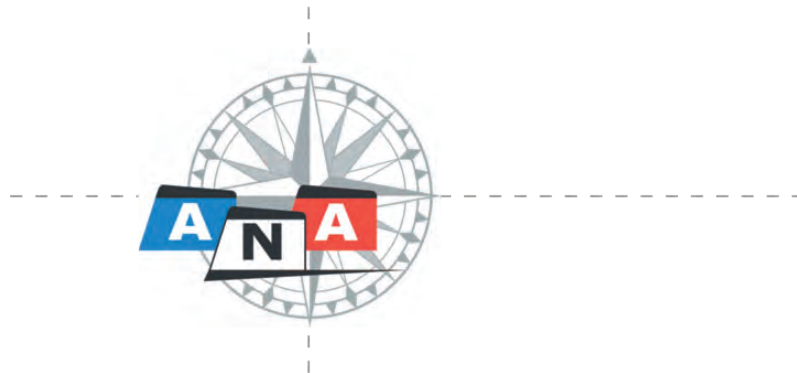




MEMORIA 2024

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 2024.

SUMARIO

5

CARTA DEL PRESIDENTE

16

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL
CABOTAJE EN CHILE

18

RESTRICCIONES OPERACIONALES EN
LA BAHÍA DE QUINTERO

22

MESA DE BUNKER Y DESCARBONIZACIÓN
DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

28

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

30

ACTUALIZACIÓN DEL “REGLAMENTO SOBRE
FORMACIÓN, TITULACIÓN Y CARRERA
PROFESIONAL DE LA GENTE DE MAR” (D.S. 127)

32

LIMPIEZA DE CASCO A FLOTE

34

CONVENIO DE AGUAS DE LASTRE

35

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





38

PROCEDIMIENTO PARA EL REGISTRO
DE NAVES EN CHILE

39

VENTANILLA ÚNICA MARÍTIMA (VUMAR)

43

OFICIALES MERCANTES INTEGRAN CURSO EN
ACADEMIA DE GUERRA NAVAL

44

LEY MARCO Y CIRCULAR SOBRE CIBERSEGURIDAD

46

“CONVENIO DEL FONDO 1992”

49

CONVENIO DE COOPERACIÓN CON LA
ASOCIACIÓN CHILENA DE DERECHO MARÍTIMO

50

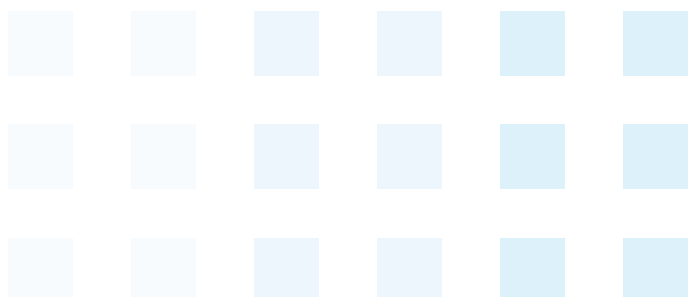
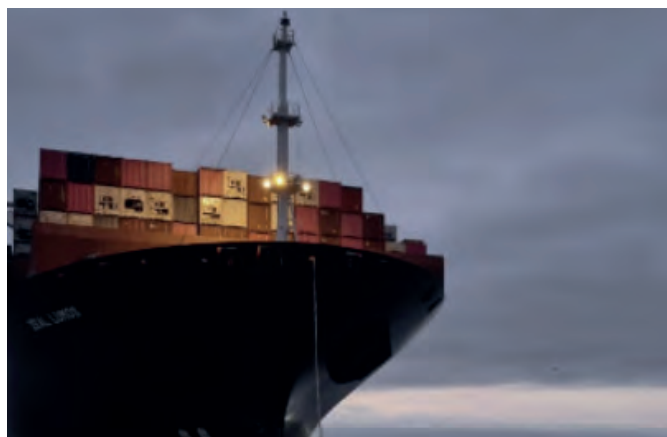
CONVENIO 190 OIT / LEY KARIN

52

POLÍTICA LOGÍSTICA PORTUARIA

56

INDICADORES Y ESTADÍSTICAS DEL
TRANSPORTE MARÍTIMO



CARTA DEL PRESIDENTE

Estimados Socios:

Como Presidente del Directorio de la Asociación, me complace presentar a ustedes la Memoria Anual correspondiente a la gestión del año 2024, y entregar una resumida cuenta de las actividades y gestiones realizadas durante el año. También, haré una rápida revisión de la situación de la economía nacional y de la industria del transporte marítimo mundial, en la cual participan nuestras empresas asociadas.

El año pasado, el Proyecto de Ley que modifica el cabotaje en Chile pasó por varias instancias. En marzo, se retomó la actividad legislativa en la Comisión de Transportes del Senado, donde después de varias sesiones, el proyecto se votó en general, siendo aprobada la idea de legislar. Luego fue ingresado a la Comisión de Intereses Marítimos para su revisión, donde a fines de noviembre se votó con recomendación negativa de la comisión. Para el año 2025, el proyecto debe ser ingresado a la Comisión de Trabajo del Senado para continuar con su tramitación. Como Asociación concurrimos a las Comisiones para exponer nuestra visión del Proyecto en tramitación. Como bien hemos expuesto en distintas instancias, ANA apoya una modernización de la legislación actual para aumentar la eficiencia, competitividad y el transporte de carga de cabotaje, basado en las experiencias exitosas de otras naciones. Sin embargo, pensamos que la actual redacción del proyecto requiere mejoras significativas, las que hemos detallado en nuestra concurrencia al Senado de la República y en otras instancias de la discusión del Proyecto.

En otros ámbitos, se retomaron los temas de interés de la Asociación, y que, en su mayoría, su tramitación depende de la voluntad legislativa y administrativa del Ejecutivo y del Congreso. Conocido es el caso del “Convenio del Fondo”, el cual, ya de larga data, estuvo paralizado por varios meses en el Ministerio de Defensa, donde a pesar de contar con el apoyo de la DIRECTEMAR y de gestiones realizadas por la Asociación, se lograron pequeños avances. El principal hito logrado fue



que el Ministerio reconociera la importancia de promulgar el Convenio, con lo que se espera tener un mayor avance para el año 2025.

El proyecto final que modifica el reglamento de Formación, Titulación y Guardias del Personal Embarcado, conocido como D.S. 127, hacia fines de año, pasó a su última etapa administrativa, ingresando al Ministerio de Defensa. Después de aclarar varias dudas, más que nada conceptuales, fue elevado al Ejecutivo para continuar su tramitación.

Después de muchas discusiones y gestiones, el Gobierno tomó en cuenta el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, 2004, (Convenio BWM), el cual entró en vigor internacional el 8 de septiembre del 2017. Dicho convenio, “tiene por objeto evitar la propagación de organismos acuáticos perjudiciales de una región a otra.” La Asociación se reunió con la Jefatura de la División de Medio Ambiente acuático del MINREL, quienes informaron en esa oportunidad, que el Estado de Chile había decidido iniciar la tramitación de la aprobación del Convenio de Tratamiento de Aguas de Lastre (BWM).

Así como las materias anteriores, nos mantienen ocupados varios temas, algunos de los cuales son: la nueva Circular de Limpieza de Casco, donde buscamos facilitar y optimizar la limpieza de casco a flote; la aplicación del D.S. 686, que obliga a un sistema de control de trabajo y descanso, y que después de tres años de entrar en vigencia, aún no existe en el país un sistema que cumpla



con la realidad del trabajo a bordo; la Ley de Ciberseguridad y su aplicación a nivel nacional, donde el transporte marítimo es calificado como un operador esencial y debe cumplir varios requisitos específicos; la Ventanilla Única Marítima, VUMAR, que si bien avanza, tiene más de un año de atraso en su puesta en marcha.

La nueva ley, denominada Ley Karin, sin duda preocupa a nuestros Asociados, por su aplicación y las consecuencias que ésta pudiera tener para el personal embarcado, quienes trabajan en un ambiente jerarquizado y bajo condiciones laborales muy distintas al de personal que labora en tierra. Como Asociación, estamos trabajando junto con el Ministerio del Trabajo y Previsión Social, en conformar una mesa tripartita que establezca protocolos claros para el trabajo a bordo.

Especial atención requirió de nuestra parte, la situación medioambiental en la bahía de Quintero, donde producto de las condiciones ambientales, se encuentran limitadas las faenas de bunker y alije, generando demoras y amenazas de quiebres logísticos e incertidumbre en el transporte marítimo local. Como solución, se buscó establecer mesas de trabajo con todos los involucrados, consiguiendo con la autoridad la mejor medida de corto plazo, que fue la de volver a permitir las faenas de alije en la bahía de Valparaíso.

En cuanto a los compromisos de Chile, el mundo y la OMI, para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero hacia el año 2050, esta Asociación ha participado activamente en la Mesa de Bunker liderada por el Ministerio de Relaciones Exteriores. Esta mesa es finalmente la que propone los lineamientos del país ante a la OMI para este tema, siendo definitivamente el Ejecutivo quien decide la postura final. Nuestra visión sobre el tema ha sido bien acogida, tanto a nivel de Gobierno como en las reuniones sectoriales de la OMI.

Con la Autoridad Marítima, se mantuvo una fluida relación y se trabajaron varios temas de interés para nuestros asociados y para el transporte marítimo.

Se trabajó en las circulares de Salas de Máquinas Desatendidas (UMS), se publicó la circular que regula el uso del Piloto Automático y se avanzó en la nueva circular que regula la Limpieza de Casco a Flote. En conjunto con la DIRECTEMAR, se trabajó en una Mesa de Fomento a la Marina Mercante y al Transporte Marítimo, cuyas conclusiones serán entregadas a las autoridades relacionadas para su implementación.

La Asociación participó activamente en todas las mesas y equipos de trabajo relacionados con el transporte marítimo y su logística asociada, ya sean estas de carácter privado o de Gobierno. Destacando la convocatoria que se le hiciera a la Asociación a integrar el Directorio para la Gobernanza de la Política Nacional de Construcción Naval Continua, tema que se comenzará a trabajar a contar del 2025.

La Asociación estableció un convenio con la Asociación de Derecho Marítimo y en cooperación con la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, para efectuar una serie de cursos cortos de temas relacionados con derecho marítimo, dirigido a gerentes y ejecutivos de las empresas navieras asociadas a la ANA. Estos cursos se desarrollaron de manera on-line y a través de ellos se pretendía dar a conocer aspectos básicos de ciertas materias relacionadas con el transporte marítimo internacional. Durante el año 2024, se realizaron 3 cursos y se pretende continuar con esta modalidad durante el año 2025.

Desde el punto de vista económico, el país experimentó un crecimiento de 2.6%, cifra insuficiente para generar los recursos que la ciudadanía demanda para satisfacer necesidades sociales urgentes y para acercarnos al desarrollo como nación. Cabe destacar si, que después de una década de bajo crecimiento económico, se ha creado consenso de la importancia del crecimiento económico como motor para mejorar las condiciones de vida de la población y esperamos que esto lleve a introducir reformas necesarias para impulsar el desarrollo económico del país. En



el frente externo, la cifra del intercambio comercial de Chile el año 2024, implicó un aumento del 2,5% respecto del año anterior. Y la balanza comercial del país arrojó un saldo favorable de USD 22.138 millones. Un importante dinamismo registró el sector exportador, alcanzando cifras históricas tanto en los envíos de bienes, de servicios y en el número de empresas exportadoras.

Por su parte, las importaciones totales llegaron a USD 84.155 millones, mostrando un descenso del 1,4% en relación con el año 2023. La variación negativa también se observó al desagregar por sectores económicos: minería cayó 6,4%, agricultura, fruticultura, ganadería, silvicultura y pesca extractiva, 4,9%, e Industria, 0,7%.

