilitación para el Transporte Marítimo del MTT, en el cual, entre otros, también participa la Armada, ASONAVE, CAMPORT y Ministerio de Salud.

Producto de estas reuniones, la Asociación remitió al MINSAL, previo acuerdo con ASONAVE y CAMPORT, las observaciones al protocolo vigente objeto sea modificado.

Finalmente, con fecha 19 de diciembre, se recibió un correo desde el Ministerio de Salud, indicando que se corregirían los protocolos, eliminando las facultades discrecionales de los SEREMIS de salud •

MESA DE BUNKER



Con fecha 25 de febrero, el Servicio de Inspecciones Marítimas de la DIRSOMAR, remitió a la Asociación un borrador de "Instructivo de entrada en vigor de la Resolución MEPC. 328(76)", que es el documento que contiene las enmiendas al capítulo 4, del Anexo VI del Convenio MARPOL de la OMI sobre eficiencia energética.

El Instructivo básicamente establece el Índice de Eficiencia Energética para Buques Existentes (EEXI), aplicable a buques nacionales de tráfico internacional de arqueo bruto igual o superior a 400, un Índice de Intensidad de Carbono (CII) que será aplicable a buques nacionales de tráfico internacional de arqueo bruto igual o superior a 5000 y la clasificación (A, B, C, D y E) de la intensidad de carbono operacional, para cada

buque de tráfico internacional de arqueo bruto igual o superior a 5000, todo lo cual debe ser incluido en la Declaración de Cumplimiento Sobre la Notificación del Consumo de Fueloil (DSC).

Para la aplicación de estos nuevos requerimientos, el Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque (SEEMP), ya existente a bordo de todas las naves a las cuales se les aplica el convenio, deberá ser modificado.

El mencionado borrador, fue circulado a todas las empresas asociadas para sus observaciones y aportes.

Con fechas 8 y 9 de marzo, se realizó un seminario internacional, online, organizado por la OMI, sobre "Evaluación de impacto de las medidas adoptadas



sobre los Estados y la flota”, cuyo objeto fue contar con antecedentes y experiencias para modificar las medidas de corto plazo y adoptar nuevas medidas técnicas y operacionales.

Para cumplir la meta definida por la ONU de no aumentar la temperatura en más de 2°C, con relación a la era preindustrial de finales del siglo XIX, la OMI, mediante la resolución MEPC.304(72), de abril de 2018, estableció la estrategia inicial sobre reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) de los buques, con dos metas medioambientales:

a.- Intensidad del carbono del transporte marítimo internacional (CO₂)

Reducir las emisiones de CO₂, como promedio para todo el Transporte Marítimo internacional, en al menos un 40% al 2030 comparado con los niveles del 2008, y proseguir los esfuerzos hacia el 70% el 2050.

b.- Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) procedentes del transporte marítimo internacional.

Reducir el total de las emisiones anuales en al menos un 50% al 2050, comparado con los niveles de 2008, prosiguiendo al mismo tiempo los esfuerzos para suprimirlas gradualmente, acorde con el acuerdo de París.

La estrategia inicial también definió que el año 2023, el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), debería revisar la estrategia y adoptar los cambios. En ese sentido, los países desarrollados incluidos EE.UU.,



la Unión Europea, Japón y las Islas Estados, ya han presentado diversos documentos cuyo propósito final es que el año 2050, las emisiones de CO₂ y GEI, sean cero totales.

Como contraparte, China, apoyada por Rusia y otros países como Brasil y Argentina, presentaron un documento en el cual se solicita considerar una serie de factores tales como el análisis del plan de recopilación de datos de consumo de combustible, en vigor desde el año 2019, producción de combustibles limpios, diseño de nuevos motores, impacto en los estados menos desarrollados, etc., y una vez dimensionado todos esos aspectos, fijar metas de mediano y largo plazo.

El segundo y antiguo tema que ha vuelto a surgir con fuerza, es el establecimiento de una medida de mercado, aplicable a través de un impuesto al combustible.

Ante esta propuesta, China también presentó un documento, apoyado por los mismos países, que consiste en que se establezca un fondo para investigación y desarrollo, pero para los buques que queden categorizados como A ó B en sus CII, se les devuelva una parte de los recursos aportados, y para los de categorías D y E, que sigan contribuyendo al fondo. China solicitó el apoyo de Chile, para ambos documentos, lo que fue rechazado.

Por otra parte, la Cancillería junto a la DGTM, participaron en el grupo de trabajo intersesional del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI, realizado a principios de junio. El trabajo, realizado se puede dividir en los siguientes temas:

- Medidas técnicas y operacionales
- Medidas económicas de mediano plazo
- Revisión de la estrategia

Respecto a las medidas técnicas y operacionales, se analizó el set de directrices pendientes sobre carbono intensidad (CII), que permitirá cumplir con las fechas establecidas en el MEPC 76, es decir, que las medidas adoptadas, puedan entrar en vigor a contar del 1 de enero de 2023.

Entre ellas, la más importante, es la que enmienda el plan de gestión de la eficiencia energética del buque (Plan SEEMP), y en particular la parte 3 que contiene el cálculo del CII.

Con relación a las medidas económicas de mediano plazo que se han presentado como proposiciones, estas se pueden resumir de la siguiente forma:

- Un impuesto, propuesto por Islas Marshall y apoyado por EE.UU., Canadá y Nueva Zelanda.
- Una medida integrada, propuesta por China y apoyada por los países en desarrollo (like minded).
- Un cap & trade propuesto por Noruega, con apoyo más europeo.
- Una medida de Japón, sin un claro apoyo.

La propuesta de China que se apoya bastante en el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR), fue apoyada por la mayoría de los países de la región, entre ellos Brasil, Perú, Argentina, Ecuador y Panamá, además de la India, Arabia Saudita, Rusia, Tailandia e Indonesia.

Después de las discusiones, el grupo de trabajo intersesional concordó en que implementar una medida de mercado, tendría un efecto mucho más rápido que la medida integrada de China, ya que esta va a requerir de la medición del índice de CII, lo que no será tan rápido como la implementación de un impuesto, pero indudablemente, este tema se seguirá discutiendo en profundidad.

Respecto a la revisión de la estrategia, existen básicamente tres posiciones.

La primera es una propuesta de EE.UU., Reino Unido, Australia, Canadá, Jamaica, Japón, Nueva Zelanda, Noruega e Islas Solomon. Es la propuesta con la posición más dura. Indica que deberíamos tener el mayor nivel de ambición al 2050, es decir, que la descarbonización total se realice en el 2050, argumentando que la actual ambición no está alineada con el acuerdo de París.

La segunda propuesta es la de Angola, Argentina,

Brasil, China, Ecuador, India, Malasia, Arabia Saudita, Sudáfrica y Emiratos Árabes Unidos. La propuesta establece que se tiene que revisar la estrategia con una visión comprensiva y alineada con el acuerdo de París, en particular la aplicación del CBDR. Establece además que esta revisión debe ser apoyada por una evaluación de impacto, lo que retrasaría la discusión.

La tercera posición es la de la Unión Europea. Esta propuesta está a medio camino entre las dos primeras. Establece que se debe revisar la ambición al 2050 y definir un progreso el 2040. Propone además incorporar las medidas de corto y mediano plazo.

Finalmente, la Mesa de Bunker acordó que durante el MEPC 78, Chile apoyaría la posición en que se hagan evaluaciones comprensivas de impactos de las medidas de mediano plazo candidatas y que dichas evaluaciones se hagan con la UNCTAD, como contribución para la toma de decisiones de los países.

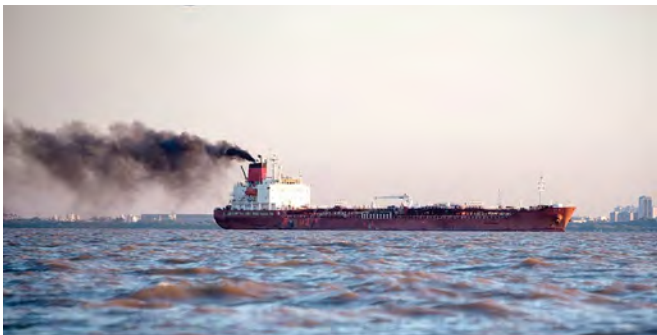
El tema de las medidas económicas fue el que más tiempo tomó y hubo muchas discusiones y confrontaciones.

La Asociación, ha planteado en todas las reuniones de la Mesa de Bunker, la gran oportunidad que tiene Chile de producir y exportar hidrógeno verde y sus derivados, como una alternativa concreta de llegar el 2050, a una descarbonización total.

Respecto a las medidas técnicas y operacionales adoptadas en el MEPC 76, durante el MEPC 78 realizado en junio, se adoptaron las siguientes 10 directrices que la OMI elaboró, para que las enmiendas al Convenio MARPOL sobre eficiencia energética, puedan entrar en vigor, a contar del 1 de enero de 2023:



1. Directrices para el desarrollo del Plan de manejo de la eficiencia energética (SEEMP).
2. Directrices para la verificación y auditoría del SEEMP por parte de la administración.
3. Directrices para la verificación por parte de la administración del consumo de combustibles y carbono intensidad operacional.
4. Directrices para el desarrollo y manejo de la base de datos del consumo de combustibles.
5. Directrices sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética obtenido de los buques existentes (EEXXI).
6. Directrices sobre inspección y certificación del índice de eficiencia energética obtenido de los buques (EEXXI).
7. Directrices sobre el indicador de carbono, intensidad operacional y métodos de cálculo (CII, G1).
8. Directrices sobre las líneas de referencia para el uso del indicador de carbono intensidad operacional (CII, G2).
9. Directrices sobre la clasificación de los buques en base al indicador de carbono intensidad operacional (CII, G4).
10. Directrices provisionarias sobre factores de corrección y ajustes de viaje para el cálculo del indicador de carbono intensidad operacional (CII, G5).



Como se puede apreciar, algunas de estas directrices están dirigidas a las empresas navieras y otras a la administración, sin embargo, estas últimas también deben ser conocidas por las compañías, ya que deben saber lo que se les exigirá. Las directrices fueron circuladas a las empresas asociadas, a través del Comité Técnico de ANA.

Se sugirió a los asociados, tomar contacto con las casas clasificadoras, pues serán esas organizaciones las que deben realizar las mediciones, análisis técnicos e informes para ser presentados a la DGTM y obtener las respectivas certificaciones.

Respecto a la revisión de la estrategia, durante el MEPC 78, se resolvió establecer dos reuniones especiales de trabajo interseccionales, las que deben elaborar una propuesta de nueva estrategia, para que sea discutida en el MEPC 80, que se realizará en el 2023.

Desde mediados de año, la Asociación continuó trabajando junto al Comité Técnico de ANA y a la DGTM en las 10 directrices que enmiendan el capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL, sobre eficiencia energética y que entran en vigor a contar del 1 de enero de 2023.

Para lo anterior, se realizaron dos reuniones. Una previa, que se efectuó el 27 de octubre, entre la ANA y la DGTM, donde la Asociación le indicó a la DIRSOMAR los principales requerimientos para que ellos, como Autoridad Marítima, desarrollarán las directrices nacionales, y una segunda reunión, que se efectuó el 13 de diciembre, con todos los miembros del Comité Técnico, donde la DIRSOMAR presentó el documento "Instrucciones complementarias respecto a la elaboración, verificación y auditorías del Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque, parte III (SEEMP III)", para el cumplimiento de las enmiendas.

Respecto a la reunión del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 79), que se realizó en la OMI entre el 12 y 16 de diciembre, las disputas más importantes que se dieron, fueron las siguientes:

- Se mantienen las dos posiciones antagónicas. Por una parte, la Unión Europea, EE.UU. y Japón que buscan que el 2050 las emisiones de GEI sean cero absoluto, en cambio todo el resto de los países, liderados por China y Rusia, desean que las emisiones de CO2 sean un neto cero, es decir, que se permita compensar.

- Con relación a la estrategia inicial de la OMI, el año 2030, las emisiones de CO2 deberán haber disminuido un 40%, sin embargo, los países desarrollados quieren que esto se adelante al 2025. La

contrapropuesta de los otros países, será que esto no se exija antes del 2027.

- A lo anterior, se debe agregar que durante la última COP 27, realizada entre el 6 y 20 de noviembre pasado, se produjo un quiebre importante de confianza entre los dos bloques, ya que los países desarrollados intentaron desconocer los estudios de impacto en los Estados, realizados por la UNCTAD. Esto indudablemente afectará negativamente las discusiones que se están desarrollando en el MEPC de la OMI •





CRISIS POR FALTA DE DOTACIONES

Durante el año, se continuó con la mesa de trabajo constituida el año 2021, con el fin de buscar soluciones que permitieran de alguna manera disminuir la falta de dotaciones que existe en el país. La mesa está constituida por la DIRECTEMAR, Armadores, Gremios, Colegios y Sindicatos más representativos de la Marina Mercante y de pesca.

La mesa tiene como meta buscar soluciones de corto y mediano 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 convenio internacional, no se pueden modificar por parte de la Autoridad Marítima Nacional.

En el mes de enero, se remitió carta a distintas autoridades y DIRECTEMAR, buscando apoyo político para poder usar el Artículo 14 de la Ley de Navegación, la cual permite la contratación de extranjeros por razones fundadas, como Asociación, se consiguió el apoyo por parte del Ministerio de Transportes y de Economía. A su vez, algunas empresas asociadas solicitaron directamente a la DIRECTEMAR, la posibilidad de contratar a oficiales extranjeros en naves de bandera nacional, lo que finalmente nunca fue autorizado por parte de la autoridad, indicando que no existía el estado excepcional que se requería para autorizarlo.