Entre los productos cuyos envíos al exterior registraron mayor crecimiento, se encuentran el concentrado de cobre y las cerezas, con aumentos de USD 7.293,5 millones y USD 1.213,5 millones, respectivamente. Por el lado de las importaciones, destacó el descenso del Gas Oil y Diesel Oil (petróleo Diesel) de USD 625,0 millones. Le siguieron la hulla bituminosa y los motores y generadores de corriente continua, que presentaron variaciones negativas de USD 450,0 millones y USD 398,0 millones, respectivamente.

En el transporte marítimo internacional, la economía mundial, la seguridad alimentaria y el suministro de energía, corren un riesgo cada vez mayor debido a la vulnerabilidad de las principales rutas marítimas. El Informe sobre el Transporte Marítimo 2024 de la UNCTAD, reveló que puntos críticos como el Canal de Panamá, el Mar Rojo y el Canal de Suez y el Mar Negro, están sometidos a una gran presión.

Una combinación de tensiones geopolíticas, impactos climáticos y conflictos, han sacudido el comercio mundial, amenazando el funcionamiento de las cadenas de suministro marítimo.

Un aumento del 10% en la capacidad de los buques en 2024, se vio compensado por los

desvíos a través del Cabo de Buena Esperanza, la congestión portuaria mundial y un aumento del 6% en la demanda, lo que provocó una escasez de capacidad. Los mercados afectados por los desvíos del Canal de Suez, como EE.UU. - India, EE.UU. - Medio Oriente y EE.UU. - Asia, están experimentando mayores distancias en su comercio exterior.

Existió una grave congestión portuaria en Asia, América Latina y América del Norte, particularmente en la costa oeste de los Estados Unidos (USWC), debido a las temporadas altas tempranas y las huelgas.

La fiabilidad de la programación mundial mejoró ligeramente hasta el 51,5% en octubre de 2024, pero siguió siendo un 12,8% inferior al año anterior.

Deseo saludar de manera muy especial a las reconocidas empresas navieras de nuestro país que decidieron incorporarse como socios a nuestra Asociación. CPT Towage lo hizo durante el año incorporándose como socio activo y también a nuestros futuros socios Patagonia Wellboat y CONAVAL, quienes a contar de enero de 2025 se incorporarán como socios cooperadores, esperando que en un breve plazo pasen a ser activos.

Finalmente, 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 2024.

Enrique Ide Valenzuela
Presidente



DIRECTORIO 2024

DIRECTORES TITULARES



Presidente
Sr. Enrique Ide Valenzuela



Vicepresidente
Sr. Beltrán Urenda Salamanca



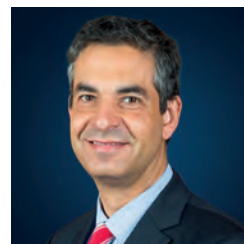
Sr. Miguel De Orbegoso
Aspillaga



Sr. Carlos Báez Herrera



Sra. Magdalena Lira Couve



Sr. Raimundo Sánchez
Hanisch

DIRECTORES SUBROGANTES



Sr. Arturo Errázuriz Domeyko



Sra. Constanza Mac-Lean
Valencia



Sr. Felipe Simian Fernández



Sr. Jan Vermeij Chamy



Sr. Cristian Widow Lira



Sr. Carlos Cornelius Apparcel

ADMINISTRACIÓN



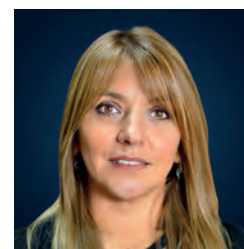
Gerente General
Sr. Ricardo Tejada Curti



Gerente Técnico
Sr. Rosaura Segovia
Montenegro



Contador
Sr. Hernovel Órdenes
Saavedra



Asistente Gerencia
Srta. Carla Lucero Belmar



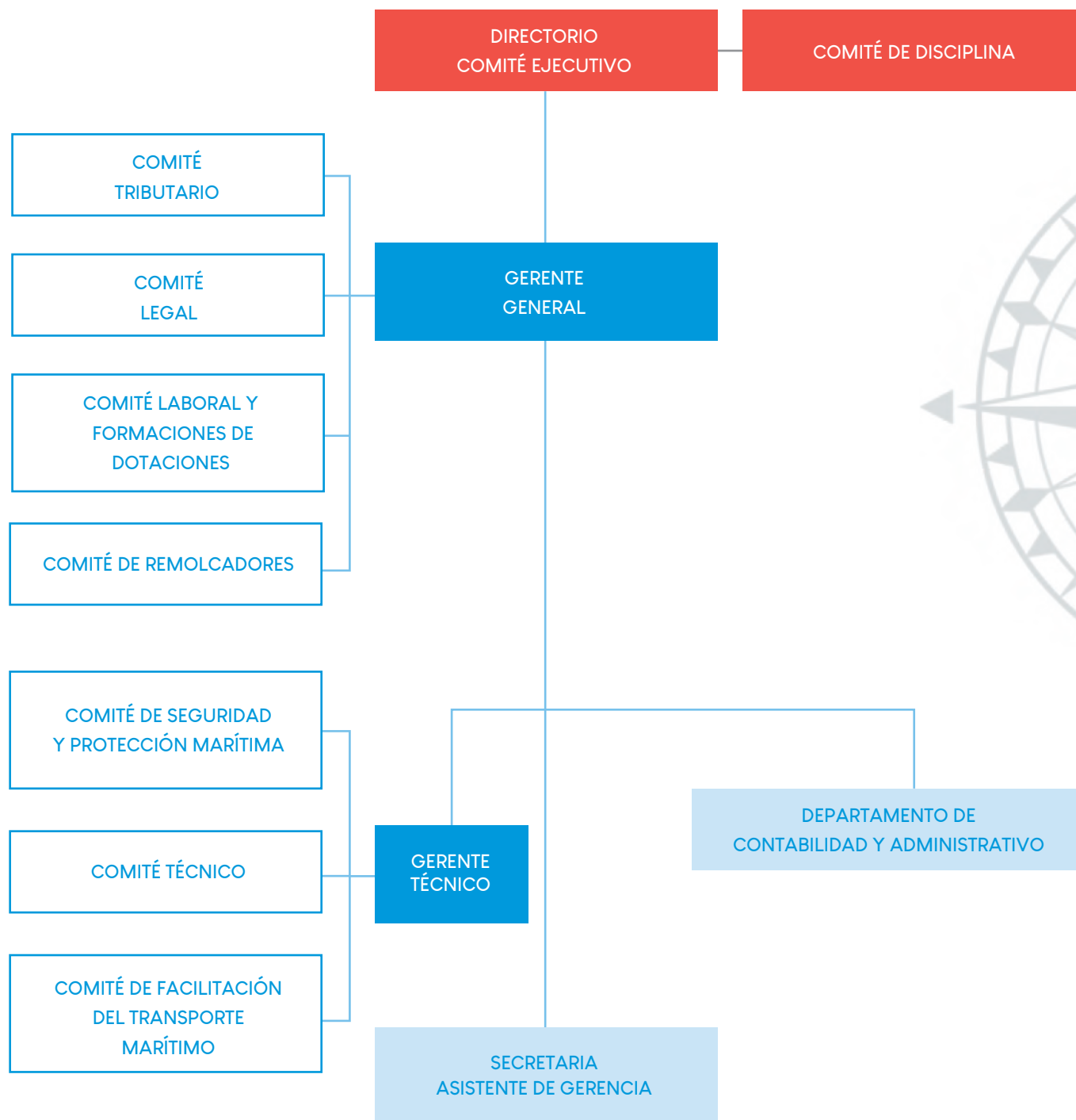
NUESTRA MISIÓN

“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



SOCIO COOPERADOR



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.

BREVE RESEÑA HISTÓRICA

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

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

personalidad jurídica, un 6 de febrero de 1931, para la Asociación Nacional de Armadores.

En su dilatada existencia, la Asociación ha tenido una activa participación representando al gremio naviero ante los poderes públicos, asociaciones y personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras vinculadas con la actividad naviera. Del mismo modo, ha mantenido un permanente trabajo en materias técnicas, legales, tributarias, de seguridad, marítima, y de facilitación del transporte marítimo.

Respecto a la formación y capacitación de dotaciones para la Marina Mercante, ha mantenido una estrecha relación de trabajo y apoyo con las universidades, Escuela de Tripulantes, y otros centros de formación y capacitación autorizados para impartir los diferentes programas de estudios.





OBJETIVOS

Como objetivos, la Asociación plantea la unión de los socios que la integran, la defensa de sus intereses, estudio, difusión, perfeccionamiento y protección de todo cuanto se relaciona con el transporte marítimo y con las actividades que la complementan. Además de lo anterior, la Asociación colabora activamente al desarrollo nacional y regional, participando en distintas organizaciones gremiales empresariales privadas e instancias de participación pública.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA ASOCIACIÓN

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

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

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

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

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

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

En su dilatada existencia, la Asociación ha tenido una activa participación representando al gremio naviero ante los poderes públicos, asociaciones y personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras vinculadas con la actividad naviera.

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL CABOTAJE





En agosto de 2021 el Ejecutivo ingresó a la Cámara de Diputados bajo el Boletín N° 14532-15, el proyecto que mediante la modificación a la Ley de Fomento de la Marina Mercante y a la Ley de Navegación, abre el cabotaje a naves de bandera extranjera para carga y pasajeros.

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

Durante el mismo año, se inició la discusión del proyecto, siendo invitadas a exponer varias organizaciones relacionadas con la Marina Mercante y el Transporte Marítimo, terminando el año con la aprobación en general de la idea de legislar.

En marzo del 2023, el Ejecutivo ingresó indicaciones al proyecto que cambiaban sustancialmente el proyecto de ley, reponiendo el artículo 3° que abría por completo el cabotaje e ingresando nuevas excepciones para permitir el cabotaje de naves de bandera extranjera en Chile.

Como Asociación, se le solicitó a Quiroz & Asociados, un informe técnico sobre el proyecto modificado, para un análisis económico y advertir los efectos en la Marina Mercante chilena que este proyecto podría tener.

A fines de noviembre del 2023, se votó en sala de la Cámara de Diputados el PDL de Cabotaje, siendo aprobado en general con 85 votos a favor, 26 en contra y 6 abstenciones. Al pasar a segundo trámite legislativo en el Senado, fue ingresado a las Comisiones de Transportes y Telecomunicaciones y la de Intereses Marítimos, Pesca y Acuicultura. Durante el mes de enero, el proyecto no tuvo movimiento en el Senado.

El día 6 de marzo, se retomó la actividad legislativa en la Comisión de Transportes del Senado, iniciando el estudio del PDL de Cabotaje. A fines de mayo, el Senador Moreira solicitó en sala, que el PDL fuera visto también por la Comisión de Trabajo, en lo que respecta a temas laborales, lo que fue aprobado por el Senado.

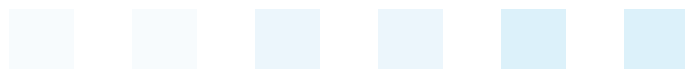
Con fecha 31 de mayo, el proyecto de ley fue votado en general en la Comisión de Transportes, siendo aprobada la idea de legislar con 4 de 5 votos a favor, debiendo ser ingresado a la Comisión de Intereses Marítimos para su revisión, sin embargo, esto no ocurrió hasta el 7 de agosto, a raíz de que el Gobierno le puso discusión inmediata, en esa fecha, el presidente de la comisión, indicó que recién lo comenzarían a revisar a fines de agosto o primera semana de septiembre, por tener en tabla otros proyectos. En esa oportunidad se anunció también que invitarían a exponer a organismos relacionados.

Con fecha 6 de noviembre, le correspondió exponer en la Comisión de Intereses Marítimos a la Asociación, representada por el presidente, ese mismo día expusieron también ARMASUR y la Alianza Marítima.

Con fecha 13 de noviembre, el proyecto se votó en general en la Comisión de Intereses Marítimos. Se tuvo que votar dos veces, ya que la primera votación terminó en empate y una abstención, en la votación final el proyecto fue rechazado por tres votos en contra y dos a favor, esta votación no es vinculante y corresponde a la recomendación de la comisión al momento de ser votado el proyecto en general en el pleno del Senado.

Al terminar el año, el proyecto se encuentra con tramitación de suma urgencia, una vez tratado en la Comisión de Trabajo, donde hasta terminar el año no ha sido ingresado, debiera pasar a la sala donde se votará en general, para luego dar un plazo para presentar las indicaciones, se desconoce cómo se hará la votación de las indicaciones, si por comisión o una comisión mixta.

Durante gran parte del año, fueron invitados a exponer en la comisión, los Armadores, DIRECTEMAR, gremios, sindicatos, organismos del Estado y grupos de interés, tanto a favor como en contra del proyecto. La Asociación, además, mediante la Ley del Lobby, sostuvo múltiples reuniones con diputados y ministros de Estado, para dar a conocer su mirada y preocupación por ciertos aspectos del proyecto, presentando a las autoridades varias alternativas de mejora a la propuesta legislativa.



RESTRICCIONES OPERACIONALES EN LA BAHÍA DE QUINTERO

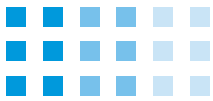
A solicitud del Directorio, la administración de la Asociación realizó un levantamiento al problema de abastecimiento a las naves de bunkering en la bahía de Quintero, tema que en el tiempo se ha venido incrementando, generando considerables complicaciones para las naves que requieren abastecimiento de bunkering, ya sean de bandera nacional o extranjeras. Con este levantamiento, se buscaría una alternativa de solución, al difícil tema del bunkering en la bahía de Quintero. A raíz de lo anterior, se iniciaron reuniones con COPEC, AGUNSA, DIRINMAR, ULTRANAV, ASONAVE, CMC y ENAP.

Este problema se genera principalmente por el tema medioambiental en Quintero y la norma que rige para la ejecución de distintas faenas ante episodios críticos de contaminación, por

otro lado, se suma el cierre de puertos por condiciones meteorológicas, y finalmente, la falta de disponibilidad de algunos combustibles y los altos costos que estos tienen por parte de ENAP.

Con todos los antecedentes, se elaboró un informe, el cual fue validado y aprobado por todos los involucrados y mencionados anteriormente. El informe, en términos generales, menciona que si bien la principal refinería de ENAP está en Concón, sus terminales y estructuras de recepción y entrega de hidrocarburo por vía marítima se encuentran en Quintero.

La crisis ambiental del 2018 en las comunas de Quintero y Puchuncaví de la Región de Valparaíso, fue un episodio que se había repetido en años anteriores, debido a la cantidad de empresas que



hay en las localidades y la contaminación que emanan. El día 21 de agosto de 2018, fue el primer evento en la zona, donde jóvenes presentaron síntomas de desvanecimiento, náuseas e incluso vómitos.

A raíz de este episodio y de otros posteriores, el Gobierno estableció el Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica para las comunas de Concón, Quintero y Puchuncaví (D.S. N° 105/2018 del Ministerio de Medio Ambiente), que constituye una serie de medidas para las principales fuentes de emisión identificadas en la zona.

Diariamente se emite por parte Ministerio del Medio Ambiente, el pronóstico de ventilación que indica las horas del día en que las condiciones de las comunas de Concón, Quintero y Puchuncaví se encuentran:

buenas (vientos y movilidad atmosféricas), regulares (poco viento y baja movilidad atmosférica) o malas (viento calmo y sin movilidad atmosférica).

La Resolución Regional 35-2023, que aprueba el nuevo plan operacional de ENAP, Terminal Marítimo Quintero, establece las condiciones medioambientales en las que cada uno de los terminales puede operar.

Dentro de este plan, para el caso del Terminal Barcaza, que es el terminal desde el cuál se abastecen las naves bunkering, la resolución indica que solo puede operar en condiciones buenas, debiendo detener las faenas para los casos de condiciones regulares o malas.





Para el caso del bunkering, ambos combustibles (IFO o Diesel) se entregan, según los requerimientos, tanto a naves de tráfico internacional de bandera extranjera, como a naves de bandera chilena que principalmente hacen cabotaje.

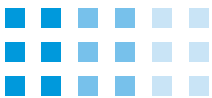
El combustible importado es recibido sólo en Quintero y descargado a estanques en el Terminal de Productos Importados (TPI). Dada la poca capacidad de estos estanques, el petrolero que entrega la carga llena los estanques de tierra y luego sale a la espera de espacio de almacenamiento, luego este combustible, desde los estanques, se distribuye al resto del país, mediante oleoductos en la zona central a la refinería y por buques a la zona sur del país, la carga de estos buques se realiza en el mismo TPI.

Cuando las condiciones medioambientales de Quintero se encuentran regulares o malas, se prohíbe o restringe toda faena de alije, carga o descarga de hidrocarburo en la zona. Si revisamos las condiciones de la calidad de aire para Quintero, tenemos que aproximadamente el 70% del tiempo no están dadas las condiciones para hacer faenas de transferencia de hidrocarburos, de ningún tipo.

Por otro lado, se debe considerar, además de las condiciones medioambientales, las condiciones meteorológicas de la zona, lo que restringe también las faenas de bunkering.

Con el fin de dar solución al problema, se analizaron tres medidas alternativas:

1. Autorizar algún punto en la bahía de Valparaíso para efectuar alije entre naves tanqueras mayores a naves de bunkering .
2. Para el caso de alije entre dos naves bunkering de bandera chilena, autorizar el procedimiento según la Circular de Bunkering y no bajo la Circular O-72/O22 que norma el alije, eliminando el concepto de buque madre y buque hijo considerándolos como “buque hermanos”, se puede limitar la cantidad de combustible a transferir en estos casos diferenciándolo de esa manera entre bunkering y alije.
3. Hoy lo más delicado es la condición medioambiental. Sería ideal poder cargar, desde el Terminal Barcaza, también en condición regular, a un menor flujo o que la



evaluación de la calidad del aire y/o el reporte, sea más temprano y tal vez con mayor frecuencia, actualmente es una sola evaluación diaria.

Después de varias reuniones con autoridades medioambientales, sectoriales y técnicas, se definió optar, en primera instancia, por la alternativa 1, dado que es la única donde existen menos cantidad de organismos que intervienen en la decisión.

La Asociación efectuó una presentación a la Capitanía de Puerto de Valparaíso, dado que es la autoridad que tiene la atribución de revertir la normativa que prohíbe la ejecución de faenas de alije en la bahía de Valparaíso, desde el año 2018. Si bien esta autoridad tiene la atribución, se involucró, tanto la DIRINMAR como la Gobernación Marítima de Valparaíso, en el proceso de evaluación.

En la presentación antes mencionada, se trató de demostrar que no existe ningún inconveniente, desde el punto de vista técnico o medio ambiental, para efectuar este tipo de faenas, y que el riesgo de contaminación, está considerado en la normativa vigente que regula este tipo de faenas en todo el país.

Finalmente, con fecha 4 de noviembre de 2024, se publicó la C.P.(V) ORD. N° 12000/599, de la Capitanía de Puerto de Valparaíso que “autoriza por excepción la realización de operaciones de alije en bahía de Valparaíso para tipo de naves que se indica.”, esta circular permite hacer faenas de alije en Valparaíso para naves de hasta 185 de LOA, siendo receptoras solamente naves de bandera nacional. Con esta autorización se permitirá descongestionar la Bahía de Quintero para el periodo estival, pudiendo hacer alijos con naves Bunker para abastecer naves de bandera nacional, internacional y cruceros. En general, se deben cumplir las condiciones establecidas en la circular de alije más algunas restricciones adicionales.

Si bien existen algunas restricciones adicionales a las faenas del mismo tipo en Quintero, la realización de estas faenas permitirá evitar largos tiempos de

espera para el abastecimiento de naves bunker por temas medioambientales en Quintero.

Esta circular tiene vigencia hasta el 31 de marzo de 2025, anterior a esa fecha se harán llegar a la autoridad nuestros comentarios para mejorar la circular, con el fin de que sea renovada y mejorada.





MESA DE BUNKER Y DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO



Con fecha 1 de enero de 2024, entraron en vigor las “Instrucciones complementarias respecto a la elaboración, verificación y auditorías del Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque, parte III (SEEMP III)”, emitidas por la DIRSOMAR.

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

Por su parte, la mesa de trabajo que dirige la División de Comercio y Desarrollo Sustentable (CODESU), dependiente de la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales (SUBREI) del Ministerio de RR.EE., continuó su trabajo en el tema 7 “Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques”, de la agenda del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI.

Este trabajo, ha sido intenso, ya que Chile es parte del Grupo de Trabajo Intersesional sobre reducción de los gases de efecto invernadero desde los buques, (ISWG-GHG) por su sigla en inglés y que prepara informes para las reuniones de los MEPC, tal como ocurrió con los MEPC 81 y 82, realizados en marzo y octubre de 2024, respectivamente.



Antes de describir el trabajo realizado por la mesa durante el 2024, es importante tener a la vista que, en julio del 2023, el MEPC 80, adoptó una nueva estrategia, que considera los siguientes aspectos:

Visión

La OMI sigue comprometida con la reducción de las emisiones de GEI del transporte marítimo internacional y con carácter de urgencia, tiene como objetivo eliminarlas lo antes posible, mientras promueve, en el contexto de esta estrategia, una transición justa y equitativa.

Niveles de Ambición

1. Sujeto a enmiendas dependiendo de las revisiones que vaya realizando la Organización, la estrategia de GEI de la OMI para 2023, identifica los niveles de ambición para el sector del transporte marítimo internacional y señala que la innovación tecnológica, la introducción y disponibilidad global de emisiones de GEI, deben ser nulas o casi nulas.

2. Los niveles de ambición y los puntos de verificación indicativos deben tener en cuenta las emisiones de GEI de los combustibles marinos desde su producción hasta la descarga de gases por la chimenea (well to wake).
3. Los niveles de ambición son los siguientes:
 - a. Disminución de la intensidad de carbono del buque mediante una mejora de la eficiencia energética de los buques nuevos.
 - b. Disminución de la intensidad de carbono del transporte marítimo internacional reduciendo las emisiones de CO₂ (transport work), como promedio, en al menos un 40 % al 2030, en comparación con el 2008;
 - c. Adopción de tecnologías, combustibles y/o fuentes de energía con emisiones de GEI nulas o casi nulas, en al menos un 5 %, esforzándose para alcanzar el 10 %, de la energía utilizada por el transporte marítimo internacional de aquí al 2030.
 - d. Alcanzar emisiones netas de GEI cero, cerca o alrededor del 2050, teniendo en cuenta



las diferentes circunstancias nacionales, mientras se realizan esfuerzos para eliminarlas gradualmente como se pide en la Visión.

Puntos de Control Indicativos

1. Reducir las emisiones anuales totales de GEI del transporte marítimo internacional en al menos un 20 %, esforzándose por alcanzar el 30 %, al 2030, en comparación con el 2008; y
2. Reducir las emisiones anuales totales de GEI del transporte marítimo internacional en al menos un 70 %, esforzándose por alcanzar el 80 %, al 2040, en comparación con 2008.