Dentro de las medidas solicitadas por la Asociación a la mesa de trabajo, la cual es liderada por el DIRINMAR, se solicitó que se parta trabajando en una nueva versión del D.S. 127, que regula la formación del personal embarcado (ex D.S. 90). Nuestra solicitud fue acogida y el DIRINMAR encargó a los gremios, sindicatos y universidades, relacionados con el tema marítimo, que propongan los cambios que debiera tener el nuevo reglamento, considerando que debiera ser cada vez más similar al convenio STCW.

También se solicitó, considerando que la práctica de embarco para los aspirantes a oficial se redujo a la mitad, por la falta de gente disponible, que el Centro de Instrucción y Capacitación Marítima (CIMAR), tome las medidas necesarias para poder evaluar de manera expedita a todos los que se inscriban, ante lo cual la

autoridad se comprometió a aumentar la capacidad del centro.

Producto de lo mismo y como parte de las medidas de la mesa, a raíz de que se incrementaron por parte de las empresas las solicitudes para embarcar, cuando se cumplen las condiciones a oficiales para desempeñar un grado superior a bordo, sin embargo, existían incongruencias en la resolución que regula el tema, lo que estaba generando problemas de aplicación. En esta línea, a solicitud de la Asociación, se modificó la resolución y se publicó una nueva, la Resolución DGTM y MM Ord. N° 12600/758, del 12 de julio de 2022, que "Dispone el procedimiento para el otorgamiento de permisos de embarco en grado superior para Oficiales de la Marina Mercante Nacional".

A contar de esta nueva regulación, este permiso se otorgará por única vez, en cabotaje, por seis meses como máximo, los cuales se entregarán por períodos de 30 días cada vez y será acumulativo. (La anterior resolución solo permitía un período de 30 días).





Durante el mes de octubre, dado que la Circular de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Ordinario N° O-71/036, que establece los principios relativos a la Dotación Mínima de Seguridad (DMS), sus directrices, responsabilidades, orientaciones y el marco para su determinación, la cual a fines del año 2021 se postergó su entrada en vigencia por un año, lo que debiera ocurrir el 1 de enero del 2023, y considerando que la principal razón de la postergación de la entrada en vigencia de la circular fue la grave crisis que vive nuestro país por la falta de dotaciones, se solicitó que nuevamente se considere una nueva postergación de la entrada en vigencia de la circular, lo que finalmente fue confirmado en el mes de diciembre. Aun cuando periódicamente se realizaron reuniones de la mesa de trabajo de falta de personal, la Asociación se reunió con el DIRINMAR, con el fin de analizar los aspectos que tienen relación con ANA por la falta de personal y se pidió dar continuidad a todas las resoluciones de este año 2022, que han ayudado a disminuir la falta de dotaciones.

Con fecha 3 de noviembre, la Dirección del Trabajo publicó un dictamen que tiene relación con la contratación de extranjeros como tripulantes en naves de bandera nacional.

El dictamen toma en consideración dos cuerpos legales, el primero es el Código del Trabajo, siendo este la norma general que da las indicaciones para que cualquier empresa pueda contratar extranjeros. El segundo, es la Ley de Navegación, que se considera como la norma especial. Considerando que nuestro ordenamiento jurídico, especialmente lo contenido en nuestro Código Civil establece que, la norma especial prevalece por sobre la norma general, indicando además, que la contratación de extranjeros en naves nacionales bajo el amparo de la norma especial (Ley de Navegación) solo se podrá aplicar por razones fundadas de manera transitoria y recalando que sólo es en caso de huelga. Con el presente dictamen se aleja aún más la posibilidad de contratar extranjeros en naves nacionales, alternativa que se buscaba por la falta de dotaciones ●



PROYECTO DE LEY QUE ASIMILA EL CÓDIGO DEL TRABAJO AL MLC D.S. 686

Producto del proyecto de ley que adecuaba el Código del Trabajo al MLC, se publicó la Ley N° 21.376, de fecha 1 de octubre del 2021, esta ley considera en su Artículo N° 115 que, "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. En todo caso, el empleador deberá poner a disposición de los trabajadores los medios electrónicos que permitan la presentación de dichos reclamos".

Siendo consecuente con lo indicado en el proyecto de ley, con fecha 9 de julio de 2022, se publicó en el Diario Oficial la Resolución Exenta N°686, por parte de esa Subsecretaría de Estado, la resolución que, "Establece sistema obligatorio de registro y control de

asistencia, horas de trabajo, descansos, y determinación de remuneraciones del personal embarcado, crea mecanismo de interposición de reclamos y quejas a bordo y en tierra de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 115, inciso 5° del Código del Trabajo y deja sin efecto resolución exenta que indica"

Analizado el Decreto Supremo por parte de las empresas asociadas, la ANA y ARMASUR, se llegó a la conclusión de que no existía en el mercado nacional e internacional, alguna empresa que pudiera suministrar dicho software con las condiciones específicas que este establecía. Por otro lado, se consultó con la DIRECTEMAR si el documento había sido trabajado en coordinación con ellos, siendo negativa la respuesta.

A raíz de lo anterior, la ANA se reunió con el Subsecretario del Trabajo, acordando que revisarían los softwares con los que actualmente operan las empresas asociadas y se efectuarían fiscalizaciones, no sancionatorias, de manera de ver en terreno la compatibilidad de lo existente con lo solicitado.

A raíz de la judicialización del tema, producto de las acciones legales interpuestas por ARMASUR, las revisiones y fiscalizaciones quedaron en espera hasta que se pronunciara la justicia, quien finalmente falló a favor de la Dirección del Trabajo.

En el mes de diciembre, se retomaron las reuniones entre la ANA y la Dirección del Trabajo, buscando aplazar la entrada en vigencia, dado que no existe aún en Chile alguna empresa que tenga el software certificado. Con el afán de buscar la mejor solución y cooperación mutua, la Dirección del Trabajo dio un plazo no especificado para la implementación del D.S. 686.

A fines de diciembre, la Asociación contactó a todas las empresas relacionadas del medio para saber si en un plazo determinado contarían con lo requerido por el Gobierno. Con lo anterior se comenzó el trabajo técnico entre las empresas y la ANA, esperando tener la solución durante el mes de abril del 2023 ●



PROYECTO 40 HORAS

En marzo de 2017, mediante el Boletín N°11.179-13, se ingresó a la Cámara de Diputados el proyecto de ley que rebaja la jornada laboral de 45 a 40 horas semanales. Este proyecto en su tramitación inicial llegó a segundo trámite legislativo, sin embargo, fue recién en julio del 2021 que se retomó el proyecto, al indicar el propio Subsecretario del Trabajo, que se encuentra entre los que tienen más alta prioridad legislativa del Gobierno.

Inicialmente, fue la SOFOFA la que tomó la vocería por los gremios empresariales, en síntesis, se transmitió la importancia de avanzar gradualmente en la disminución de la jornada laboral, con la finalidad de hacerla más conciliable con los proyectos de vida, preferencias y necesidades de las personas, sin embargo, para lo anterior, se debe tener en consideración las implicancias

que pueden tener medidas como estas, en relación con la productividad y un escenario económico complejo, que ya considera la tramitación de otros proyectos de ley que aumentarían los costos laborales de las empresas. Bajo este contexto, para que la reducción de jornada no genere impactos negativos en empleos y salarios, es fundamental que vaya de la mano de elementos para incrementar la productividad (gradualidad, heterogeneidad de las empresas y crecientes grados de adaptabilidad).

A fines de agosto, se presentaron las indicaciones al proyecto por parte de los senadores, a partir de ese documento. La Asociación remitió carta e informe técnico a todos los integrantes de la Comisión de Trabajo del Senado, solicitando exponer sus apreciaciones al proyecto.





La presentación que hizo la Asociación, se centró en las modificaciones propuestas a los Artículos 106 y 109 del Código del Trabajo, relacionados con la jornada del personal embarcado, indicando que no se cumple con el fundamento del proyecto de ley, el cual busca mejorar la productividad y con ello bajar la jornada laboral. En el caso del personal embarcado, no es aplicable y sólo incrementaría el costo del transporte marítimo, por cuanto se deberían pagar horas extras por sobre las 40 hrs. Actualmente se pagan por sobre las 45, lo que significa un incremento de 5 horas semanales.

Por otro lado, el Artículo 109, con la modificación propuesta, reduce también la jornada laboral de 45 a 40 horas semanales, incorporando el sábado como día no laboral, donde al estar en puerto no se podría trabajar a menos que sean maniobras o actividades absolutamente necesarias, debiendo compensar las horas posteriormente.

Durante este periodo, la comisión del Senado recibió a más de 42 organizaciones relacionadas con distintas actividades económicas del país, en la mayoría de los casos, se han hecho presente los inconvenientes de la aplicación de la reducción de la jornada en cada situación.

En las siguientes sesiones de la comisión, se analizaron y aprobaron aquellos artículos específicos, donde existía acuerdo entre los integrantes de la comisión, la mayoría de ellos relacionados con jornadas de trabajo especiales, siendo el primero en ser aprobado el artículo que reduce la jornada laboral de 45 a 40 horas semanales.

Durante los meses de noviembre y diciembre, la Asociación se reunió con asesores de algunos integrantes de la Comisión de Trabajo del Senado, con el fin de dar a conocer su propuesta y plantear la posición de este gremio, en lo relacionado a los Artículos 106 y 109, que afectan directamente a la jornada laboral del personal embarcado.

En relación al Artículo 109, dada la insistencia del Gobierno de modificarlo, la Asociación presentó una

alternativa a los asesores de algunos senadores, la que también fue consensuada con el asesor laboral de ANA, el Comité de Personal y ARMASUR, con la que existiría acuerdo en la Comisión de Trabajo del Senado. De la forma que quedaría el nuevo artículo, no afectaría en nada al transporte marítimo y pasaría a ser consecuente con el Artículo 106.

Entre noviembre y diciembre, el proyecto se puso múltiples veces en tabla, sin lograr ser tratado en la Comisión, dejando su tramitación para el año 2023 ●



LIMPIEZA DE CASCO A FLOTE

La DGTM, acogiendo una solicitud de la Asociación, en agosto de 2016, autorizó la limpieza de casco sin captura para naves en servicio de bahía, con eslora menor a 40 metros. Esta resolución está dirigida principalmente a los remolcadores, que son los que reúnen ambas condiciones.

Posteriormente, en agosto de 2018, la DGTM autorizó la limpieza de hélice, timón y zonas nicho sin captura, sólo a naves mercantes de bandera chilena en cabotaje.

Luego, en diciembre de 2018, la DGTM autorizó la limpieza de casco con captura para naves mercantes que enarbolan pabellón chileno de Arqueo Bruto (AB) mayor de 50, para naves reputadas como chilenas, cuya permanencia en aguas territoriales haya sido superior a dos meses y para naves mercantes de bandera nacional y extranjera, de tráfico internacional, que les podría afectar para la seguridad de la navegación.

Dado algunos problemas surgidos en la interpretación y aplicación de las tres primeras normas vigentes, la DGTM informó a esta Asociación, a principios de

agosto de 2021, que había resuelto refundir las tres normas relacionadas en una sola circular, para lo cual se solicitó a esta Asociación y a las empresas que realizan limpieza de casco, a realizar sus aportes.

A mediados del mes de abril, considerando que el avance era muy lento, se solicitó al DIRINMAR una reunión, la que se efectuó el 28 de abril, con la concurrencia del Comité Técnico de ANA, en la cual el DIRINMAR resolvió lo siguiente:

1. Reactivar el plan piloto para que los buques que se registren en dicho plan, realicen limpieza de casco sin captura, en los puertos de Antofagasta, Valparaíso y Talcahuano.
2. Recibir en un plazo de 30 días, las sugerencias y observaciones a las tres normas vigentes.
3. Establecer una base de datos con todos los parámetros y características de las naves que serán objeto de las limpiezas, de tal forma de establecer una base de datos y no atrasar las autorizaciones y acortar el plazo de solicitud de limpieza.





Con fecha 26 de mayo, la Asociación se reunió con las principales empresas locales que realizan esta labor, donde se analizaron los aspectos más importantes que se deben corregir para que el nuevo documento que aglutine las tres normas vigentes (naves en servicio de bahía, con eslora menor a 40 metros, dirigida principalmente a los remolcadores - zonas nicho – limpieza con captura para naves chilenas, más el plan piloto), realmente permita facilitar las limpiezas de casco a flote.

En cumplimiento a lo solicitado por el DIRINMAR, durante la última reunión donde se analizó este tema, con fecha 28 de julio, esta Asociación remitió a la DIRINMAR una propuesta de nueva circular, la que se estima considera todas las naves de propiedad de los armadores chilenos, dependiendo del tipo y tamaño, tráfico y rutas, pabellón, propiedad de los buques y nivel de incrustación, siendo estos los siguientes:

- A. Naves de servicio de bahía (menores a 40 metros de eslora).
- B. Naves mercantes chilenas que operen dentro de una ecorregión.
- C. Naves mercantes chilenas en cabotaje y naves reputadas cuya permanencia en aguas territoriales chilenas haya sido superior a dos meses.
- D. Naves mercantes chilenas que realizan tráfico internacional y naves de propiedad de armadores chilenos que enarbolan pabellón extranjero.
- E. Pulido de hélice, timón, eje y/o zonas nicho para naves mercantes de bandera chilena y extranjera que lo requieran por seguridad para la navegación.