Principios Rectores

1. El principio de no discriminación y el principio de trato no más favorable, consagrados en el MARPOL y otros convenios de la OMI; y
2. El principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas.
3. El requisito de que todos los buques apliquen plena y completamente, independientemente de su pabellón, la implantación de medidas obligatorias para garantizar la implantación efectiva de esta estrategia.
4. La necesidad de considerar las repercusiones de las medidas en los Estados, incluidos los países en desarrollo.

A partir de la nueva estrategia, la OMI definió que para lograr los niveles de ambición acordados, debía establecer dos medidas, una técnica y otra económica.

Para ello, la OMI durante el MEPC 80, acordó formar un Comité Directivo de la Evaluación de Impacto Comprensivo de las medidas económicas y técnicas (Steering Committee), invitando a Chile, a ser parte de él, para hacer seguimiento de la evaluación de las posibles medidas.

Para este trabajo, el Comité estableció las siguientes tareas, todas las cuales fueron terminadas durante el 2024:

1. Tarea 1 – Revisión de la literatura: Esta tarea fue encomendada a la Universidad Marítima Mundial (Suecia), para contar con un análisis de las vías de transición de combustible/tecnología para el transporte marítimo y un análisis de los costos del transporte.
2. Tarea 2 – Impactos en la flota: Se realizó una licitación para un estudio de los impactos, la que fue adjudicada a DNV.
3. Tarea 3 – Impactos en los Estados: Esta evaluación la desarrolló la UNCTAD, dada la capacidad de procesamiento de datos de un número importante de países, la información que tiene a su disposición y la experiencia de sus equipos de trabajo.
4. Tarea 4 – Análisis cualitativo/cuantitativo complementario de las partes interesadas: La empresa internacional Starcrest Consulting Group, realizó esta tarea, donde entre otros 10 países, Chile seleccionó 3 productos que fueron evaluados en el estudio (Cherries, litio y petróleo).
5. Tarea 5 – Coherencia y aseguramiento de la calidad: Esta fue la última etapa, donde se identificaron las áreas de datos faltantes, aseguramiento y control de calidad, análisis de incertidumbre, sensibilidad e integración entre otras evaluaciones.

Con este trabajo terminado se continuó avanzando en las dos medidas que se han considerado para cumplir la estrategia y con ello, la meta el 2050.

Medida Técnica

Para la primera medida, el Grupo de Trabajo Intersesional terminó su trabajo de revisión de la medida técnica sobre Intensidad del Combustible de los Gases de Efecto Invernadero, GHG FI, por su sigla en inglés, la que se refiere a la cantidad de emisiones de GHG por unidad de energía utilizada a bordo del buque, establecida sobre la base del ciclo de vida de cada combustible, expresada en gramos de CO₂ equivalente por unidad de energía (gCO₂eq/MJ).

Una de las ideas que ha tenido bastante aceptación, es que los buques se puedan agrupar en pools, de

tal forma que cada compañía pueda compensar entre sus buques, los que cumplen, con los que no lo hacen y también negociar unidades de cumplimiento, directamente entre las compañías del pool, en forma privada.

Otra de las alternativas, es que los buques que sobre cumplan, puedan guardar esas unidades y usarlas más adelante o venderlas.

En este tema, es muy importante indicar que la mesa apoya todas las iniciativas que incluyan la producción y el uso del hidrógeno verde o amoníaco como combustibles para la propulsión y generación, en el transporte marítimo.

Toda esta medida técnica, si fuese adoptada en el MEPC 83 de abril de 2025, se convertiría en un nuevo Capítulo 5 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

Posición de Chile

En general, Chile apoya todas las medidas de carácter técnico que contribuyan a descarbonizar el transporte marítimo, que se generen y discutan en el seno de la OMI.

Chile tiene la oportunidad de transformar su economía, hoy basada en combustibles fósiles, a una economía establecida en el hidrógeno verde, permitiendo capturar valor local y convirtiéndose en una potencia en la exportación de este combustible.

Medida Económica

1. **Creación de un Fondo:** Se está proponiendo la creación de un fondo basado en cobros y premios, según el nivel de emisiones. Este Fondo sería destinado a Investigación Marítima de la OMI (IMRF, por su sigla en inglés) y de un Consejo de Investigación y Desarrollo Marítimo (IMRB), con el objetivo de acelerar la Investigación y Desarrollo (I+D) de tecnologías de bajo carbón y carbón cero para las naves.

Se han presentado varios sistemas de cómo se cobraría y cómo se distribuiría o utilizaría el Fondo, por ejemplo, brindando apoyo para la

producción de combustibles marinos con cero o casi cero emisiones de GEI, investigación y desarrollo, forestación o cooperación, entre otras propuestas, por lo que es muy importante definir qué es lo que se necesita financiar.

La mesa de bunker es de la opinión que, si se llegara a establecer un Fondo, los recursos deben ser utilizados sólo en el sector marítimo.

2. **Impuesto a los combustibles marinos:** Esta propuesta económica es la que menos atractivo concita. Algunas de las propuestas más importantes:

a. El establecimiento de un cobro de USD 2 por tonelada de combustible consumido, que pagarán los buques de 5000 GT o más.

b. Impuesto sobre todas las emisiones de GEI del transporte marítimo internacional, iniciándose con un nivel de entrada de USD 150 dólares por tonelada de emisiones de CO₂ y tramos ascendentes en un ciclo de revisión cada 5 años.

c. Cobrar 17,5 USD por tonelada de emisiones de CO₂.

d. La aplicación de un Mecanismo de Cobro y Compensación de Emisiones que promueva el uso de buques cero emisiones. Busca cobrar a un buque que emite GEI, para pagar a otro buque que no emite GEI.

e. La implementación de un Mecanismo de Cobro y Compensación de Emisiones, basado en la eficiencia operacional de los buques, presentado por China y otros países. Dicho mecanismo funcionaría con el desempeño que tengan los buques y aplicando algunas flexibilidades.

Posición de Chile

Dada la sensibilidad del tema, la SUBREI contrató a la consultora SCL Econometrics, un estudio sobre “Impacto de las medidas que adoptaría la OMI para ser implementadas en el transporte marítimo internacional y los eventuales beneficios/impactos que estas podrían tener en nuestro país”.



La consultora tomó contacto con la Asociación, se solicitaron antecedentes a las empresas y posteriormente se realizó una reunión con los miembros del Comité Técnico de ANA. Específicamente, se conversó sobre los impactos potenciales de la implementación de instrumentos para incentivar la reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero en la industria marítima, la perspectiva sobre las consecuencias económicas, tecnológicas y legales.

También se destacó que nuestro país está geográficamente alejado de los mercados de destino y, por ende, un impuesto generaría una mayor carga a las exportaciones e importaciones. Por ejemplo, las cargas chilenas recorren el doble de kilómetros que los embarques de China o Estados Unidos, tres veces más que el promedio mundial y cinco veces más que los envíos de potencias exportadoras como México o España.

Después de haber revisado los resultados de los estudios dispuestos por la OMI, es decir, las cinco tareas, pero principalmente lo que se refiere al impacto en la flota y en los Estados, del estudio de Econometrics, además de recibir los aportes de la mesa de bunker, los Subsecretarios de los ministerios involucrados y la DGTM, se reunieron a principios de septiembre, para preparar la posición que Chile tendría en la MEPC 82 de octubre de 2024, decidiendo no apoyar ningún impuesto a los combustibles marinos.

Resultados obtenidos durante la 17° Reunión del Grupo de Trabajo Intersesional de Gases Efecto Invernadero (ISWG-GHG 17) y de la 82° Reunión del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 82)

El resultado más relevante fue que se acordó contar con un documento base de negociación que contiene todas las propuestas que se han presentado tanto para una medida técnica relativa a un estándar de combustibles sobre GEI (GFI), así como una medida económica que aún no se ha definido, sin embargo, dentro de las opciones que se están considerando, se encuentran un mecanismo flexible, una tasa o un impuesto, con diferentes opciones de costo.



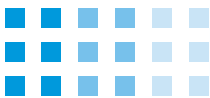
Las negociaciones mostraron con mayor claridad un apoyo mayoritario a la medida técnica, en relación a las divergencias y complicaciones que existen en torno a la medida económica, ya que una materia extensamente discutida, fue la distribución de los fondos, donde aún persisten los intereses por tener opciones para que se utilicen en materias de cambio climático en general, aunque en las conversaciones bilaterales, los países indicaron que esto es muy difícil de lograr y lo han comenzado a expresar. Sin embargo, está aún muy lejos de acordarse.

Otra arista de la medida económica que sigue generando diferencias, es donde se establece el "Fondo", si bajo la OMI o bajo otro organismo internacional. Muchos países se preguntaban si corresponde que la medida económica esté bajo MARPOL o si es necesario el desarrollo de un nuevo Convenio.

Tema 6 de la agenda del MEPC sobre "Eficiencia energética de los buques"

Con el objeto aclarar dudas relacionadas con el cálculo del CII, la Asociación organizó una reunión con la Cancillería, la DIRECTEMAR y el Comité Técnico de ANA, ocasión en que las empresas destacaron aquellos factores que perjudican el cálculo del referido índice de las naves, lo que finalmente se traduce en que los buques sean clasificados en categorías D y E.

La mayoría de los problemas indicados durante la reunión, esta Asociación los había hecho presente



a la mesa de bunker. Además, esas mismas situaciones fueron manifestadas por otros países y organizaciones internacionales, que hicieron estudios y los presentaron como documentos al MEPC 82.

A continuación, se remite un breve resumen con algunos de los factores que afectan el cálculo del CII, para lo cual, una mesa compuesta solo por la Cancillería, la DGTM y la ANA revisaron alrededor de 40 documentos y que, en varios casos, se asemejan a nuestra realidad:

- a. Buques gemelos con un EEDI casi idéntico, sin embargo, por la operación de las naves, algunas quedan clasificadas desde la A a la D.
- b. Viajes cortos.
- c. Tiempo de espera en los puertos.
- d. Condiciones meteorológicas adversas.
- e. Las emisiones en puerto, en fondeaderos, en maniobras de atraque y desatraque y durante los diques, no debieran contabilizarse.
- f. Los graneleros son de los buques que se ven muy afectados por este tipo de inactividad.
- g. Viajes en lastre.
- h. Los petroleros de pequeño tamaño, que se dedican al comercio local (bunkering) y que realizan viajes muy cortos, combinados con operaciones de carga muy frecuentes y mucho tiempo en puerto.

Dados los problemas presentados, la DIRECTEMAR informó que la OMI acordó formar un Grupo de Trabajo por Correspondencia para analizar los ajustes que requiere el Indicador de Intensidad de Carbono (CII). Este grupo inició su trabajo en noviembre, donde se trabajó en dos cuestionarios que completaron algunas de las empresas y esta Asociación. Se espera poder revisar todos los elementos de las medidas de corto plazo, en especial los factores para poder ajustar el CII, así como otras medidas.

Otros temas relacionados

a. Sistema OCC (Onboard carbon capture). Aunque su desarrollo por el momento es incipiente, se sigue avanzando en estos sistemas y en el marco regulatorio de los equipos para la captura y almacenamiento de emisiones de carbono, cuya estructura conceptual de diseño, es similar a la de los scrubbers.

Considerando que este sistema podría ser muy beneficioso para la flota nacional, la DIRECTEMAR elaboró un documento, explicando que el objetivo es tratar de avanzar lo más posible en el marco regulatorio de los sistemas de captura y almacenamiento de carbono a bordo (63% de captura).

b. Limitación de la potencia al eje. Para los buques usados, con el propósito de cumplir con el EEXI, se debe limitar la potencia al eje, sin embargo, han ocurrido varias situaciones, donde destrabar esos limitadores ha sido complicado, poniendo en riesgo la seguridad de las naves, por lo cual, algunos países están solicitando revisar este tema.