Con estos cambios, se pretende incorporar a la circular, a todos los buques de propiedad de armadores chilenos que enarbolan pabellón extranjero; la limpieza de casco sin recuperación en forma permanente y no como un plan piloto, y la limpieza en Valparaíso para naves de bunkering.

Paralelamente, se realizaron reuniones de coordinación con algunas de las empresas que proporcionan este servicio, para facilitar y agilizar la nueva normativa.

No obstante que este es un trabajo en el que debieran haber realizado sus aportes todos los que de una u otra forma participan de esta actividad, incluyendo a las empresas que realizan estos trabajos, la ANA fue la única organización que elaboró un proyecto consolidado de lo que debiera ser la futura norma y que fue remitido a la DGTM.

A mediados de septiembre, se realizó una reunión de trabajo con la DIRECTEMAR, donde se informó a esta Asociación que el proyecto presentado por la ANA es un documento completo, no obstante, la norma debe ser consistente con las normas medioambientales para evitar el daño que producen las especies marinas exóticas invasivas y, por lo tanto, que no se contraponga con las normas nacionales establecidas por el Ministerio del Medio Ambiente.

Con fecha 2 de diciembre, la DIRINMAR informó a esta Asociación, que dividirán este trabajo en dos fases. Por el momento, la Autoridad Marítima está elaborando un documento con instrucciones complementarias e interpretativas, basándose en el trabajo que hizo ANA, para que las tres normas existentes puedan ser usadas en forma más expedita y menos burocráticas. Posteriormente, y dependiendo del funcionamiento de esta nueva forma de aplicar la normativa, se consolidará en una sola o se dejará tal como está •



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

La Asociación Nacional de Armadores, mantuvo una comunicación fluida y constante con la Autoridad Marítima, a través de una serie de reuniones formales e informales, las cuales se realizaron por medio de cartas, correos electrónicos y comunicaciones telefónicas, permitiendo dar una pronta solución a los problemas e inconvenientes propios de las operaciones marítimas.

Del mismo modo, la DIRECTEMAR envió a esta Asociación varios proyectos de circulares marítimas, que norman diversos temas, como por ejemplo, la circular sobre buques UMS y la norma sobre Ciberseguridad Marítima, para que los armadores remitieran sus observaciones y aportes técnicos.

Debido a las restricciones propias que impone la pandemia COVID-19, durante el año 2022, no se pudieron realizar todas las reuniones con la frecuencia deseada, sin embargo, y teniendo presente en todo momento las precauciones sanitarias, la administración tuvo varias reuniones presenciales, tanto en ANA como en la DGTM, con Oficiales de las Direcciones Técnicas, las cuales se esperan regularizar durante el 2023.

Con relación a los pocos contagios que se produjeron a bordo de algunos buques de la flota chilena, la Autoridad Marítima siempre apoyó a la Asociación, 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.

Respecto a la ratificación del convenio de la OMI, "Fondo internacional de indemnización por daños producto de derrames de hidrocarburos o Fondo 1992", donde participan el MINREL, DIRECTEMAR y ANA, sólo queda pendiente la definición del organismo público, que anualmente, debe remitir la información de la cantidad de hidrocarburo importado por las empresas chilenas, para el cálculo de las contribuciones a pagar al Fondo, tarea en que la DIRECTEMAR ha estado contribuyendo a resolver. No obstante a las



gestiones realizadas por esta Asociación, hasta fines de 2022, el Ministerio de Defensa no ha dado respuesta a la Cancillería para avanzar en la ratificación.

Con relación al proyecto que pretende modificar 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 DGTM, en todas las instancias, ha expresado su preocupación por la potencial pérdida de reserva estratégica, debido a que los navieros chilenos, lo más probable es que prefieran operar las naves con otra bandera.

Durante el año, la DIRECTEMAR, para dar solución y tomar una serie de medidas tendientes a mitigar la falta de dotaciones para las naves mercantes y especiales, mantuvo las reuniones presenciales periódicas, integrada por los armadores y todos los gremios que



trabajan en la industria naviera y de pesca, tanto en Valparaíso como en Talcahuano, Puerto Montt y Punta Arenas.

Una de las medidas más importantes, fue postergar en un año 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 2023, entrará en vigor el 1 de enero de 2024.

Del mismo modo, se prorrogó hasta junio de 2023, la resolución que autoriza desempeñarse en Grado Superior, a los Pilotos Costeros, Capitanes Costeros y Motoristas 2°.

Además de los temas puntuales mencionados, se trabajó en conjunto y siempre coordinadamente, como integrantes de la Comisión de Facilitación y Simplificación del Transporte Marítimo, como en la VUMAR, que preside el Ministerio de Transportes y en la Mesa de Bunker que lidera la Cancillería ●

VENTANILLA ÚNICA MARÍTIMA (VUMAR)

La OMI, a través del Comité FAL, ya establecido en Chile, solicitó a los países miembros, que se implementara una Ventanilla Única Marítima, VUMAR, para integrar a los distintos actores y procesos que intervienen en el Transporte Marítimo y con ello permitir a los usuarios públicos y privados, un acceso sistematizado, a través de una plataforma digital centralizada, a los datos, formularios y certificados navieros, necesarios para la planificación, y operación portuaria y logística.

En esta plataforma, también están consideradas otras aplicaciones tales como el SICEX (Sistema Integrado de Comercio Exterior, dependiente del Ministerio de Hacienda) y el SIAN (Sistema Integral de Atención a la Nave, dependiente de la DIRECTEMAR), entre otras.

Para desarrollar todo el proyecto, inicialmente el trabajo se dividió en el módulo de recepción, que incluía a 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 practica y puertos.

En enero de 2022, durante una reunión extraordinaria, de la Comisión de Facilitación del Ministerio de Transportes, el Servicio Nacional de Aduanas, informó que para el año 2022, no había asignado el presupuesto necesario para la integración de los sistemas con los otros servicios públicos y los módulos que se están desarrollando, lo cual generaría un retraso de la puesta en marcha del proyecto en a lo menos un año, dado que, si bien los sistemas estarían listos, no se podrían integrar.

Si bien el proceso de desarrollo informático continuó avanzando según lo planeado, y que Aduana se integrará una vez que tenga los recursos, como Asociación manifestamos nuestra preocupación por la falta de gestión, lo que generará un atraso considerable en el proyecto.





Con el propósito de darle una formalidad jurídica a la VUMAR, el 25 de abril de 2022, el Ministerio de Transportes, publicó en el Diario Oficial, el Decreto Supremo N° 8 que “Establece Comisión Técnica, dispone normas sobre facilitación y simplificación de la documentación en el transporte marítimo, crea la Ventanilla Única Marítima y deroga Decreto Supremo N° 313, de 1996, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones”.

Durante el mes de agosto, se debía terminar la integración con todos los servicios públicos que integran la VUMAR, sin embargo, por atrasos con el SICEX, SAG y el Ministerio de Salud, no se pudieron realizar todas las pruebas de integración. El SAG y MINSAL resolverían sus problemas durante las primeras semanas de diciembre, sin embargo, el SICEX estaría listo durante enero o febrero de 2023.

Al igual que para el año 2022, Aduana informó que nuevamente, no se les asignó presupuesto a ellos

como servicio para el 2023, lo cual impide terminar, de manera integral, la implementación de la VUMAR.

La Asociación remitió una carta al Ministro de Transporte con copia a todos los organismos que participan en la VUMAR, con el fin de dar a conocer la preocupación de la Asociación. Se volverá a plantear el tema en las reuniones de la Comisión de Facilitación para el Transporte Marítimo.

No obstante todos los inconvenientes, durante el año, se realizaron pruebas específicas con los servicios de la región del Biobío, de tal forma que, a contar del 2023, cuando se inicie la marcha blanca, sean los puertos de esa zona los primeros en beneficiarse de este proceso.

En cuanto a la marcha blanca, que estaba programada para enero, se postergó para marzo de 2023. Donde se contempla realizar seminarios orientados a los usuarios, sesiones de capacitación, manuales, videos y en general dar una amplia difusión ●



OFICIALES MERCANTES INTEGRAN CURSO EN ACADEMIA DE GUERRA NAVAL

Al igual que los dos últimos años, el 2022, Oficiales de la Marina Mercante participaron en el Curso de Informaciones (CINFO) de la Academia de Guerra Naval, participando y egresando del curso 2 Capitanes de Alta Mar.

Para el 2022, si bien existían cuatro cupos disponibles, solo pudieron realizar el curso dos Oficiales, esto debido a la crisis por falta de dotaciones que está viviendo nuestra Marina Mercante y que afecta a todos los grados.

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 durante muchos años Oficiales Mercantes no participaron en el CINFO. 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 los Oficiales y Gente de Mar de la Marina Mercante Nacional, son parte de la reserva naval en caso de conflicto o necesidades internas del país, como lo puede ser en caso de catástrofes o desastres naturales.

Para el año 2023, ya se encuentran abiertas las postulaciones, los que serán seleccionados en marzo del 2023.

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



TRAMITACIÓN DE LA TARJETA DE TRIPULANTES Y MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO DE EXTRANJERÍA

A raíz de algunos problemas que tuvieron los buques con bandera extranjera y reputados, durante los años 2021 – 2022, para la extensión de las Tarjeta de Tripulantes (Shore Pass) por más de 30 días, donde se llegó a detener a los buques, interrumpir los zarpe e incluso aplicar multas, se realizaron gestiones y reuniones con el Ministerio del Interior para buscar una solución al problema.

Como resultado de las gestiones realizadas por la Asociación, apoyada por otras organizaciones, con fecha 28 de enero de 2022, ese Ministerio publicó el D.S. N° 23, que “Establece las subcategorías migratorias de permanencia transitoria”, que considera, por un lado, otorgar Tarjetas de Tripulantes por 90 días, en lugar de los 30 anteriores, independiente de la permanencia de la nave en el país y prorrogable por otros 90 días más. Por otra

parte, se eliminó la “Tarjeta Especial de Tripulante”, la cual generaba gran problema.

El único tema que quedaba pendiente por resolver, es que no existía un mecanismo para otorgar Tarjetas de Tripulantes cuando el buque permanece más de 180 días en el país, como ocasionalmente ocurre con los buques reputados.

Este tema fue planteado por esta Asociación a la Subsecretaría del Interior, a través de la Comisión de Facilitación del Transporte Marítimo (MTT), y como solución se resolvió implementar una segunda prórroga por 90 días más, con lo cual se estima que los problemas quedaron resueltos.

Hasta diciembre de 2022, no se recibieron reportes de problemas al respecto •





INDICADORES Y ESTADÍSTICAS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

1.1.- ARMADORES Y NAVES QUE CONFORMAN LA FLOTA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL CON MATRÍCULA Y BANDERA CHILENA AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2021

NAVE	N° MATRÍCULA	CONSTRUCCIÓN		T O N E L A J E S			DOTACIÓN		ESLORA	MANGA	PUNTAL	TIPO NAVE
		AÑO	PAIS	T.R.G.	T.R.N.	T.D.W.	OFS	TRI				
Armador: Naviera Ultravav 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
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
Ultra Tolhuaca	3.487	2015	Japón	22.469	12.174	37.429	12	21	179,3	30,0	14,3	Granelero
Total				194.825	151.853	426.012	121	149				
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.												
Agustin	3.440	1972	Inglaterra	579	211	485	4	4	42,8	16,1	6,9	Carga General
Anna Martin	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	0	4	4	43,1	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 Cárcamo	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
Isla Maillen	3.322	1983	Dinamarca	997	537	1.604	5	5	61,6	10,2	5,6	Carga General
Isla Mechuque	3.482	1982	Dinamarca	1.510	822	2.166	3	4	72,5	11,4	6,7	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
Michalis	3.160	2007	Chile	140	62	150	2	6	30,5	7,0	3,1	Carga General

1.1.- ARMADORES Y NAVES QUE CONFORMAN LA FLOTA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL CON MATRÍCULA Y BANDERA CHILENA AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2021



NAVE	N° MAT- RIC.	CONSTRUCCIÓN		T O N E L A J E S			DOTACIÓN		ESLORA	MANGA	PUNTAL	TIPO NAVE
		AÑO	PAIS	T.R.G.	T.R.N.	T.D.W.	OFS	TRI				
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
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	25.871	12.847	33.059	125	126				
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	Pje. 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
Balder	3.479	2001	Paises Bajos	1.978	1.146	3.002	7	7	78,6	12,1		Carga General
Ballena	2.460	1985	Perú	224	88	254	0	0	33,0	8,2	3,9	Carga General
Bragi	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			219	67	108	1	1	29,8	8,0	3,0	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
Jörd	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
UII	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	11.100	4.990	14.735	62	72				
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
Marchigue	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 Butachauques	3.310	1971	Dinamarca	1.097	421	1.126	5	4	57,0	11,0	6,2	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	5.502	2.974	7.254	25	20				
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

FUENTE: DIRECTEMAR

MARINA MERCANTE NACIONAL



1.1.- ARMADORES Y NAVES QUE CONFORMAN LA FLOTA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL CON MATRÍCULA Y BANDERA CHILENA AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2021