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

Como consecuencia del proyecto de ley que adecuaba el Código del Trabajo al MLC, se publicó la Ley N° 21.376, de fecha 1° de octubre de 2021, ley que 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 la Dirección del Trabajo (D. del T.), 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 ANA, sus empresas asociadas y ARMASUR, se llegó a la conclusión de que no existía en el mercado nacional



ni internacional, alguna empresa que pudiera suministrar un software con las condiciones específicas que establecía este decreto. Por otro lado, se consultó a la DIRECTEMAR si lo dispuesto en D.S. 686 había sido trabajado en coordinación con esa autoridad, siendo la respuesta negativa.

A comienzos del 2023, la Asociación junto con las empresas asociadas, continuó las reuniones de coordinación con las empresas que estarían interesadas en desarrollar el software, según las características técnicas requeridas por el D.S. 686, y saber si en el breve plazo lograrían la certificación que otorga la Dirección del Trabajo para su uso. Finalmente, solo dos empresas nacionales estarían dispuestas a desarrollar el proyecto para generar un software acorde a los requerimientos.

Con fecha 29 de junio del 2023, la empresa Geovictoria logró la certificación del organismo fiscalizador, quedando en condiciones de implementar el software en las naves. Así mismo, la empresa Genera se encontraba bastante avanzada, siendo las únicas empresas que continuaron con el desarrollo del sistema.

Después de largos periodos de implementación, fallas recurrentes e inaplicabilidad de software, se solicitó un informe técnico, el cual, en general concluye que, si bien el software desarrollado cumple con la ley, es esta última la que no se ajusta a la realidad del personal embarcado. Tanto las empresas desarrolladoras como esta Asociación, concuerdan en solicitar que se hagan modificaciones a la ley.

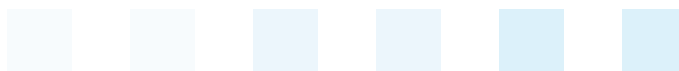
Alguna de las dificultades para que funcione el sistema, es la obligación de que el trabajador marque inicio y término de la jornada de trabajo, y de descanso, generando múltiples marcajes, esto se hizo saber a la Dirección del Trabajo, mencionando que tanto el MLC como el STCW, exige el registro de la jornada de descanso o de trabajo, pero no ambos. Por otro lado, la obligación de la georreferenciación hace imposible el análisis oportuno y a tiempo de datos, que al descargarse de manera simultánea, al volver a tener conexión para la transmisión de datos, pueda permitir enmendar información incorrecta digitada.

La empresa Geovictoria, aunque no convencida de la utilidad de su sistema, mantiene la implementación de su software. Por otro lado, durante todo el año, la empresa Genera no logró obtener la certificación del software compatible con lo requerido en el D.S. 686, lo que en parte se debe también a que la Dirección del Trabajo modificó las condiciones de certificación base para todas las empresas, por lo que primero debían lograr esa certificación, antes de la del D.S. 686.

Como Asociación, se solicitó audiencia en reiteradas ocasiones a la Ministra del Trabajo, siendo recibidos por distintas autoridades ministeriales y finalmente el Jefe de Gabinete de la Ministra. En dichas reuniones, se buscaba sensibilizar a la autoridad de las dificultades de aplicar el sistema tal como lo exige el actual D.S. 686.

En la última reunión sostenida con el Director del Trabajo, por primera vez, reconocieron tener problemas con los proveedores y que actualmente existe un monopolio de quien entrega el servicio. En esa oportunidad, se les solicitó hacer los cambios antes mencionados y establecer una mesa de trabajo técnica, en la cual participe el ministerio, los Armadores y las empresas desarrolladoras. Al terminar el año, nunca se recibió propuesta de reunión técnica o intención de modificar la disposición reglamentaria.

De acuerdo a los antecedentes, se estima que la empresa Genera no buscará la certificación final, mientras no se hagan los cambios al D.S. 686 y por otro lado para Geovictoria, su certificación vence en junio del 2025, estimando que podrían no buscar la renovación de la certificación a menos que se hagan cambios legales, de producirse esta situación, dejaría en una difícil posición a la Dirección del Trabajo, ya que no existiría oferta en el mercado nacional ni internacional para cumplir con la legalidad requerida.



ACTUALIZACIÓN DEL “REGLAMENTO SOBRE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y CARRERA PROFESIONAL DE LA GENTE DE MAR” (D.S. 127)



La falta de interés de las nuevas generaciones por desarrollarse profesionalmente en carreras que implique estar embarcado por períodos de tiempo, no sólo se ha evidenciado en Chile, sino que esta realidad acontece a nivel global, y principalmente en el caso de los Oficiales de Marina Mercante. Dada su importancia, esta situación es medida, cada cinco años, por BIMCO, cuyo último estudio del año 2021, arrojó un déficit a nivel mundial de 26.240 Oficiales con certificación STCW y se estima que continuará aumentando.

Otra de las principales desmotivaciones de las dotaciones por estar embarcados, se produjo durante la pandemia debido al COVID-19, la cual desincentivó a las dotaciones a embarcarse y

muchos Oficiales que estaban a bordo, solicitaron bajarse de los buques.

En el caso particular de Chile, el aumento de la salmonicultura y los incentivos económicos en esa industria, fue otro de los factores importantes para que se haya producido esta falta grave de Oficiales.

Para enfrentar esta crisis, a comienzos del año 2021, la DIRINMAR formó una Mesa de Trabajo, con la participación de todos los actores de la industria, es decir, DIRECTEMAR, Armadores, Colegios Profesionales, Gremios y Sindicatos de Trabajadores, la que se reunió ininterrumpidamente desde el inicio de la escasez, hasta finales de 2023.

Dado que la mesa de trabajo, obtuvo buenos resultados, los gremios solicitaron que este grupo representativo, continuará con reuniones, aunque con menor frecuencia que las anteriores, como una buena instancia de coordinación y análisis permanente, para enfrentar situaciones como la descrita u otras.

Uno de los logros importantes que resultó del trabajo de la Mesa de Falta de Dotaciones, fue dejar en evidencia que el D.S. 127, del 12 de marzo de 2019, “Reglamento sobre formación, titulación y carrera profesional de la gente de mar”, requiere una actualización, debido a las últimas enmiendas al Convenio OMI STCW y a la situación nacional actual, razón por lo cual, en abril de 2022, la DGTM resolvió actualizar el reglamento.

A contar de esa fecha, tanto la Asociación como las organizaciones gremiales de Gente de Mar, trabajaron en las modificaciones, tanto vía documental como en diversas reuniones, terminando el proceso a finales de 2023.

Aparte de la actualización en sí, se estima que, con estas modificaciones, el mayor beneficio será poder disponer de una mayor cantidad de Oficiales para dotar las naves, facilitando la formación y el ascenso a los grados superiores.

Considerando el resultado del proceso, la Asociación, le envió una carta a la Autoridad Marítima, para agradecerle que gran parte de lo que la ANA había propuesto en los dos años de trabajo, fue acogido.

Por Oficio C.J.A. Ordinario N° 12600/3829 M.D.N., de fecha 3 de enero de 2024, la Comandancia en Jefe de la Armada, envió al Ministerio de Defensa Nacional, las modificaciones al D.S. N° 127/2019, conforme a las propuestas planteadas y acordadas en las mesas de trabajo.

A continuación, se indican las principales modificaciones al actual reglamento (D.S. 127):

1. En todos los grados, para obtener los títulos profesionales, se requerirá aprobar una instrucción teórica, según los planes, programas

y cursos modelo de la OMI y no como es actualmente en Chile, que es por semestres, con duraciones muy superiores.

2. Aumentar las atribuciones a algunos títulos.
3. Para obtener los títulos de Ing. 3° y Mot. 2°, se reconocerán a egresados de carreras universitarias afines.
4. Se generarán tablas de equivalencia, para gente de mar en retiro de la Armada de Chile, que les permita optar de manera más expedita a títulos de la Marina Mercante.
5. Se acortan algunos tiempos de prácticas de embarco.
6. Se facilita la transición de Oficiales regionales para obtener títulos de Pilotos 3° e Ingenieros 3°.
7. Se facilitará el procedimiento de rendición de evaluaciones de competencia.
8. Los aspirantes a Tripulantes de las guardias de puente y máquinas, egresados de las Escuelas técnico-profesional, podrán obtener sus títulos directamente, sin tener que desempeñarse previamente como Tripulantes Generales.
9. Reconocer como nave mayor a las que sean iguales o superiores a 100 toneladas de AB, antes eran iguales o superiores a 50.

Durante todo el año 2024, la DIRECTEMAR trabajó con los abogados del Departamento Jurídico del Ministerio de Defensa, los que sólo realizaron consultas de forma y no de fondo, por lo que se espera que el nuevo reglamento, pronto sea aprobado y remitido a la Contraloría General de la República, para toma de razón y firma del Presidente de la República y su promulgación.





LIMPIEZA DE CASCO A FLOTE

La limpieza de casco a flote, es un tipo de mantención que se debe realizar con una frecuencia tal, que como máximo se llegue formar pelillo verde, más conocido como limo, pero que en ningún caso se adhieran incrustaciones duras (crustáceos), ni menos en un área importante de la obra viva, pues esto genera un mayor consumo de combustible y con ello, una mayor emisión de gases de efecto invernadero (GEI).

Para este propósito, actualmente, existen tres normas vigentes en Chile:

1. La limpieza de casco, sin captura, para naves en servicio de bahía, con eslora menor a 40 metros, principalmente remolcadores (Resolución 12.600/05/794 del 5 de agosto de 2016).
2. La limpieza de ejes, hélices, timón y zonas nicho para casos de urgencia y peligros a la navegación (Resolución 12.600/05/1140 del 31 de agosto de 2018).
3. La circular principal para limpieza con captura (CIRCULAR A-52/007 del 6 de diciembre de 2018).

Considerando que estas tres normas son antiguas, hace varios años atrás, la DGTM informó a esta Asociación, que había resuelto refundir las tres normas, en una sola circular.

Durante la reunión del Comité de Protección del Medio Marino, MEPC 80, realizada en julio de 2023, la OMI adoptó la nueva la Resolución MEPC 378(80), “Directrices de 2023, para el control y la gestión de las incrustaciones biológicas de los buques, a los efectos de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasoras (Directrices de 2023 sobre las bioincrustaciones)”.

Estas recomendaciones, se centran principalmente en mantener la vigilancia de las bioincrustaciones y de acuerdo a ello, efectuar limpiezas más frecuentes, asociadas al perfil operacional de cada nave. El objetivo de la DIRECTEMAR, es que, mediante el nuevo documento, se proporcione a los usuarios marítimos un enfoque con un estándar de exigencia mundial, para un correcto control y gestión de las bioincrustaciones, lo que sin lugar a dudas contribuirá a minimizar el riesgo de transferencia de especies acuáticas invasoras, y la reducción de emisiones a la atmósfera de GEI,

en armonía con la estrategia de la OMI, en esta materia.

Durante la primera semana de marzo de 2024, la DIRINMAR remitió la primera minuta de la nueva circular de limpieza de casco, la cual fue enviada al Comité Técnico de la Asociación, para su análisis y comentarios.

Considerando que el borrador de circular se alejaba bastante de lo que había propuesto la ANA, en base a la realidad nacional y a las nuevas directrices de la OMI, adoptadas el 2023, la Asociación, junto con remitir sus aportes, le solicitó a la DIRINMAR que estableciera una mesa de trabajo con la participación de las empresas que realizan limpieza de cascos a flote y la ANA, con el fin de eliminar algunas inconsistencias y ajustar la circular, según las recomendaciones de la OMI.

Como resultado del trabajo de la mesa, con fecha 7 de junio, la DIRINMAR remitió un nuevo borrador de circular, el que fue revisado por la Asociación y el Comité Técnico remitiendo los aportes a la Autoridad Marítima.

Con fecha 14 de agosto, la Asociación recibió nuevamente una propuesta de circular, la que fue revisada por la Asociación, destacando que es bastante más simple, pero a la vez sigue siendo muy restrictiva.

Con fecha 16 de agosto, se remitieron las observaciones de la ANA, tratando que se bajaran las restricciones sin afectar al medio ambiente marino y que exista menos posibilidad de arbitrariedad entre las distintas autoridades marítimas locales, a lo largo del país.

No obstante que, aunque el proyecto tiene algunas restricciones, sobre todo para naves de tráfico internacional y para limpieza de casco cuando existen incrustaciones superiores al limo, esto último debido principalmente a la Ley General de Pesca y Acuicultura, Bases Generales del Medio Ambiente, Convenio sobre Biodiversidad Biológica y principalmente a la Declaración de Río de 1992, se logró que para todos los buques de bandera chilena que estén en cabotaje, independiente de su tamaño, se les permitirá realizar limpiezas de casco sin captura, a las naves con índice de incrustación nivel 1, es decir, limo, autorización que hasta la fecha no está permitida.

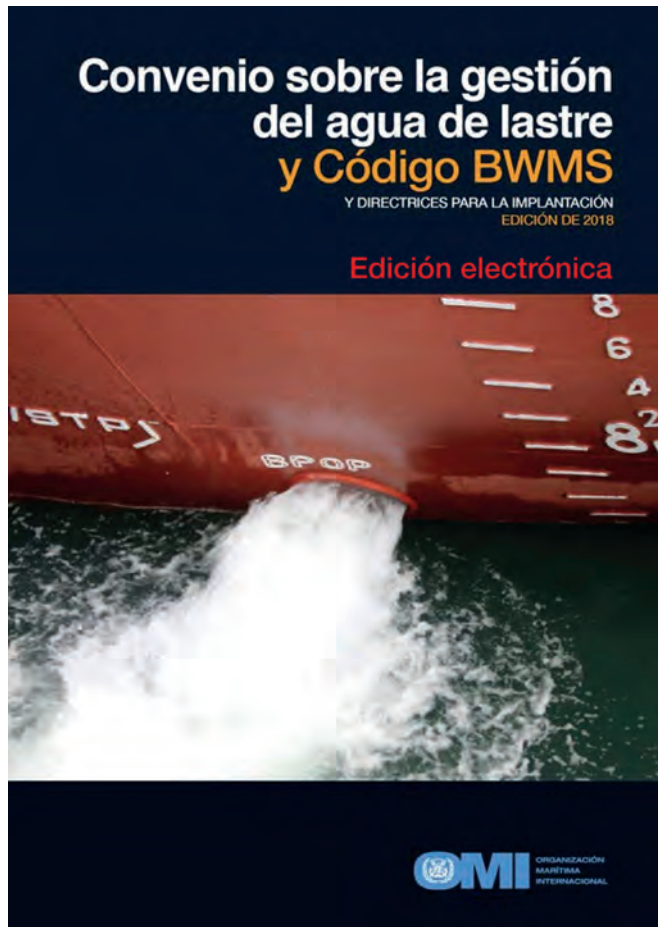
Respecto al lugar de las limpiezas, estas se podrán realizar en todos los puertos, excepto en las zonas con exigencias de protección como son Isla de Pascua, Juan Fernández, y áreas de reserva con condiciones especiales como Quintero, Puerto Montt, etc.

Para el resto de los buques con incrustaciones sólidas, dependiendo del porcentaje de la obra viva afectada, se exigirá capturar la mayor cantidad de los residuos resultantes y posterior disposición final. Esto es muy importante pues en la circular actual, se exigen porcentajes de captura tan altos, que las empresas de limpieza no son capaces de cumplir.

La circular fue revisada y terminada por la DIRINMAR a finales de 2024 y sólo se espera que sea firmada y publicada por el nuevo DIRECTEMAR, a principios de 2025.



CONVENIO DE AGUAS DE LASTRE



La Organización Marítima Internacional (OMI), adoptó el 13 de febrero de 2004, el Convenio Internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, el cual entró en vigor internacional el 8 de septiembre de 2017.

Este convenio tiene por objetivo “evitar la propagación de organismos acuáticos perjudiciales de una región a otra, estableciendo normas y procedimientos para la gestión y el control del agua de lastre y los sedimentos de los buques”. Este convenio aplica sólo a los buques de tráfico internacional o dicho de otra forma, no aplica a los buques de una parte que operen únicamente en aguas bajo la jurisdicción de esa parte, salvo que esta determine que la descarga del agua de

lastre de los buques dañaría o deterioraría el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos propios de los Estados adyacentes o de otros Estados.

Cada país, independientemente de si ha ratificado o no el convenio, tiene la autoridad para normar, de manera local el convenio o parte de él, el uso y manejo de las aguas de lastre. En el caso de Chile, la DIRECTEMAR lo tiene regulado mediante la Circular A-51/002.

Dado que Chile aún no ha ratificado este convenio, la Asociación remitió una carta al Ministerio de Relaciones Exteriores, con el fin de mencionar las ventajas de este instrumento, solicitando que Chile lo ratifique, posteriormente se sumaron a este requerimiento CAMPORT y ASONAVE.

A raíz de lo anterior, la Cancillería formó un grupo de trabajo, con la participación de la DIRECTEMAR y los Ministerios de Transporte, Medio Ambiente, Defensa y otros. De acuerdo con la última información, el grupo habría concluido y aprobado el informe favorable a la ratificación del convenio, el que fue enviado al Ejecutivo, para que una vez recopilados los antecedentes, sea ingresado como proyecto de ley al Congreso durante el año, lo que finalmente no sucedió, quedando postergado para el año 2025.



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, tanto con Oficiales de la DGTM, Direcciones Técnicas, Gobernaciones Marítimas y Capitanías de Puerto, 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, se trabajó en conjunto con la DIRECTEMAR en varios proyectos de circulares, resoluciones marítimas e instructivos, que norman

diversos temas, la mayoría de los cuales fueron trabajados con los distintos comités con que cuenta la Asociación, remitiendo las observaciones y aportes técnicos a la Autoridad Marítima. A continuación, se indican algunos de los temas más relevantes en que se ha trabajado en conjunto.

Se continuó trabajando en la coordinación y ajustes finales para que Chile pueda ratificar, aunque aún no se logra, el convenio de la OMI “Fondo internacional de indemnización por daños producto de derrames de hidrocarburos o Fondo 1992”, donde participa el Ministerio de RR.EE., DIRECTEMAR y ANA.



Durante el año 2024, la DIRECTEMAR continuó el trabajo de la Mesa de Trabajo de Falta de Dotaciones, con una activa participación de la Asociación en todas 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 otros puertos.

También, se continuó trabajando en conjunto y coordinadamente, como integrantes de la Comisión de Facilitación y Simplificación del Transporte Marítimo, como en la VUMAR, ambas instancias presididas por el Ministerio de Transportes y en la Mesa de Bunker que lidera la Cancillería.

Con fecha 23 de mayo de 2024, la DIRECTEMAR publicó en el Diario Oficial, la Resolución D.G.T.M. y M.M. Ordinario N° 12.600/06/230 Vrs., de fecha 9 de mayo de 2024, que aprobó la Circular Ordinario N° O-73/007, que “Establece normas para determinar espacios de máquinas sin dotación permanente (UMS) en naves mayores, mercantes y especiales”.

Este trabajo se inició a principios del año 2023, donde la Asociación trabajó coordinadamente con la DIRSOMAR, para lograr una buena norma. En

general, la circular dispone lo siguiente:

- Caso 1: Son las naves y buques pesqueros con espacios de máquinas sin dotación permanente, que se encuentren clasificadas por una firma clasificadora. Esta es la situación de la flota de los asociados.
- Caso 2: Es el caso de una nave y buque pesquero que anteriormente mantuvo una notación de clase como UMS, pero que no la mantuvo ante la clase y el armador, requiere recuperarla.
- Caso 3: Son las naves y buques pesqueros que no cuentan con notación de clase UMS, pero cuyo armador desea reconstruir o modificar los espacios de máquinas para que sean considerados como tal.

Con fecha 28 de octubre de 2024, se actualizó la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° O-73/007, del 13 de junio de 2023, que “Establece los requerimientos técnicos aplicables al Sistema de Vigilancia y Grabación que deberán cumplir las naves que cuenten con Piloto Automático a bordo.” Básicamente las modificaciones fueron las siguientes:

- El sistema de grabación “solo se utilizará para



análisis de accidentes o sucesos producidos durante la navegación, por parte de la Autoridad Marítima.”

- “El medio final de registro deberá estar instalado en un recipiente protector fijo, a bordo.”
- “Aquellas naves mayores que efectúen tráfico internacional y que dispongan de un equipo VDR o SVDR (VDR simplificado), en caso de falla del Sistema de Vigilancia y Grabación en aguas fuera de la jurisdicción nacional, deberán informar de inmediato al Servicio de Inspecciones Marítimas (SIM). Cumplido lo anterior, estarán autorizados para mantener en servicio el piloto automático de la nave hasta su recalada al primer puerto nacional, donde previo al zarpe, su Sistema de Vigilancia y Grabación deberá ser reparado y verificada su operación por parte de un Inspector de Telecomunicaciones de la Autoridad Marítima.”

En otros temas, se trabajó y se hizo intercambio de información en las siguientes materias:

1. Se ha continuado trabajando en estudiar cómo se armonizará la Circular D.G.T.M. Y M.M. Ordinario N° O-75/006, de fecha 8 de junio de 2023 que “Establece disposiciones relativas a la implementación de medidas de seguridad de la información y protección cibernética por parte de buques, instalaciones portuarias y compañías en el marco de la gestión de riesgos cibernéticos marítimos”, con la Agencia Nacional de Ciberseguridad (ANCI), organismo técnico creado por la Ley Marco de Ciberseguridad, aprobada por el Congreso en diciembre de 2023, que comenzará su operación durante la primera semana de 2025.
2. Se publicó la Circular D.G.T.M. Y M.M. Ordinario N° O-31/020, de fecha 5 de enero de 2024, que “Establece disposiciones de seguridad que deben adoptarse en los centros de cultivos de salmones u otras especies, así como puertos/muelles/rampas/artefactos navales (pontones/yomas) y naves, para las faenas de carga, descarga y traslado de diferentes mortalidades, en jurisdicción de la Autoridad Marítima”.

3. Se Actualizó la Circular D.G.T.M. Y M.M. Ordinario N° O-73/006, de fecha 2 de enero de 2024, que “Establece disposiciones para el otorgamiento de certificados de seguridad y prevención de la contaminación a naves mayores que enarbolan pabellón nacional, excepto buques pesqueros, bajo la modalidad del “Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación (SARC)”.
4. Se publicó la Circular D.G.T.M. Y M.M. Ordinario N° O-72/023, de fecha 1 de agosto de 2024, que “Establece procedimiento y exigencias para la presentación y aprobación de proyectos de construcción, modificación, regularización, anexos de estabilidad y manual de sujeción de la carga en línea, de naves menores con cubierta y de artefactos navales de apoyo a la acuicultura.
5. En junio de 2024, se publicaron las instrucciones complementarias N° 15/2024 “Para determinar las revisiones, inspecciones y pruebas que deben cumplir las naves y artefactos navales mayores durante el proceso de diseño y construcción.”
6. Durante el año, se estuvo trabajando en un borrador de Circular que “Establece el sistema de recopilación de datos de consumo de combustible para naves mayores de cabotaje y centros de cultivo de acuicultura para el reporte de huella de carbono del transporte marítimo nacional.”