NAVE	N° MATRIC.	CONSTRUCCIÓN		TONELAJES			DOTACIÓN		ESLORA	MANGA	PUNTAL	TIPO NAVE
		AÑO	PAIS	T.R.G.	T.R.N.	T.D.W.	OFS	TRI				
Cecilia	3.184	2007	Chile	376	136	43	6	5	37,3	11,0	3,5	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	4.607	1.505	5.331	54	65				
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: Naviera Paredes S.A.												
Don Juan	2.940	1997	Chile	387	116	361	4	7	49,6	12,4	2,8	Transbordador
Alonso de Ercilla	3.020	2001	Chile	397	119	375	0	0	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
Pucatue	3.198	2002	Chile	457	176	557	6	8	48,3	10,3	3,7	Carga General
Quellonina II	3.486	2008	Singapore	1.681	504	2.310	7	4	73,3	16,0		Carga General
			Total	4.140	1.320	4.656	26	33				
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: 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: Luis Rigoberto Paredes Muñoz												
Quellonina	3.419	2006	Malasia	1.668	500	2.346	6	7	73,3	16,0	4,8	Carga General
Armador: Agencias Universales S.A.												
Agunsa 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: Servicios Marítimos y Transportes S.A.												
Bronco	2.856	1994	Chile	922	300	1.200	4	5	57,1	10,0	5,6	Carga General
Guallatire	2.726	1980	Chile	484	170	617	4	4	46,5	10,0	4,9	Carga General
Candelo	2.670	1963	El Salvador	239	72	250	4	5	32,4	6,5	3,8	Carga General
			Total	1.645	542	2.067	12	14				

1.1.- ARMADORES Y NAVES QUE CONFORMAN LA FLOTA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL CON MATRÍCULA Y BANDERA CHILENA AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2021

NAVE	N° MATRIC.	CONSTRUCCIÓN		TONELAJES			DOTACIÓN		ESLORA	MANGA	PUNTA	TIPO NAVE
		AÑO	PAIS	T.R.G.	T.R.N.	T.D.W.	OFS	TRI				
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				
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: 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

FUENTE: DIRECTEMAR

MARINA MERCANTE NACIONAL



1.1.- ARMADORES Y NAVES QUE CONFORMAN LA FLOTA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL CON MATRÍCULA Y BANDERA CHILENA AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2021

NAVE	N° MAT- RIC.	CONSTRUCCIÓN		T O N E L A J E S			DOTACIÓN		ESLORA	MANGA	PUNTAL	TIPO NAVE
		AÑO	PAIS	T.R.G.	T.R.N.	T.D.W.	OFS	TRI				
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 Antártica SPA												
Melina III	3.278	1980	Grecia	678	203	792	2	2	60,0	13,6	3,0	Carga General
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
Llacolén	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	Pje. 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				
Armador: Constantino Kochifas Cárcamo												
Alexis	3.021	1969	Inglaterra	261	96	250	4	4	33,5	7,0	3,9	Carga General
Skorpis 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

FUENTE: DIRECTEMAR

1.1.- ARMADORES Y NAVES QUE CONFORMAN LA FLOTA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL CON MATRÍCULA Y BANDERA CHILENA AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2021

NAVE	N° MATRIC.	CONSTRUCCIÓN		T O N E L A J E S			DOTACIÓN		ESLORA	MANGA	PUNTAL	TIPO NAVE
		AÑO	PAIS	T.R.G.	T.R.N.	T.D.W.	OFS	TRI				
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: Naviera Navamar Ltda.												
Albatros II	2.640			192	72	180	4	4	33,8	7,0	3,7	Carga General
Isla Añihue	3.430	2008	Peru	176	94	217	4	4	32,0	7,0	3,5	Carga General
			Total	368	166	397	8	8				
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 Cía. Ltda.												
Caleman II	3.302	2011	Chile	287	86	255	2	7	34,6	11,5	2,5	Transbordador
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: 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 - Ejercito 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: Juan Reinaldo Ulloa Cárcamo												
Don Fernando	3.045	2001	Chile	160	48	192	4	3	27,0	9,0	2,3	Carga General
Armador: Transportes Otway Spa.												
Pía José	3.049	2002	Chile	158	47	192	4	4	31,8	8,2	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 Acuícolas 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				
Armador: Instituto Antártico Chileno												
Karpuj	3.403	2015	Chile	95	28	170	4	4	24,3	5,2	3,0	Científico

FUENTE: DIRECTEMAR

MARINA MERCANTE NACIONAL

1.1.- ARMADORES Y NAVES QUE CONFORMAN LA FLOTA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL CON MATRÍCULA Y BANDERA CHILENA AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2021



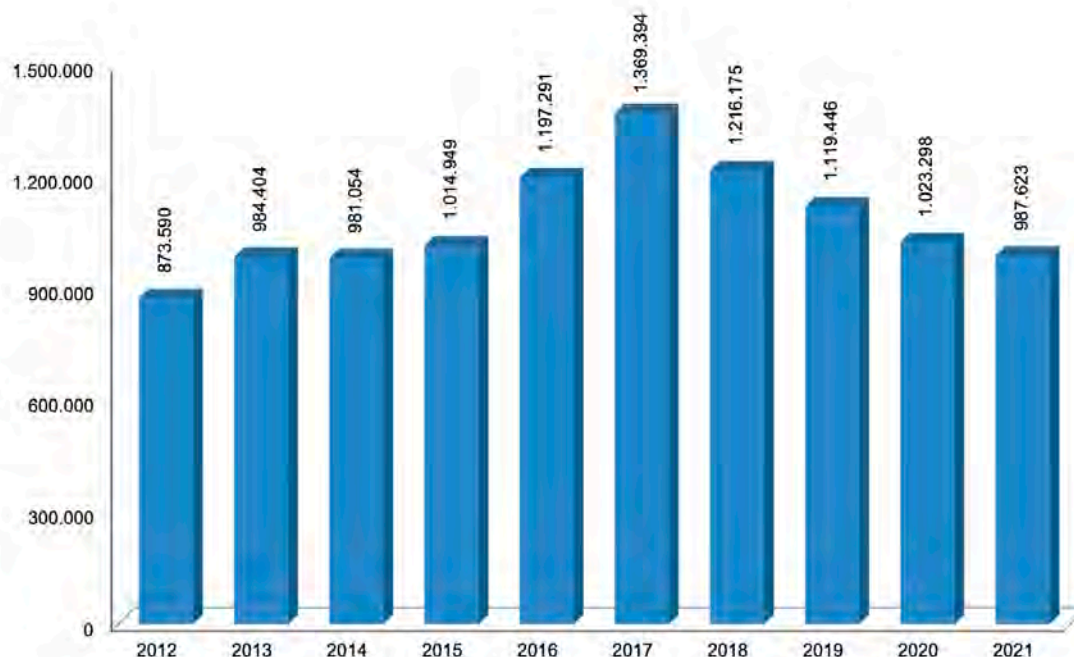
NAVE	N° MATRIC.	CONSTRUCCIÓN		TONELAJES			DOTACIÓN		ESLORA	MANGA	PUNTALE	TIPO NAVE
		AÑO	PAIS	T.R.G.	T.R.N.	T.D.W.	OFS	TRI				
Armador: Servicios Marítimos S.A.												
Ventisqueros	2.959	1965	Chile	163	49	168	0	1	28,5	6,4	3,5	Carga General
Armador: Sergio Alberto Navarro Melián												
Sergio 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: Naviera Coho SPA												
Coho	3.040	2001	Chile	163	49	140	4	4	32,79	9	2,2	Carga General
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: 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: 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 Dep. Costera
Armador: Turismo y Transportes Taitao S.A.												
Tiffara	3.171	1968	Inglaterra	170	51	44	1	2	25,7	6,7	3,4	Embarcación Dep. 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 Dep. 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 Dep. 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 Dep. Costera

1.1.- ARMADORES Y NAVES QUE CONFORMAN LA FLOTA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL CON MATRÍCULA Y BANDERA CHILENA AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2021

NAVE	N° MATRIC.	CONSTRUCCIÓN		TONELAJES			DOTACIÓN		ESLORA	MANGA	PUNTA L	TIPO NA VE
		AÑO	PAIS	T.R.G.	T.R.N.	T.D.W.	OFS	TRI				
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: Naval Chile SPA												
Ñandu	3.134			121	36	37	4	4	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 Zelandia	145	43	29	0	0	31,6	7,8	3,7	Embarcación Dep. de Alta Mar
Armador: Joaquín Álvarez Estefo												
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				648.787	346.539	987.623	1.104	1.512				

FUENTE: DIRECTEMAR

GRÁFICO 1: TDW DE LA FLOTA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL. AÑOS 2012 AL 2021

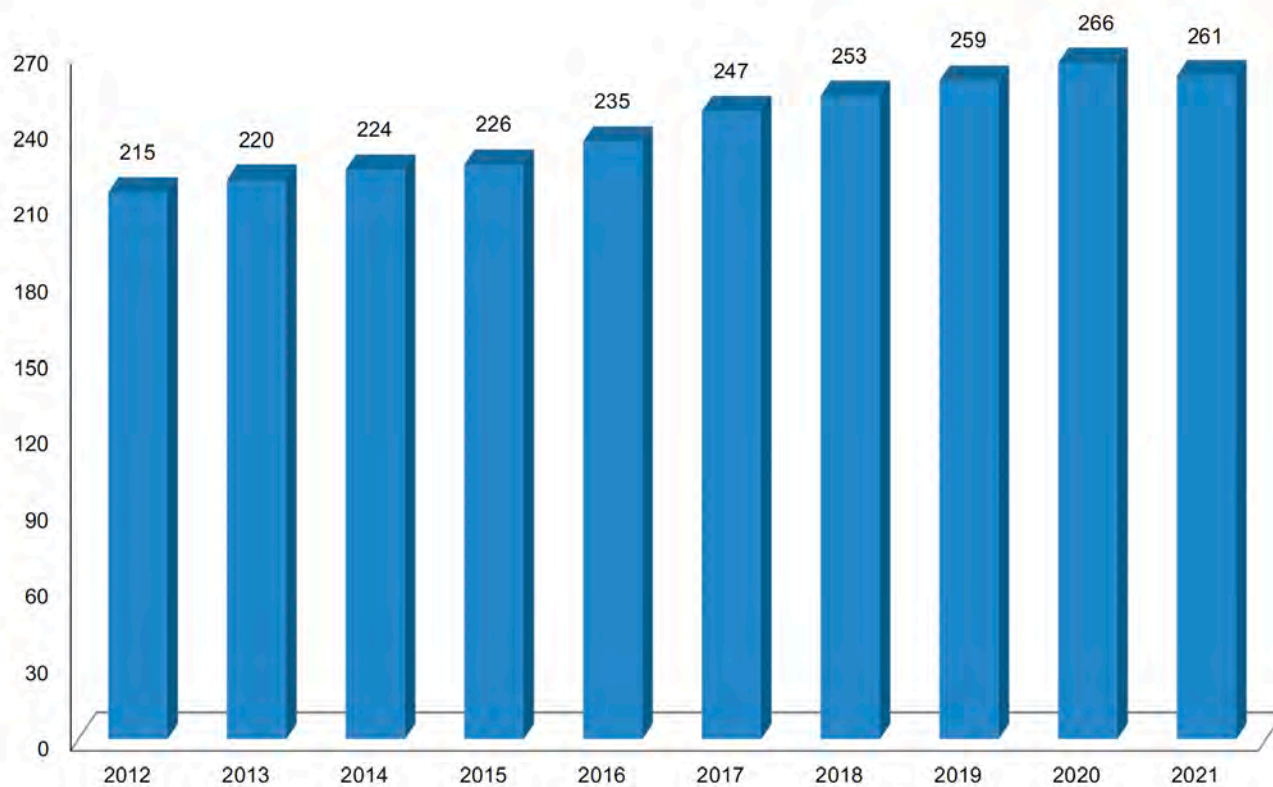


FUENTE: DIRECTEMAR



1.1.- ARMADORES Y NAVES QUE CONFORMAN LA FLOTA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL CON MATRÍCULA Y BANDERA CHILENA AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2021

GRÁFICO 2: NÚMERO DE NAVES QUE CONFORMAN LA FLOTA DE MARINA MERCANTE NACIONAL DESDE 2012 AL 2021



FUENTE: DIRECTEMAR

1.3.- RESUMEN DE LA FLOTA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL CON MATRÍCULA Y BANDERA NACIONAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 2021

NRO.	ARMADORES	NRO. NAVES	T.R.G.	T.R.N.	T.D.W.	% T.D.W.	OFS	TRI
1	Naviera Ultravav Ltda.	13	194.825	151.853	426.012	43,1%	121	149
2	Compañía Marítima Chilena S.A.	5	127.660	58.725	212.014	21,5%	53	58
3	C.S.A.V. Austral S.A.	3	95.198	41.126	117.260	11,9%	34	40
4	Empresa Marítima S.A. - Empremer	2	47.027	23.115	69.400	7,0%	19	23
5	Transportes Marítimos Kochifas S.A.	29	25.871	12.847	33.059	3,3%	125	126
6	Navimag Carga S.A.	3	37.189	12.914	17.311	1,8%	33	36
7	Detroit Chile S.A.	15	11.100	4.990	14.735	1,5%	62	72
8	Inversiones Las Cubmes Ltda.	10	4.799	2.119	6.447	0,7%	39	43
9	Naviera y Transportes Marítimos Sur Austral Ltda.	5	5.502	2.974	7.254	0,7%	25	20
10	Logística Marítima y Terrestre Ltda.	4	3.700	2.071	5.481	0,6%	18	17
11	Compañía Naviera Frasal S.A.	12	4.607	1.505	5.331	0,5%	54	65
12	Transbordadora Austral Broom Ltda.	14	8.858	2.751	4.761	0,5%	64	93
13	Naviera Paredes S.A.	6	4.140	1.320	4.656	0,5%	26	33
14	Transportes Antarctic Cargo Ltda.	1	2.664	799	4.034	0,4%	2	8
15	Naviera Tenglo Limitada	1	2.305	1.034	3.300	0,3%	5	4
16	Sociedad Gastronómica Salón Nomade Ltda.	1	2.493	1.449	3.205	0,3%	6	6
17	Conglomerantes y Cales de Chile S.A.	2	2.548	1.263	2.535	0,3%	3	4
18	Luis Rigoberto Paredes Muñoz	1	1.668	500	2.346	0,2%	6	7
19	Agencias Universales S.A.	1	1.543	701	2.147	0,2%	7	7
20	Transportes Marítimos Miramar S.A.	1	1.178	771	2.071	0,2%	0	0
21	Servicios Marítimos y Transportes S.A.	3	1.645	542	2.067	0,2%	12	14
22	Sociedad Naviera Dap Mares Ltda.	2	2.356	635	1.969	0,2%	14	18
23	Naviera G.V. S.A.	1	997	578	1.563	0,2%	6	7
24	Naviera Cruz del Sur Ltda.	3	1.984	596	1.545	0,2%	16	34
25	Navimag Kool SPA	1	996	405	1.536	0,2%	4	2
26	Banco de Chile	4	2.040	613	1.503	0,2%	22	34
27	Naviera Austral S.A.	2	2.886	866	1.395	0,1%	16	31
28	Naviera Tania Spa	1	1.017	485	1.394	0,1%	5	8
29	Naviera Deltamar S.A.	1	1.440	580	1.389	0,1%	6	6
30	Transportes Puelche S.A.	3	2.974	929	1.306	0,1%	15	14
31	Soc. Servicios Marítimos y Portuarios Altamar Ltda.	3	1.149	383	1.300	0,1%	5	4
32	Sociedad Marítima y Comercial Somarco Ltda.	3	3.984	1.195	1.282	0,1%	12	20
33	Transportes Patagonia Wellboat Ltda.	1	1.067	321	1.126	0,1%	6	5
34	Transportes Fluviales Corral S.A.	1	958	287	1.103	0,1%	5	9
35	Empresa Turística Ñitru Ltda.	1	144	68	1.082	0,1%	0	0
36	Dirección de Vialidad, Ministerio de Obras Públicas	4	1.366	435	1.054	0,1%	9	21
37	Transportes Austral S.A.	2	2.257	677	1.000	0,1%	5	14
38	CPT Empresas Marítimas S.A.	2	1.931	580	998	0,1%	13	26
39	Primus Capital Leasing Spa	3	837	342	880	0,1%	9	9
40	Naviera Antártica SPA	1	678	203	792	0,1%	2	2
41	Naviera Puelche S.A.	3	711	266	784	0,1%	11	15
42	Transportes Marítimos Geo Australis	1	4.508	1.508	782	0,1%	10	51
43	Dirección de Obras Portuarias	3	1.623	487	739	0,1%	10	36
44	Transportes Marítimos Vía Australis S.A.	1	4.528	1.513	668	0,1%	8	51
45	Naviera Iorana Ltda.	1	539	285	632	0,1%	4	5
46	Soc. Naviera y Transportes Atahualpa Ltda.	2	576	221	574	0,1%	0	0
47	Empresa de Servicios Marítimos y Portuarios Hualpen Ltda.	1	226	68	570	0,1%	0	0
48	Fisco de Chile	2	502	150	562	0,1%	3	3
49	Sobarzo Cabezas Luciana de las Mercedes	1	421	202	560	0,1%	3	16
50	Costa Austral Spa	1	1.037	343	551	0,1%	7	25
51	Inversiones la Quellonina S.A.	1	535	161	535	0,1%	5	4
52	Compañía Naviera Selknam SPA	3	426	127	522	0,1%	12	11
53	Constantino Kochifas Cárcamo	2	1.858	645	510	0,1%	10	19
54	Cooperativa de Servicios Rentanavecoop Ltda.	2	327	99	478	0,0%	4	3

FUENTE: DIRECTEMAR



1.3.- RESUMEN DE LA FLOTA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL CON MATRÍCULA Y BANDERA NACIONAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 2021

NRO.	ARMADORES	NRO. NAVES	T.R.G.	T.R.N.	T.D.W.	% T.D.W.	OFS	TRI
53	Constantino Kochifas Cárcamo	2	1.858	645	510	0,1%	10	19
54	Cooperativa de Servicios Rentanavecoop Ltda.	2	327	99	478	0,0%	4	3
55	Arlerna Servicios Ltda.	2	537	162	450	0,0%	8	10
56	Naviera y Comercial Quitralco Ltda.	1	521	238	430	0,0%	5	6
57	Inversiones Minke S.A.	1	350	105	424	0,0%	4	6
58	Naviera Navamar Ltda.	2	368	166	397	0,0%	8	8
59	Compañía Naviera Puerto Montt S.A.	1	283	106	353	0,0%	0	0
60	Inmobiliaria Dario Urzua 1825 Ltda.	1	283	106	353	0,0%	0	1
61	Marítima Nadejor Ltda.	1	405	122	325	0,0%	0	0
62	Banco de Crédito e Inversiones	1	188	56	297	0,0%	3	5
63	Naviera y Turismo Skorpios S.A.	1	1.523	597	286	0,0%	7	15
64	Juvenal Otoniel Salas Vera	2	195	106	269	0,0%	1	2
65	Sociedad de Transportes Marítimos Man-Pue y Cia. Ltda.	1	287	86	255	0,0%	2	7
66	Framar S.A.	1	197	68	231	0,0%	4	4
67	Mar del Sur S.A.	1	162	49	226	0,0%	1	1
68	Trusal S.A.	1	287	86	222	0,0%	4	5
69	Inversiones BS Ltda.	1	190	57	216	0,0%	4	5
70	Inversiones Peldehue Ltda.	1	200	68	208	0,0%	4	4
71	Fisco - Ejercito de Chile - Cuerpo Militar del Trabajo	1	661	198	207	0,0%	4	5
72	SMB Factoring S.A.	1	415	125	200	0,0%	5	5
73	Soc. Comercial e Industrial Delfín Marino Ltda.	1	140	79	199	0,0%	4	4
74	Juan Reinaldo Ulloa Cárcamo	1	160	48	192	0,0%	4	3
75	Transportes Otway Spa.	1	158	47	192	0,0%	4	4
76	Transnav Ltda.	1	154	76	186	0,0%	0	0
77	Marítima Transaustral Ltda.	1	142	43	180	0,0%	1	4
78	Servicios Acuícolas Laks Service Ltda.	1	156	47	177	0,0%	4	4
79	Sociedad de Servicios Marítimos Remar Ltda.	2	308	95	173	0,0%	2	5
80	Instituto Antártico Chileno	1	95	28	170	0,0%	4	4
81	Servicios Marítimos S.A.	1	163	49	168	0,0%	0	1
82	Sergio Alberto Navarro Melián	1	91	37	159	0,0%	0	0
83	Soc. de Servicios Marítimos Australes Ltda.	1	172	63	156	0,0%	5	4
84	Ana Orfelía Machado Bustamante	1	95	43	146	0,0%	0	0
85	Transporte y Turismo Austral Ltda.	1	695	211	140	0,0%	6	5
86	Nviera Coho SPA	1	163	49	140	0,0%	4	4
87	Banco del Desarrollo	1	103	31	139	0,0%	4	4
88	Motonave Río Calle-Calle Ltda.	1	75	45	120	0,0%	1	3
89	Naviera Isla Margarita Ltda.	2	325	150	117	0,0%	0	2
90	Seawors Spa	1	90	37	115	0,0%	0	0
91	Servicios Marítimos y Pesqueros El Faro Ltda.	1	85	39	106	0,0%	0	0
92	Turismo y Transporte 21 de Mayo Ltda.	3	470	140	90	0,0%	8	15
93	Yarazthy Bustamante Domke	1	93	43	97	0,0%	0	0
94	María Luisa Rivera Velásquez	1	84	49	96	0,0%	0	0
95	Sociedad de Transportes Marítimos Dolca Austral Ltda.	1	86	26	92	0,0%	0	0
96	Sociedad Marítima e Inversiones Viento Sur Ltda.	1	98	41	90	0,0%	0	0
97	Transportes Christian III Ltda.	1	103	48	84	0,0%	0	0
98	Armasur A.G.	1	134	51	70	0,0%	2	4
99	Soc. Marítima Koper Ltda.	1	106	47	66	0,0%	0	0
100	Banco Sudamericano	1	66	23	50	0,0%	0	0
101	Transporte Aéreo y Marítimo S.A.	1	86	59	49	0,0%	1	1
102	Turismo y Transportes Taitao S.A.	1	170	51	44	0,0%	1	2
103	Restaurant Turismo y Hoteles solo Zaldiv	1	173	83	40	0,0%	0	1
104	Doppler S.A.	1	72	30	38	0,0%	0	0
105	Integración de Actividades S.A.	1	154	104	38	0,0%	0	0
106	Comercial Agrícola y Naviera Naves del Sur Ltda.	1	153	101	37	0,0%	0	0

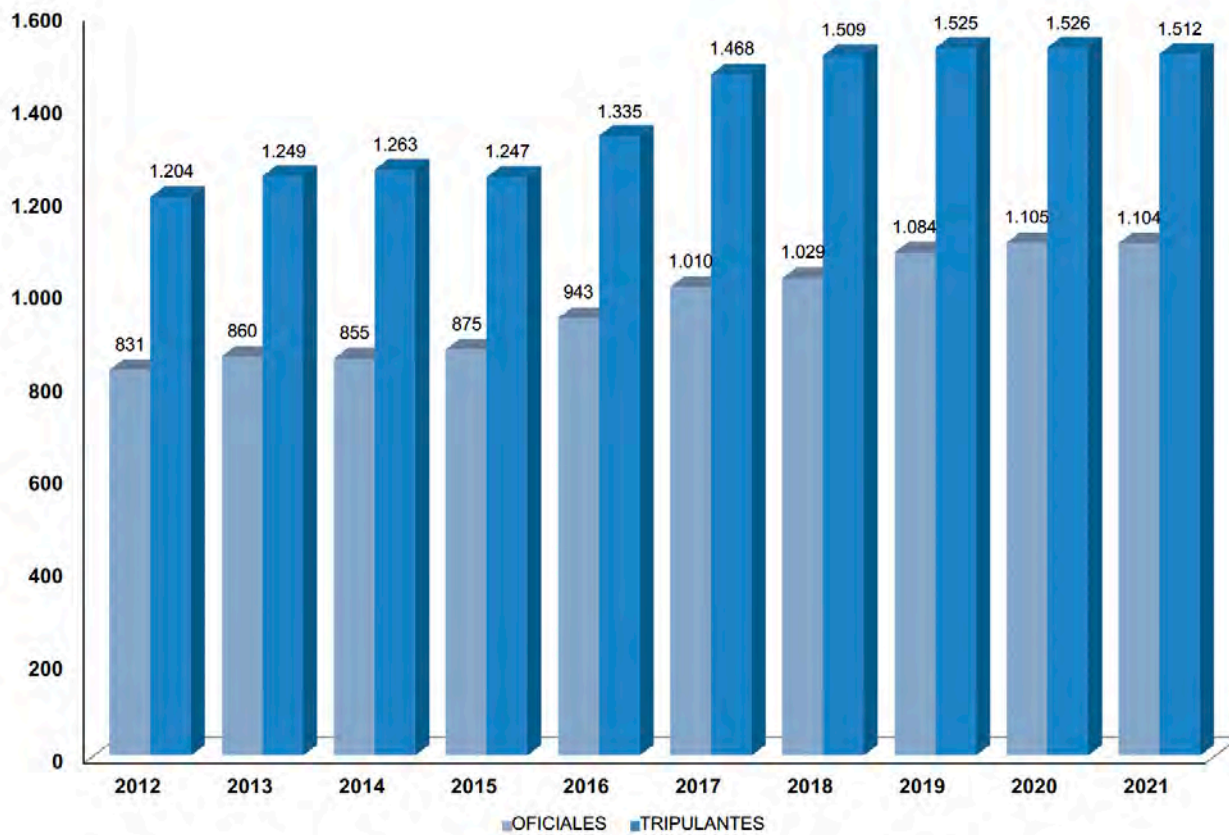
FUENTE: DIRECTEMAR

1.3.- RESUMEN DE LA FLOTA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL CON MATRÍCULA Y BANDERA NACIONAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 2021

NRO.	ARMADORES	NRO. NAVES	T.R.G.	T.R.N.	T.D.W.	% T.D.W.	OFS	TRI
107	Remolcadores Ultratug Ltda.	1	121	36	37	0,0%	4	5
108	Naval Chile SPA	1	121	36	37	0,0%	4	4
109	Servicios Gastronómicos y Turísticos María Paz Riedemann Torres E.I.R.L.	1	173	81	35	0,0%	2	2
110	Ian Taylor	1	120	36	31	0,0%	2	3
111	Melinka Shipping S.A.	1	145	43	29	0,0%	0	0
112	Joaquín Alvarez Estefo	1	114	34	24	0,0%	0	0
113	Turismo Lago Grey S.A.	1	126	38	18	0,0%	2	7
TOTAL		261	648.787	346.539	987.623	100%	1.104	1.512

FUENTE: DIRECTEMAR

GRÁFICO 3: NÚMERO DE OFICIALES Y TRIPULANTES EMBARCADOS EN FLOTA MARINA MERCANTE NACIONAL AÑOS 2012 AL 2021



FUENTE: DIRECTEMAR

2.1.- EXPORTACIÓN

2.1.1.- TONELAJE MOVILIZADO EN EXPORTACIÓN POR PUERTOS SEGÚN TIPO DE CARGA AÑO 2021 (Cantidad en toneladas métricas)