PROCEDIMIENTO PARA EL REGISTRO DE NAVES EN CHILE



A raíz de algunas incertidumbres, problemas y demoras que se han dado durante los procesos de inscripción y registro de naves con bandera chilena, como Asociación nos reunimos con el Jefe del Departamento Jurídico de la DIRECTEMAR, con el fin de conocer el proceso con más detalle y solicitar aclaración de ciertos aspectos que podrían ser un poco ambiguos en los reglamentos relacionados.

Con relación a la solicitud de pasavante, se nos indicó que el principal problema es que al ser solicitado, aunque suene lógico, no se indica la razón de la solicitud; se pide el plazo máximo de otorgamiento sin una razón justificada; no se encuentra inscrito el armador, el que algunas veces es distinto al dueño de la nave y no se indica si la nave fue entregada o no al nuevo dueño, lo que debe constar por lo menos con una declaración jurada firmada ante notario.

Para el caso del registro propiamente tal, se indicó que existe un plazo de 15 días hábiles para su tramitación, el que se extiende si hay reparos a la solicitud por problemas documentales, además se indicó que el principal problema es el poder comprobar el porcentaje de propiedad de la empresa y entender la constitución de ella, considerando que al haber socios son chilenos, extranjeros, personas naturales o personas jurídicas.

La DIRECTEMAR remitió una lista de chequeo que utilizan para la verificación de la información, documentos y un listado de los principales errores que se comenten en el ingreso de solicitudes, así como un detalle de las consideraciones a tener en cuenta y que son poco claras en los reglamentos.

Con los documentos antes mencionados, la Asociación trabajó en un manual de inscripción y registro de naves, el cual es una recopilación de cuerpos legales, reglamentos, manuales, experiencias y listas de chequeo. Con este manual, se busca facilitar y aclarar las dudas que se podrían generar al momento de inscribir y/o matricular una nave mayor en Chile, entregando las alternativas, procedimientos, y formatos de documentos necesarios para inscribir y matricular naves mayores. Este documento fue confeccionado por la Asociación Nacional de Armadores, con el apoyo y aportes del Departamento Jurídico de la DIRECTEMAR.

Adicionalmente, dentro de los cursos que se dictaron, en convenio con la Asociación Chilena de Derecho Marítimo y la ANA, se consideró un curso detallado sobre inscripción y registro de naves, el cual se realizó en diciembre.

VENTANILLA ÚNICA MARÍTIMA (VUMAR)

La OMI, alrededor del año 2000, durante las reuniones del Comité de Facilitación del Transporte Marítimo (FAL), comenzó a estructurar un sistema que permitiera simplificar los trámites y disminuir la cantidad de documentos, a través de una plataforma electrónica en línea, de toda la información requerida para la llegada, estadía y salida de los buques desde los puertos, de modo que se garantizara que la información se presenta una sola vez y sea reutilizada en la mayor medida posible por los servicios públicos y los usuarios privados.

Además, esto debiera servir para que las autoridades, aparte de las correspondientes autorizaciones, puedan generar estadísticas, data y análisis de los movimientos y desplazamientos de los buques dentro del país, desde su recalada hasta el zarpe al exterior, para que sirva en la toma de decisiones, planificación y mejora continua.

El Comité FAL siguió avanzando en esta idea, pero siempre como una recomendación e instando a los países a desarrollarla en base a algunas directrices generales. Finalmente, durante la reunión FAL 46, de febrero de 2022, la OMI estableció que, a contar

del 1 de enero de 2024, la VUMAR pasaba a ser obligatoria para todos los puertos del mundo.

Consecuente con lo anterior, el 31 de marzo de 2023, la OMI estableció las nuevas normas, FAL.5/Circ.42/Rev.3 “Directrices para el establecimiento de una Ventanilla Única Marítima”, vigentes a la fecha.

En el caso de Chile, la VUMAR fue creada el año 2018, por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, con la participación de los representantes de las Navieras (ANA), Agencias de Naves (ASONAVE), Puertos y Terminales (CAMPORT), SAG, SERNAPESCA, Policía de Investigaciones, Servicio Nacional de Aduanas, Ministerio de Salud, Ministerio de Hacienda (Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEX)), DIRECTEMAR y usuarios.

Con el fin de darle una figura jurídica y formal 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





VUMAR

CHILE

04-03-2025 12:38:06 PM

Ayuda

ES

Listado de Trámites

Buscar Trámite

Buscar por N° OMI / Señal de llamada / Nav

Buscar otro trámite

Buscar por identificador

Nueva Solicitud Pre Arribo

Identificador	Servicio	OMI/Señal de llamada/Nav	Puerto/Terminal/Sitio	Agencia Naviera	Etapas	Acciones
3827	Internacional	9461386 DIDK2 MSC GENOVA	SAN ANTONIO - -	ULTRAMAR Ltda.	Pre Arribo Arribo Desembarco	
3825	Internacional	9645877 VRNA3 CSCL WINTER	SAN ANTONIO DP WORLD SAN ANTONIO FRENTE ATRAQUE SITIO 4-5	ULTRAMAR Ltda.	Pre Arribo Arribo Desembarco	
3823	Nacional	9797187 D5PH8 POLAR CHILE	SAN VICENTE SAN VICENTE TERMINAL INTERNACIONAL SVTI SITIO N° 4	ian taylor chile sa	Recepción Libre Plática Mando Nave	
3822	Nacional	9191632 CBCC CONDOR	SAN ANTONIO PUERTO SAN ANTONIO FRENTE ATRAQUE N° 1	ULTRAMAR Ltda.	Pre Arribo Arribo Desembarco	
3821	Internacional	9762895 D5IZ5 TRAMMO INDEPENDENT N° 3	SAN ANTONIO PUERTO SAN ANTONIO FRENTE ATRAQUE	ULTRAMAR Ltda.	Pre Arribo Arribo Recepción	

Decreto Supremo N° 313, de 1996, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones”.

Hasta ahora las operaciones asociadas a las recaladas de las naves, se realizan en forma independiente entre el Agente de Naves y cada servicio público, entregando los documentos en papel o electrónicamente, según corresponda, pero aquellos que son requeridos por más de alguna autoridad, se entregan varias veces. Además, las agencias de naves, al remitir los documentos y realizar las solicitudes por separado a cada servicio público, deben esperar la respuesta de cada uno de ellos, sin saber lo que resolvieron las otras autoridades.

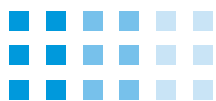
La VUMAR permitirá la trazabilidad de cada operación, es decir, se podrá conocer el estado de cada tramitación en tiempo real, solicitudes y validaciones de todas las operaciones, por parte de todos los Servicios Públicos, que componen el proceso de recepción y despacho de las naves.

Cada solicitud de recepción y despacho, contendrá toda la información de la nave sobre la cual se está tramitando, la información que debe asociarse a las solicitudes, así como los certificados de la nave, eliminación de papeles, anticipación de la

información, ya que no será necesario esperar que la nave llegue a puerto para mostrar la información de manera física, sino que podrá ser enviada de manera anticipada.

Asimismo, se agilizarán los tiempos de trámites al realizar las validaciones online y al gestionar solicitudes con información precargada.

La Autoridad estima que sólo en el proceso de recepción de las naves, se ahorrarán al año más de un millón de papeles y miles de horas en los trámites de los actores que intervienen en el mismo. Esto, sin considerar además los tiempos asociados a los pagos de dichos procesos que deben realizarse, actualmente en su mayoría en forma presencial, ni a los costos operacionales que disminuirán con la digitalización de los trámites asociados. Por ejemplo, hoy se solicitan en la recepción de una primera recalada de una nave que proviene de un puerto internacional, al menos 37 documentos, dentro de los cuales se encuentran los 7 que considera el Convenio FAL de la OMI, equivalentes a aproximadamente 100 papeles. Mientras que para la recepción nacional se requieren al menos 12 documentos, lo que corresponde a un promedio de 40 papeles. Considerando que, en total, en un año hay alrededor de 25.000 recaladas



(nacionales e internacionales), gracias a VUMAR se podrían ahorrar al menos un millón trescientos mil documentos al año.

Documentos (se destacan los 7 documentos FAL obligatorios)

1. Declaración General
2. Manifiesto (Declaración) de Carga
3. Declaración de Provisiones de a bordo (Lista de Rancho)
4. Declaración de efectos de la Tripulación
5. Lista de la Tripulación
6. Lista de Pasajeros
7. Manifiesto de Mercancías Peligrosas
8. Declaración Marítima de Sanidad (podría requerirse en virtud del Reglamento Sanitario Internacional)
9. Guía de Correos (podría requerirse en virtud del Convenio Postal Universal)
10. Lista de contenedores vacíos.
11. Otros

Otra cosa muy importante de la VUMAR, es que funcionará 24/7 y permitirá entregar autorizaciones y notificaciones en línea, aumentará la seguridad de la información, proveerá estadísticas y estandarización de los procesos de los servicios públicos.

También, una vez que comience la producción, se generarán estadísticas que hoy día no existen, tales como los orígenes y destino de las naves, cantidad de tripulantes, pasajeros, etc. Por lo cual se puede hacer un análisis previo de riesgo, lo que ayudará mucho a los servicios públicos para la asignación de recursos y medidas precautorias, lo que será muy importante para el análisis y uso de todos usuarios.

Además, se va a generar un historial donde van a quedar registradas todas las naves que circulen por el país, todos los hitos que sucedieron en cada recalada y zarpe, se podrá registrar el

número de naves atendidas por cada agencia, por servicio público, también analizar el desempeño de los prácticos, las maniobras realizadas, los remolcadores que participaron en cada maniobra, todo lo cual ayudará a identificar los problemas y procesos que se están demorando más de lo necesario.

La marcha blanca de la VUMAR, se inició el 25 de agosto de 2022, en los puertos de la Región del Biobío, y se suponía que a principios de diciembre de ese año, se continuaría con los puertos de la Región de Valparaíso, para que a contar del 2023, se siguiera con la región de Antofagasta y posteriormente con el resto del país, de tal forma de cumplir con el mandato de la OMI.

Durante la reunión de la Comisión de Facilitación que se realizó el 30 de enero de 2024, en forma especial, participó el Consultor de la OMI, señor Gadi Benmoshe, quién en esa fecha se encontraba realizando un estudio respecto a la aplicación y al estado de avance de las Ventanillas Únicas Marítimas en los distintos países de Latinoamérica, señalando en esa oportunidad que el objeto de esa consultoría era hacer una evaluación de las necesidades de implementación de medidas para facilitar el tráfico marítimo, y la preparación para implementar el intercambio electrónico de datos y el concepto de VUMAR. Esta consultoría, comenzó su trabajo en Chile en julio de 2023 y terminó en marzo de 2024, por medio de reuniones online y cuestionarios.

Dado que en la industria, especialmente desde la ANA y ASONAVE, había muchas dudas del real nivel de implementación y avance del proyecto, con fecha 4 de abril, se realizó una reunión especial de la Comisión de Facilitación del Ministerio de Transportes, ocasión en que se informó que la VUMAR continuaba la marcha blanca, con integraciones de los Servicios Públicos y ejercicios en las regiones de Antofagasta, Valparaíso y Concepción, proyectando tenerla terminada en diciembre de 2024.