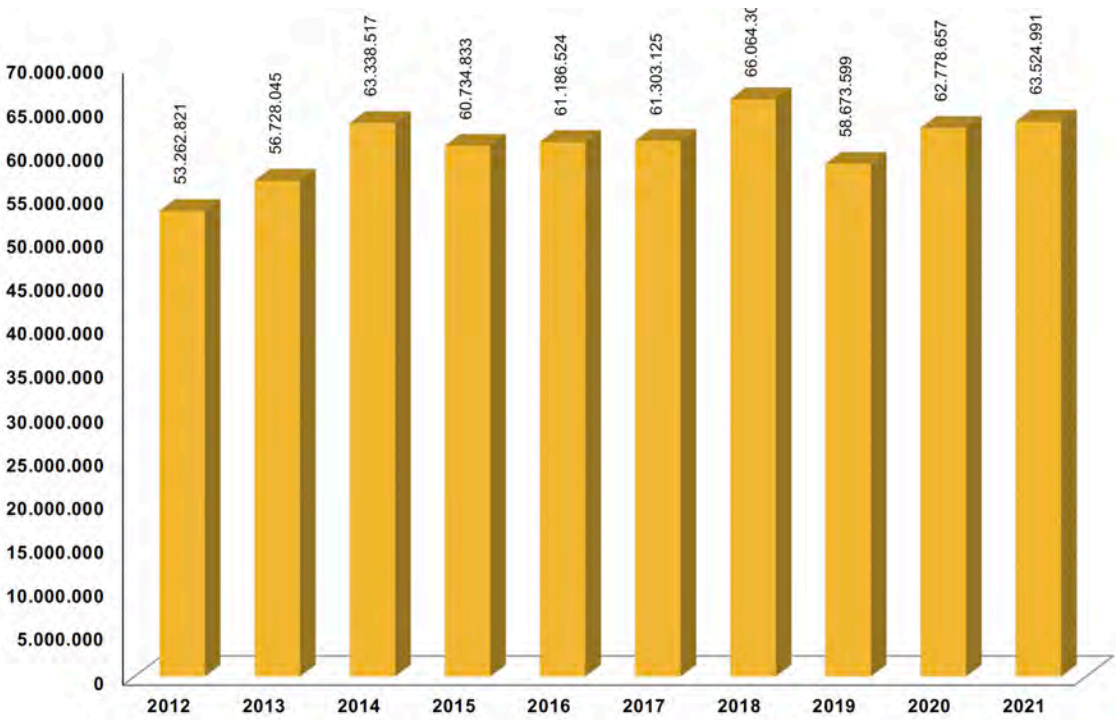
PUERTOS	EXPORTACIÓN				TOTAL
	GENERAL	GRANEL	LÍQUIDO	FRIGORIZADO	
Arica	159.069	6.676	8	2.799	168.552
(a) Iquique	262.567	3.770	9.442	336	276.115
Patillos	2	4.368.258	-	-	4.368.260
Punta Patache	0	5.025.536	-	-	5.025.536
Tocopilla	87.883	1.271.287	-	-	1.359.170
Michilla	-	978.123	-	-	978.123
Mejillones	240	456.577	-	-	456.816
Puerto Angamos	1.658.203	475.363	925	690	2.135.180
Antofagasta	486.923	803.816	109	-	1.290.847
Caleta Coloso	13	3.696.020	-	-	3.696.033
Chañaral/Barquito	1	21.785	-	-	21.786
Caldera/Calderilla	136	7.739.480	43	18.064	7.757.724
Huasco/Guacolda	151	6.646.147	25	-	6.646.323
Coquimbo	562	314.375	188	66.419	381.544
Guayacán	20	2.668.304	-	-	2.668.324
Punta Chungo	3	1.216.546	-	-	1.216.549
Ventanas	189	2.275.659	4.099	-	2.279.947
Quintero	210	-	125.609	-	125.819
Valparaíso	1.180.181	-	54.878	1.593.401	2.828.461
San Antonio	3.767.571	-	60.496	1.819.361	5.647.429
Penco	36	-	1.100	-	1.137
Lirquén	3.088.405	-	14.084	115.951	3.218.440
Talcahuano	79.472	9.002	50.959	57.462	196.896
San Vicente	1.335.119	138.001	275.513	417.602	2.166.234
Coronel	3.343.606	1.542.746	27.536	423.938	5.337.825
Corral	59	1.129.579	4	-	1.129.643
Puerto Montt	3.400	483.785	428	-	487.613
San José de Calbuco	36	696.403	4	-	696.442
Chacabuco	-	48.057	42	-	48.099
(a) Punta Arenas	3.873	-	12.809	-	16.683
Cabo Negro	1	-	861.713	-	861.715
Puerto Williams	34	-	1.312	-	1.346
Venta de Naves	34.382	-	-	-	34.382
TOTAL	15.492.346	42.015.295	1.501.327	4.516.023	63.524.991

FUENTE: DIRECTEMAR

(a) Valores indicados no consideran mercancías movilizadas por zona franca Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

BOLETÍN ESTADÍSTICO MARÍTIMO - EDICIÓN 2022

**GRÁFICO 4: TONELAJE MOVILIZADO EN EXPORTACIÓN
AÑOS 2012 AL 2021**



FUENTE: DIRECTEMAR

2.1.2.- TONELAJE EXPORTADO POR PAÍS DE DESTINO SEGÚN TIPO DE CARGA (a) AÑO 2021(Cantidad en toneladas métricas)

PAÍSES	GENERAL	GRANEL	LÍQUIDO	FRIGORIZADO	TOTAL	%
China	4.512.337	25.603.667	105.317	861.298	31.082.618	48,9%
Estados Unidos	2.366.476	5.964.236	32.282	1.169.647	9.532.640	15,0%
Japón	544.525v	4.283.830	-	276.471	5.104.826	8,0%
Brasil	481.000	1.841.732	534.076	2.573	2.859.381	4,5%
Corea del Sur	947.434	835.518	-	107.246	1.890.198	3,0%
México	625.129	287.175	-	119.188	1.031.492	1,6%
Perú	807.172	148.139	8.745	61.690	1.025.745	1,6%
Holanda	426.675	194.830	61.862	233.114	916.481	1,4%
España	150.763	360.811	18.500	99.831	629.904	1,0%
Taiwán (Formosa)	428.219	122.401	-	65.816	616.436	1,0%
India	150.259	350.060	-	98.228	598.546	0,9%
Alemania	213.067	260.397	-	67.105	540.569	0,9%
Bahrein	12.336	518.814	-	1.738	532.887	0,8%
Colombia	312.611	16.005	-	155.219	483.835	0,8%
Ecuador	239.077	62.209	-	98.462	399.748	0,6%
Canadá	191.469	99.074	500	78.119	369.161	0,6%
Reino Unido	223.282	22.000	-	115.349	360.631	0,6%
Sudáfrica	11.148	146.582	197.067	2.360	357.157	0,6%
Italia	254.915	17.002	11.473	72.936	356.327	0,6%
Panamá	50.805	12.000	271.154	13.773	347.732	0,5%
Vietnam	251.727	-	-	17.079	268.806	0,4%
Francia	207.302	-	-	52.509	259.811	0,4%
Rusia	111.416	-	-	133.147	244.563	0,4%
Thailandia	202.742	19.301	-	22.132	244.176	0,4%
Guatemala	114.645	95.800	4.437	22.675	237.557	0,4%
Arabia Saudita	163.373	-	-	52.458	215.830	0,3%
Emiratos Arabes Unidos	112.812	66.857	-	16.045	195.715	0,3%
Australia	118.070	46.718	-	21.118	185.906	0,3%
Costa Rica	122.553	-	-	25.400	147.954	0,2%
Bulgaria	2.318	138.412	-	465	141.195	0,2%
Finlandia	18.991	104.110	-	2.212	125.313	0,2%
Nigeria	7.674	-	-	110.618	118.292	0,2%
El Salvador	90.364	-	-	17.465	107.829	0,2%
Uruguay	817	105.892	-	48	106.757	0,2%
Bélgica	56.524	12.506	20.363	16.322	105.715	0,2%
Malasia	54.753	35.830	-	6.275	96.858	0,2%
Indonesia	83.088	-	-	12.159	95.247	0,1%
Filipinas	24.437	40.515	-	11.866	76.818	0,1%
Argentina	4.949	61.207	5.000	-	71.156	0,1%
Turquia	55.386	11.507	-	4.087	70.980	0,1%
Dinamarca	50.099	-	8.087	7.433	65.619	0,1%
República Dominicana	56.491	-	-	7.034	63.524	0,1%
Portugal	10.697	37.101	-	13.490	61.288	0,1%
Costa de Marfil	109	-	-	59.577	59.686	0,1%
Singapur	9.861	-	42.727	3.328	55.916	0,1%
Nueva Zelandia	48.397	-	-	5.556	53.952	0,1%
Israel	43.581	-	-	7.229	50.810	0,1%
Polonia	25.391	12.000	-	11.098	48.488	0,1%
Suecia	17.986	21.509	-	8.507	48.003	0,1%
Pakistán	45.755	-	-	-	45.755	0,1%
Venezuela	34.497	-	-	10.040	44.536	0,1%
Hong Kong	26.107	10.467	-	6.223	42.797	0,1%
Puerto Rico	13.286	-	-	26.112	39.398	0,1%
Trinidad y Tobago	25.939	11.889	-	360	38.188	0,1%
Bangladesh	35.577	-	-	1.033	36.610	0,1%
Omán	33.829	-	-	1.007	34.836	0,1%

**2.1.2.- TONELAJE EXPORTADO POR PAÍS DE DESTINO SEGÚN TIPO DE CARGA (a)
AÑO 2021 (Cantidad en toneladas métricas)**

PAÍSES	GENERAL	GRANEL	LÍQUIDO	FRIGORIZADO	TOTAL	%
Irlanda	21.682	-	-	8.591	30.273	0,0%
Bahamas	341	-	25.137	-	25.478	0,0%
Georgia	965	21.594	-	376	22.935	0,0%
Noruega	18.445	-	-	4.421	22.865	0,0%
Honduras	17.726	-	-	5.016	22.742	0,0%
Ghana	5.668	-	-	15.907	21.575	0,0%
Jordania	19.059	-	-	1.000	20.059	0,0%
Nicaragua	15.776	-	-	1.896	17.673	0,0%
Burkina Faso	104	-	-	16.088	16.192	0,0%
Qatar	13.419	-	-	2.285	15.704	0,0%
Ucrania	4.622	-	-	8.920	13.542	0,0%
Combustibles y lubricantes	403	-	154.091	-	154.494	0,2%
Otros países	143.897	15.600	509	39.254	199.260	0,3%
TOTAL	15.492.346	42.015.295	1.501.327	4.516.023	63.524.991	100,0%

(a) Valores indicados no consideran mercancías movilizadas por zona franca Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

GRÁFICO 5: TONELAJE MOVILIZADO A LOS PRINCIPALES PAÍSES DE DESTINO DE LAS EXPORTACIONES NACIONALES AÑO 2021



FUENTE: DIRECTEMAR

2.2.- IMPORTACIÓN

 2.2.1.- TONELAJE MOVILIZADO EN IMPORTACIÓN POR PUERTOS Y SEGÚN TIPO DE CARGA.
 AÑO 2021(Cantidades en toneladas métricas)

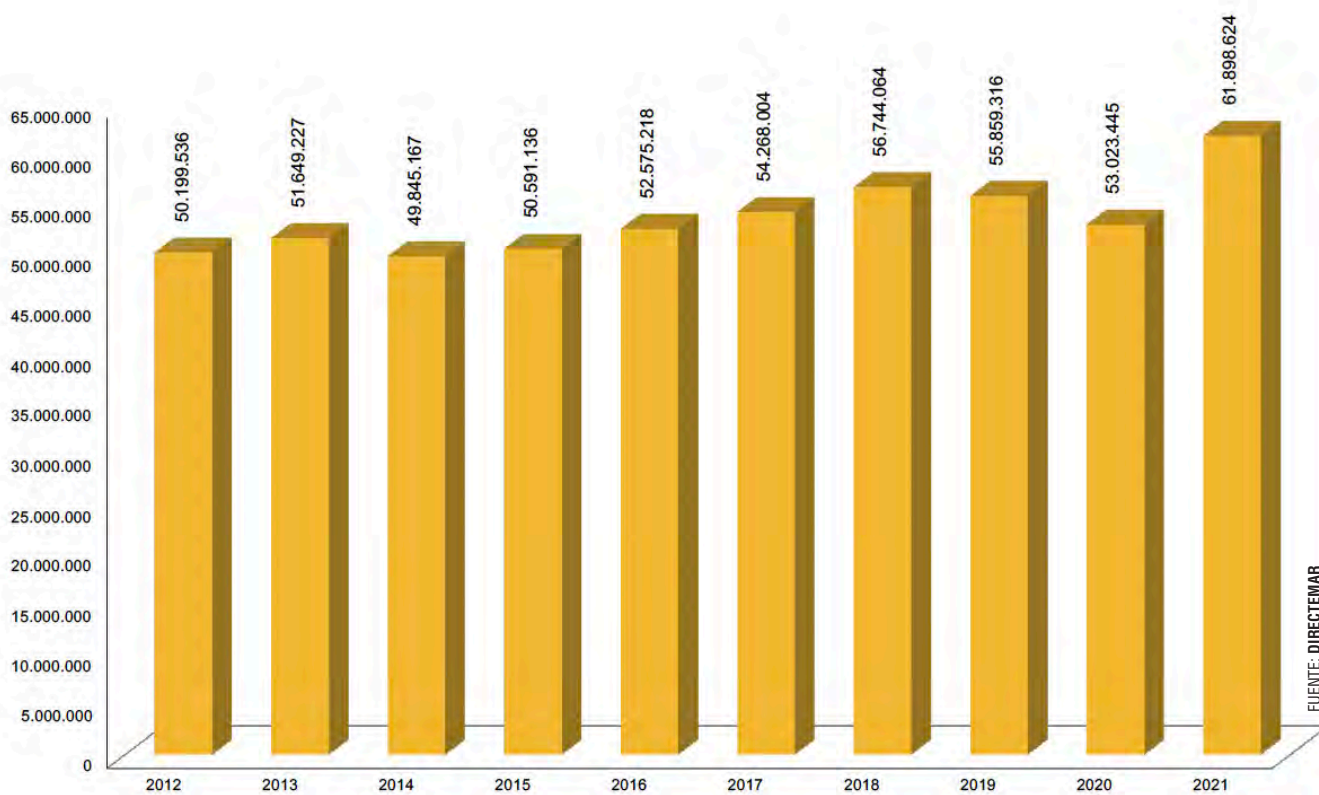
PUERTOS	EXPORTACIÓN				TOTAL
	GENERAL	GRANEL	LÍQUIDO	FRIGORIZADO	
Arica	18.763	158.765	8.172	5.444	191.144
(a) Iquique	114.021	-	23.636	3.592	141.249
Tocopilla	-	1.102.865	2.764	-	1.105.629
Mejillones	1.509	5.333.528	5.993.154	-	11.328.191
Puerto Angamos	527.307	-	5.781	2.630	535.718
Antofagasta	343.570	325.569	4.249	1.055	674.443
Chañaral/Barquito	1.562	-	293.241	-	294.802
Caldera/Calderilla	-	-	400.842	-	400.842
Huasco/Guacolda	16.377	1.757.787	-	-	1.774.163
Coquimbo	38.672	46.096	-	-	84.768
Guayacán	-	-	59.571	-	59.571
Ventanas	2.000	2.449.117	377.631	-	2.828.748
Quintero	278	-	7.007.094	-	7.007.373
Valparaíso	4.065.460	34.980	11.667	209.347	4.321.455
San Antonio	7.875.467	4.349.763	94.116	1.026.570	13.345.917
Penco	-	379.447	6.700	-	386.147
Lirquén	546.615	336.401	-	11.313	894.330
Talcahuano	10.969	63.767	-	140	74.875
Muelle Huachipato	-	23.951	-	-	23.951
San Vicente	502.798	1.065.564	9.827.510	39.347	11.435.219
Cabo Froward	-	694.860	-	-	694.860
Coronel	511.896	2.290.319	169.412	27.977	2.999.603
Corral	271	-	-	-	271
Puerto Montt	68.788	749.121	-	-	817.910
San José de Calbuco	38	278.347	97.259	-	375.644
Chacabuco	58	-	-	-	58
(a) Punta Arenas	193	53.525	28.581	13	82.312
Compra de naves	19.416	-	-	-	19.416
Otros puertos	16	-	-	-	16
TOTAL	14.666.042	21.493.773	24.411.381	1.327.428	61.898.624

FUENTE: DIRECTEMAR

(a) Valores indicados no consideran mercancías movilizadas por zona franca Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

BOLETÍN ESTADÍSTICO MARÍTIMO - EDICIÓN 2022

GRÁFICO 6: TONELAJE MOVILIZADO EN IMPORTACIÓN. AÑOS 2012 - 2021





2.2.2.- TONELAJE IMPORTADO POR PAÍS DE ORIGEN SEGÚN TIPO DE CARGA (a). AÑO 2021 (Cantidades en toneladas métricas)

PAÍSES	GENERAL	GRANEL	LÍQUIDO	FRIGORIZADO	TOTAL	%
Estados Unidos	1.231.248	1.962.106	11.150.308	149.105	14.492.768	23,4%
China	6.338.437	563.622	1.148.713	257.613	8.308.385	13,4%
Colombia	373.768	6.439.141	500	18.582	6.831.990	11,0%
Brasil	840.910	576.590	4.395.376	27.965	5.840.842	9,4%
Argentina	8.262	3.233.067	205.448	74	3.446.850	5,6%
Canadá	95.231	2.152.857	493.491	7.588	2.749.166	4,4%
Australia	22.023	2.559.814	87.120	389	2.669.345	4,3%
Perú	563.043	747.793	1.314.545	33.454	2.658.835	4,3%
Ecuador	93.601	398.524	1.686.326	344.089	2.522.540	4,1%
Japón	306.570	510.787	673.528	164	1.491.048	2,4%
Corea del Sur	365.462	358.123	721.720	4.153	1.449.458	2,3%
Angola	113	-	1.012.104	-	1.012.217	1,6%
México	559.742	37.400	307.618	17.568	922.328	1,5%
Rusia	114.324	671.665	-	15.613	801.602	1,3%
Trinidad y Tobago	1.593	-	681.105	44	682.742	1,1%
España	532.304	55.857	3.897	43.966	636.025	1,0%
Alemania	446.051	-	14.989	86.360	547.400	0,9%
Paraguay	50	498.465	-	25	498.539	0,8%
Turquia	397.026	38.048	-	6.853	441.927	0,7%
Guinea Ecuatorial	-	-	304.262	-	304.262	0,5%
Holanda	128.617	40.217	67.129	65.876	301.839	0,5%
Vietnam	98.472	164.387	-	3.155	266.013	0,4%
Bélgica	121.090	-	23	135.072	256.184	0,4%
Italia	226.273	-	-	21.364	247.637	0,4%
India	215.692	-	-	4.237	219.929	0,4%
Malasia	51.555	130.657	-	3.672	185.884	0,3%
Thailandia	162.403	-	-	289	162.692	0,3%
Francia	149.068	-	5.798	6.602	161.468	0,3%
Guatemala	131.465	-	-	1.724	133.189	0,2%
Nigeria	122	-	124.859	-	124.981	0,2%
Reino Unido	110.961	4.943	203	1.576	117.683	0,2%
Finlandia	100.051	12.413	-	90	112.554	0,2%
Austria	103.705	-	-	6.540	110.246	0,2%
Polonia	89.876	-	-	14.911	104.787	0,2%
Indonesia	48.154	52.615	-	1.660	102.429	0,2%
Bolivia	259	101.483	-	-	101.742	0,2%
Suecia	94.857	-	-	2.779	97.636	0,2%
Grecia	25.613	46.004	-	1.174	72.792	0,1%
Omán	6.370	49.442	-	237	56.050	0,1%
Panamá	6.961	31.713	12.293	461	51.429	0,1%
Uruguay	540	43.300	-	32	43.872	0,1%
Taiwán (Formosa)	30.596	4.696	-	1.135	36.426	0,1%
Portugal	33.189	-	-	1.765	34.955	0,1%
Sudáfrica	32.440	-	-	44	32.484	0,1%
Nueva Zelandia	10.983	-	-	16.283	27.266	0,0%
Dinamarca	21.081	-	-	4.111	25.192	0,0%
República Checa	22.784	-	-	204	22.987	0,0%
Suiza	14.016	8.044	-	744	22.804	0,0%
Pakistán	22.673	-	-	41	22.714	0,0%
Lituania	17.693	-	-	3.983	21.676	0,0%
Rumania	19.167	-	-	320	19.487	0,0%
Emiratos Arabes Unidos	17.730	-	-	308	18.039	0,0%
Costa Rica	12.776	-	-	3.748	16.525	0,0%
Noruega	13.906	-	-	378	14.284	0,0%
Sri Lanka	14.078	-	-	12	14.090	0,0%

2.2.2.- TONELAJE IMPORTADO POR PAÍS DE ORIGEN SEGÚN TIPO DE CARGA (a). AÑO 2021 (Cantidades en toneladas métricas)

PAÍSES	GENERAL	GRANEL	LÍQUIDO	FRIGORIZADO	TOTAL	%
Israel	12.752	-	-	156	12.909	0,0%
Egipto	11.927	-	-	550	12.477	0,0%
Singapur	12.153	-	-	7	12.159	0,0%
Bangladesh	11.202	-	-	33	11.235	0,0%
Hungría	7.161	-	-	3.932	11.093	0,0%
Irlanda	8.097	-	-	463	8.560	0,0%
Letonia	7.829	-	-	440	8.270	0,0%
Luxemburgo	7.177	-	-	228	7.405	0,0%
Nicaragua	6.134	-	-	105	6.239	0,0%
República Eslovaca	5.925	-	-	273	6.198	0,0%
República Dominicana	6.095	-	-	6	6.101	0,0%
Estonia	6.002	-	-	0	6.002	0,0%
El Salvador	5.955	-	-	-	5.955	0,0%
Kasajstán	5.797	-	-	-	5.797	0,0%
Ucrania	5.075	-	-	424	5.499	0,0%
Otros países	101.784	-	28	2.679	104.491	0,2%
TOTAL	14.666.042	21.493.773	24.411.381	1.327.428	61.898.624	100,0%

(a) Valores indicados no consideran mercancías movilizadas por zona franca Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

FUENTE: DIRECTEMAR

GRÁFICO 7: TONELAJE MOVILIZADO DE LOS PRINCIPALES PAÍSES DE ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES NACIONALES. AÑO 2021

BOLETÍN ESTADÍSTICO MARÍTIMO - EDICIÓN 2022

GRÁFICO 7: TONELAJE MOVILIZADO DE LOS PRINCIPALES PAÍSES DE ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES NACIONALES. AÑO 2021



FUENTE: DIRECTEMAR



3.1.- TONELAJE MOVILIZADO EN CABOTAJE POR PUERTOS Y SEGÚN TIPO DE CARGA. AÑO 2021(Cantidades en toneladas métricas)

CABOTAJE

PUERTOS	EMBARCADO			DESEMBARCADO			TOTAL			TOTAL
	GENERAL	GRANEL	LÍQUIDO	GENERAL	GRANEL	LÍQUIDO	GENERAL	GRANEL	LÍQUIDO	
Arica	33.340	18.230	-	6.932	-	36.496	40.272	18.230	36.496	94.998
Iquique	17.530	8.000	-	-	-	234.545	17.530	8.000	234.545	260.075
Punta Patache	-	38.575	-	938	-	-	938	38.575	-	39.513
Patillos	-	366.350	-	-	-	-	-	366.350	-	366.350
Tocopilla	-	78.012	-	-	-	-	-	78.012	-	78.012
Puerto Angamos	-	-	-	88.564	-	-	88.564	-	-	88.564
Mejillones	29.928	33.614	-	202.844	116.862	1.941.968	232.772	150.476	1.941.968	2.325.216
Antofagasta	92.304	-	-	14.768	10.067	-	107.072	10.067	-	117.139
Barquito	163.025	-	-	-	-	116.035	163.025	-	116.035	279.060
Caldera/Calderilla	-	-	-	-	-	83.866	-	-	83.866	83.866
Huasco/Guacolda	-	760.414	-	-	-	-	-	760.414	-	760.414
Coquimbo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Guayacán	-	-	-	-	-	469.577	-	-	469.577	469.577
Hanga Roa	1.345	-	-	17.031	-	8.550	18.376	-	8.550	26.926
* Isla J. Fernandez	638	-	-	10.319	-	-	10.957	-	-	10.957
Isla de Pascua	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ventanas	-	12.498	274.212	-	23.075	24.656	-	35.573	298.868	334.441
Term. Oxiquím Quintero	-	-	317.240	-	-	21.105	-	-	338.345	338.345
Quintero	1.021	-	1.782.133	12	-	318.428	1.033	-	2.100.561	2.101.594
Valparaíso	56.447	-	-	95.554	-	-	152.001	-	-	152.001
San Antonio	198.240	-	1.077.060	193.827	85.150	-	392.067	85.150	1.077.060	1.554.277
Penco	-	-	-	-	11.503	-	-	11.503	-	11.503
Lirquén	27.031	-	-	10.886	47.750	-	37.917	47.750	-	85.667
Talcahuano	25.964	-	-	44	197.800	-	26.008	197.800	-	223.808
San Vicente	152.409	70.431	1.906.576	16.851	213.022	413.000	169.260	283.453	2.319.576	2.772.289
Term. Sid. Huachipato	222	44.000	500	-	1.016.374	-	222	1.060.374	500	1.061.096
Lota	1.104	-	-	302	-	-	1.406	-	-	1.406
Isla Santa María	302	-	-	1.104	-	-	1.406	-	-	1.406
Coronel	-	-	-	19.182	-	-	19.182	-	-	19.182
Term. Oxiquím Coronel	-	-	-	-	-	205.799	-	-	205.799	205.799
Valdivia	98	-	-	145	-	-	243	-	-	243
Corral	820	-	-	-	-	-	820	-	-	820
Puerto Montt	882.044	-	-	422.491	165.503	-	1.304.535	165.503	-	1.470.038
*Calbuco	167.126	-	-	67.824	-	945.848	234.950	-	945.848	1.180.798
*Pargua	180	-	-	3.328	-	-	3.508	-	-	3.508
*Quemchi	217	-	-	-	-	-	217	-	-	217
* Castro	186.251	-	-	9.799	-	-	196.050	-	-	196.050
* Quellón	152.987	-	-	338.555	-	-	491.542	-	-	491.542
* Chonchi	1.211	-	-	19.902	-	-	21.113	-	-	21.113
* Chaitén	101.642	-	-	147.801	-	-	249.443	-	-	249.443
* Melinka	84.042	-	-	80.844	-	-	164.886	-	-	164.886
*Baker	71.842	-	-	69.957	-	-	141.799	-	-	141.799
* Puerto Aguirre	2.391	-	-	6.700	-	-	9.091	-	-	9.091
* Puerto Cisne	76.515	-	-	78.883	-	-	155.398	-	-	155.398
Chacabuco	168.425	-	-	258.311	-	187.064	426.736	-	187.064	613.800
* Lago Gral. Carrera	21.335	-	-	21.208	-	-	42.543	-	-	42.543
Puerto Natales	156.018	-	-	316.753	-	-	472.771	-	-	472.771

FUENTE: DIRECTEMAR

3.1.- TONELAJE MOVILIZADO EN CABOTAJE POR PUERTOS Y SEGÚN TIPO DE CARGA. AÑO 2021(Cantidades en toneladas métricas)

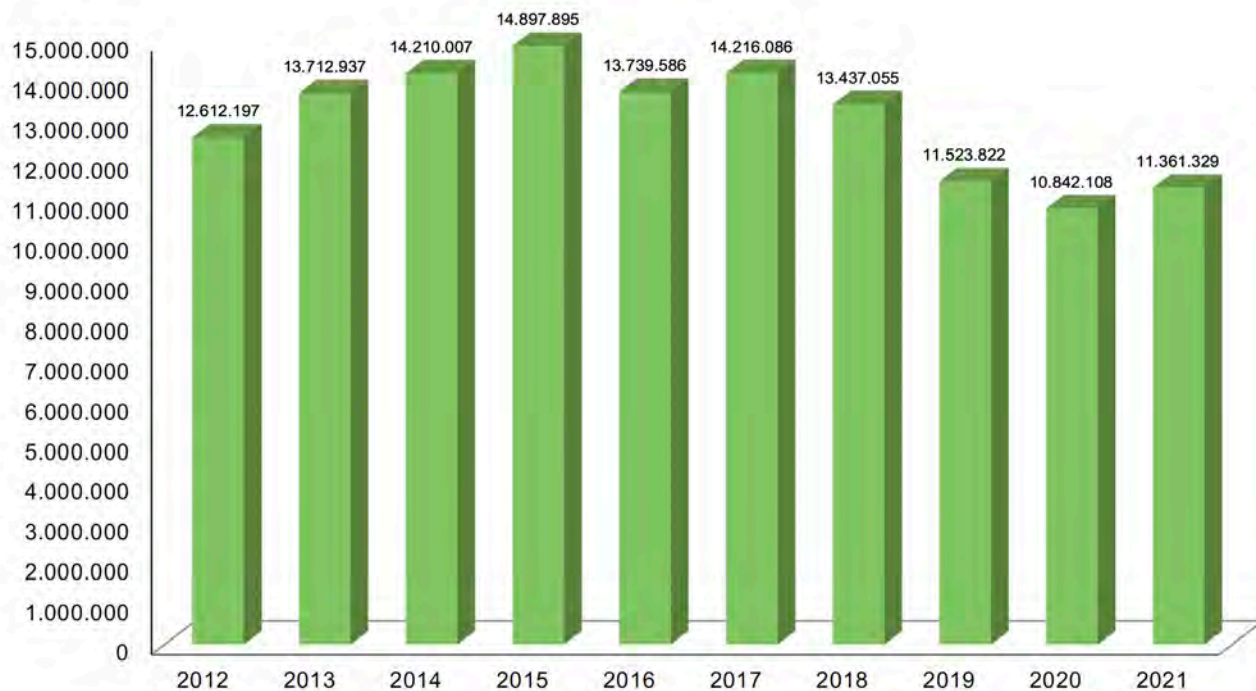
PUERTOS	EMBARCADO			DESEMBARCADO			TOTAL			TOTAL
	GENERAL	GRANEL	LÍQUIDO	GENERAL	GRANEL	LÍQUIDO	GENERAL	GRANEL	LÍQUIDO	
Isla Guarello	-	456.982	-	222	-	500	222	456.982	500	457.704
Terminal Otway	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Punta Arenas	43.180	-	-	155.607	-	4.645	198.787	-	4.645	203.432
* Tres Puentes	71.060	-	-	58.448	-	-	129.508	-	-	129.508
Cabo Negro	-	-	96.405	-	-	149.046	-	-	245.451	245.451
* Porvenir	58.448	-	-	71.060	-	-	129.508	-	-	129.508
Puerto Williams	6.249	-	-	14.181	-	-	20.430	-	-	20.430
* Otros Puertos Norte	-	-	-	-	-	284.350	-	-	284.350	284.350
* Otros Puertos	967.166	-	-	1.198.920	-	8.647	2.166.086	-	8.647	2.174.733
TOTAL	4.020.097	1.887.106	5.454.126	4.020.097	1.887.106	5.454.126	8.040.194	3.774.212	10.908.252	22.722.658

FUENTE: DIRECTEMAR

* Puerto Regional (Sur-Austral e Insular)

Nota: Los datos informados en Cabotaje, consideran las copias de guías y facturas de embarque de cabotaje, que hacen llegar los embarcadores a las Autoridades Marítimas del país. También considera informaciones entregadas por las Agencias de Navas, Empresas Navieras, Ministerio de Transportes y TT., y las Capitanías de Puerto.

GRÁFICO 8: TONELAJE TRANSPORTADO EN CABOTAJE 2012 - 2021



FUENTE: DIRECTEMAR



4.4.- TONELAJE, FOB, FLETE Y SEGURO DEL COMERCIO EXTERIOR SEGÚN VÍA DE TRANSPORTE DE LA MERCADERÍA. AÑO 2021

VÍA DE TRANSPORTE	EXPORTACIONES			IMPORTACIONES		
	TONELAJE	FOB (MILES US\$)	FLETE (MILES US\$)	TONELAJE	FOB (MILES US\$)	FLETE (MILES US\$)
Marítima	63.524.991	81.747.661	2.157.127	61.898.624	59.054.578	5.710.831
Carretera	1.382.738	2.904.647	156.944	5.539.405	8.003.375	653.962
Aérea	473.711	3.984.680	458.403	129.770	10.703.271	850.011
Oleoductos	8.168	1.362	-	1.136.753	221.344	30.569
Courier Aérea	1.286	90.854	2.276	4.980	1.001.980	60.758
Otras	5	916	24	225.532	103.664	5.248
TOTAL	65.390.899	88.730.120	2.774.774	68.935.064	79.088.213	7.311.380

Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

FUENTE: DIRECTEMAR

4.4.1.- PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN DEL TONELAJE, FOB Y FLETE DEL COMERCIO EXTERIOR SEGÚN VÍA DE TRANSPORTE DE LA MERCADERÍA. AÑO 2021

4.4.1.- PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN DEL TONELAJE, FOB Y FLETE DEL COMERCIO EXTERIOR SEGÚN VÍA DE TRANSPORTE DE LA MERCADERÍA. AÑO 2021

VÍA DE TRANSPORTE	EXPORTACIONES			IMPORTACIONES		
	TONELAJE	FOB (MILES US\$)	FLETE (MILES US\$)	TONELAJE	FOB (MILES US\$)	FLETE (MILES US\$)
Marítima	97,1%	92,1%	77,7%	89,8%	74,7%	78,1%
Carretera	2,1%	3,3%	5,7%	8,0%	10,1%	8,9%
Aérea	0,7%	4,5%	16,5%	0,2%	13,5%	11,6%
Oleoductos	0,0%	0,0%	0,0%	1,6%	0,3%	0,4%
Courier Aérea	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	1,3%	0,8%
Otras	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,1%	0,1%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

FUENTE: DIRECTEMAR

BOLETÍN ESTADÍSTICO MARÍTIMO - EDICIÓN 2022

GRÁFICO 15: TONELAJE MOVILIZADO EN COMERCIO EXTERIOR SEGÚN VÍA DE TRANSPORTE AÑO 2021

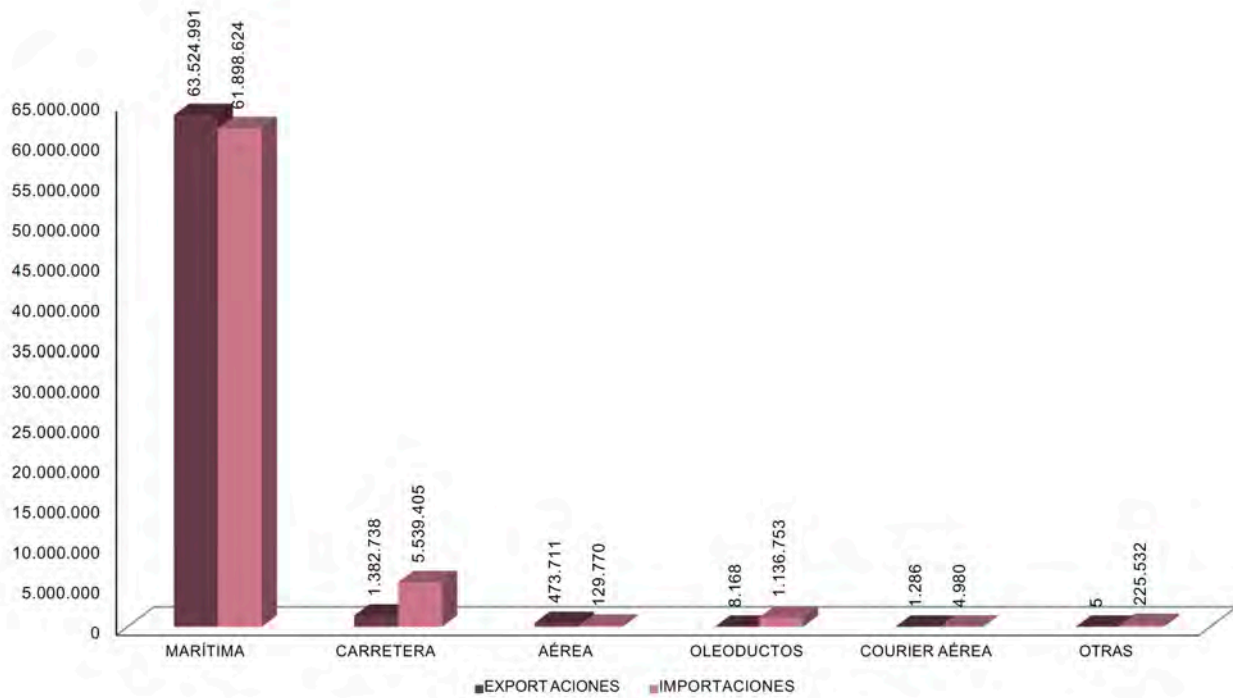
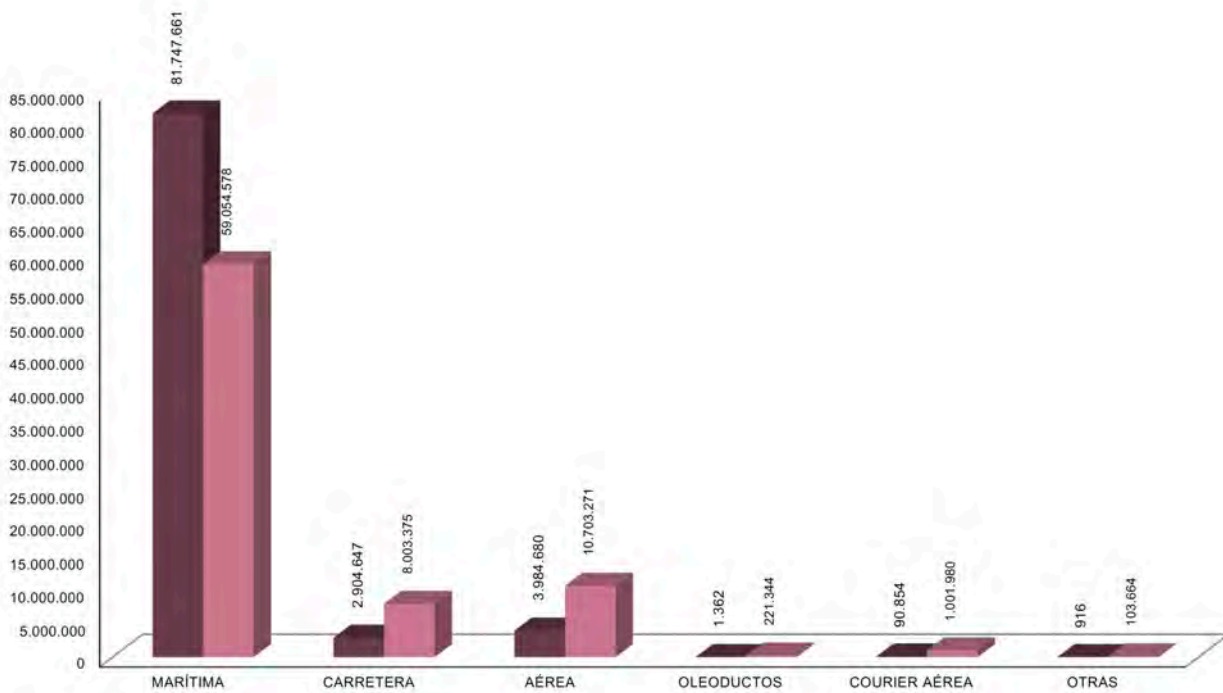


GRÁFICO 16: VALOR FOB MOVILIZADO EN COMERCIO EXTERIOR SEGÚN VÍA DE TRANSPORTE AÑO 2021



FUENTE: DIRECTEMAR