Con fecha 24 de mayo, el Foro Logístico de Valparaíso (FOLOVAP), organizó una charla, para sus asociados con el Ministerio de Transportes,



ocasión en que hubo bastantes consultas y dudas, las que fueron aclaradas por ese ministerio.

A mediados de junio se iniciaron los ejercicios reales con naves, en las regiones de Antofagasta, Valparaíso y Concepción.

El Ministerio de Transportes, aunque había informado que la VUMAR entraría en vigor a fines del 2024, dados los retrasos y contingencias, informó que espera tener totalmente operativa la plataforma para los puertos de la Bahía de Concepción y Valparaíso, al término del primer semestre de 2025, y para el resto del país en diciembre del mismo año.





OFICIALES MERCANTES INTEGRAN CURSO EN ACADEMIA DE GUERRA NAVAL



Al igual que los últimos cuatro años, el 2024 se dio la posibilidad de que Oficiales de la Marina Mercante participaran en el Curso de Informaciones de la Academia de Guerra Naval (CINFO). Durante este año egresaron del curso 3 oficiales, siendo destacados por primera vez, dos Jefes de Máquinas y un Capitán de Alta Mar, marcando un hito y una aspiración de los oficiales del área de máquinas, quienes habían manifestado su intención de participar hace bastante tiempo.

La participación de Oficiales Mercantes en este curso manifiesta el gran interés que había tenido la ANA como algunos Oficiales de la Marina Mercante Nacional, para que pudieran volver a ser considerados como alumnos en el Curso de Informaciones de la Academia de Guerra Naval. El curso, en el cual participan también Oficiales de Línea de la Armada, como también Oficiales de los Servicios y Prácticos Oficiales, permite capacitar a los Oficiales no especialistas en Estado Mayor, para su desempeño y conocimiento propio de la institución, en situaciones especiales, funciones operativas, logísticas y administrativas institucionales.

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

Para el año 2025 se mantendrá la participación de Oficiales Mercantes en el curso de Informaciones, el cual se desarrolla en dos etapas, una virtual y finalmente un periodo de clases y conferencias presenciales en la Academia de Guerra Naval.

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 intercambiar experiencia 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.





LEY MARCO Y CIRCULAR SOBRE CIBERSEGURIDAD

La ciberseguridad es clave en todo el proceso de adaptabilidad a la sociedad digital, para la aplicación y desarrollo de tecnologías, como la inteligencia artificial, en los diversos procesos socio-relacionales, en la generación de servicios y los procesos productivos. Sin embargo, toda esa potencialidad se puede transformar en riesgo, si no se adoptan los procesos y estándares de una cultura de ciberseguridad, con enfoque colaborativo y sistémico.

La Ley Marco de Ciberseguridad, N° 21.663, tiene por objetivo establecer la institucionalidad, los principios y la normativa general, que permitan estructurar, regular y coordinar las acciones de ciberseguridad de los organismos del Estado y entre éstos y los particulares; establecer los requisitos mínimos para la prevención, contención, resolución y respuesta a incidentes de ciberseguridad; establecer las atribuciones y obligaciones de los organismos del Estado, así como los deberes de

las instituciones determinadas y los mecanismos de control, supervisión y de responsabilidad ante infracciones.

El cuerpo legal fue promulgado el 24 de marzo de 2024 y entra en vigor un año después de su promulgación.

Por otro lado, la Autoridad Marítima emitió en base a las recomendaciones de la OMI, la CIRCULAR D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° O-75/006, del 8 de junio de 2023, la cual establece que “disposiciones relativas a la implementación de medidas de seguridad de la información y protección cibernética por parte de buques, instalaciones portuarias y compañías en el marco de la gestión de riesgos cibernéticos marítimos”.

En base a las recomendaciones OMI, la circular orienta a los usuarios marítimos en el levantamiento de vulnerabilidades, basado en la metodología



del análisis de riesgo cibernético, proponiendo implementación de medidas de prevención, tanto administrativas como operacionales, por parte de: buques, compañías navieras e instalaciones portuarias, bajo el marco del Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) y el Código Internacional de Gestión de Seguridad (IGS).

Si bien esta circular aplica a las naves de tráfico internacional, aplica también para los puertos y naves que cumplen los Códigos ISPS e IGS. La circular entrará en vigor dos años después de la fecha de su publicación en el Diario Oficial, es decir, el 16 junio de 2025.

Al comparar ambos documentos, se dejan ver aspectos que generan alarmas al haber duplicidad de situaciones, regulaciones, procedimientos y orientaciones que para los mismos casos se debe proceder de distinta manera, según sea el cuerpo legal al que se acuda. La situación anterior, genera una serie de dudas sobre la real aplicabilidad de las medidas, que en realidad eviten o mitiguen los ciberataques en contra de empresas navieras chilenas. En cuanto los procedimientos administrativos son distintos, generando además una burocracia, que no hará más que demorar la tramitación de algún incidente que sufran nuestras empresas y más aún, solucionar el ataque en el menor tiempo posible.

La Asociación en varias oportunidades manifestó su preocupación, tanto al Ejecutivo como al Legislativo y a la DIRECTEMAR, por las ambigüedades administrativas que se generaban, y la diferencia de criterios entre esta ley y la circular de la DIRECTEMAR que regula esta materia por encargo de la OMI.

Según lo indicado por el Ministerio del Interior, durante el año 2024 se debería haber creado la Agencia Nacional de Ciberseguridad (ANCI) y formulado el reglamento de operación, dentro de las obligaciones es crear los organismos sectoriales de control fiscalización de la ley, donde se estima que en el caso del transporte Marítimo, el organismo sectorial sería la DIRECTEMAR, así lo cree también la Armada.

Con el fin de conocer el espíritu de la ley, la Asociación se reunió con el Senador Kenneth Pugh, autor intelectual del proyecto de ley, quién indicó que para el caso de las empresas navieras, estas serían consideradas como Servicios Esenciales (SE) y Operadores de Importancia Vital (OIV), lo que finalmente deberá ser definido por la ANCI, la que debiera haber comenzado a funcionar en diciembre de 2024, de manera posterior al nombramiento del director por parte del Ejecutivo. La calificación de las empresas como SE y OIV deberá someterse al proceso de consulta pública, evaluación que puede ser apelada en algunos casos y el listado es revisado por la agencia cada 2 años.

El ámbito de aplicación de la ley es para las empresas públicas y privadas que sean consideradas como SE y OIV, la diferencia entre una y otra categoría está en las obligaciones, tiempos de respuesta considerados y sanciones en caso de incumplimiento.

Los operadores de importancia vital deberán obtener las certificaciones de ciberseguridad que señala la ley y las que determine la agencia mediante reglamento. Para estos efectos, sólo los organismos que sean parte del registro de entidades certificadoras autorizadas, a cargo de la agencia, estarán habilitadas para emitir certificaciones válidas. La agencia podrá homologar certificaciones técnicas internacionales o extranjeras sobre ciberseguridad, mediante resolución fundada de su director.

El Senador Pugh, recomendó considerar los siguientes aspectos en caso de ser empresa designada como SE y/o OIV:

- Determinar la matriz de riesgo de cada empresa.
- En base a los riesgos confeccionar los protocolos de respuesta.
- No mezclar las actuales estructuras de TI, las cuales deberán enfocarse en dar continuidad del servicio. Sugirió también, crear equipos de ciberseguridad que se encarguen de enfrentar la amenaza en caso de un ataque.



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



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

durante el año civil más de 150.000 toneladas de crudos de petróleo.

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



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

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

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

Durante estos años, se ha concentrado el trabajo en la redacción de la legislación complementaria, necesaria para darle las atribuciones al “Fondo” para poder operar en Chile, la discusión, se ha centrado en qué organismo del Estado reportaría al Fondo, inicialmente se había pensado en la DIRECTEMAR, por ser la institución que controla y fiscaliza los convenios de la OMI, sin embargo, esta institución dijo no tener la capacidad técnica para fiscalizar y controlar las cantidades de hidrocarburo que las empresas importaban, para luego reportar al “Fondo”. A fines del 2023, la DIRECTEMAR firmó un convenio de cooperación con aduanas, el que permitiría la transferencia de información entre



estos organismos del Estado, lo que solucionaría el problema, aceptando la DIRECTEMAR la función de ser el nexo con el “Fondo”.

Durante el intercambio de documentación y consultas, el Ministerio de Defensa puso en duda el cambio de postura de la DIRECTEMAR, y a pesar de haberse reunido con distintas personas y jefaturas, tanto del Ministerio de Relaciones Exteriores y de Defensa, con el permanente apoyo de la DIRECTEMAR, no se logró que durante el año se tramitara el documento que autoriza a la DIRECTEMAR, acto que hubiese podido concluir con la modificación de este proyecto de ley, para luego haber sido elevado al Ejecutivo e ingresado al Congreso para su tramitación legislativa.

Finalmente en diciembre de 2024 y a raíz de una reunión sostenida entre la ANA y la Jefa del Departamento Jurídico del Ministerio de Defensa, se logró que comprendieran y reconocieran la importancia del proyecto del “Fondo”, sin embargo, aún mantienen dudas respecto al alcance jurídico de la DIRECTEMAR como organismo que se vincule con el “Fondo”, por lo que se sigue trabajando en ello.



CONVENIO DE COOPERACIÓN CON LA ASOCIACIÓN CHILENA DE DERECHO MARÍTIMO



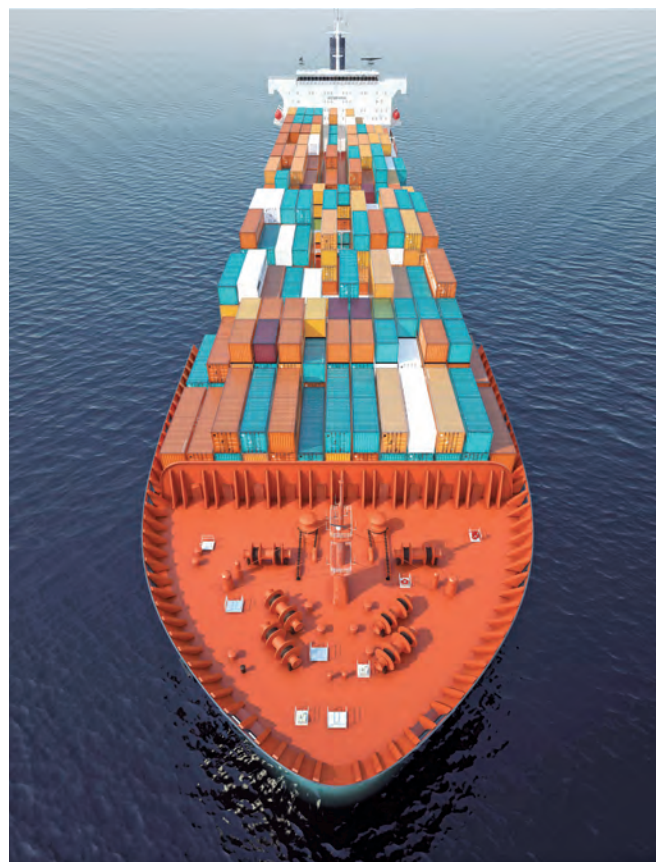
Mediante un convenio de cooperación entre la Asociación Nacional de Armadores y la Asociación Chilena de Derecho Marítimo, se trabajó para desarrollar una serie de cursos relacionados con temas navieros en el derecho internacional marítimo, orientado a gerentes y ejecutivos de nuestras empresas asociadas.

Los cursos, de corta duración, se desarrollaron por medio de plataformas online, en una, dos y tres sesiones de una hora y media de duración, la intención era dar a conocer temas específicos que permitieran entender algunos aspectos generales de los temas desarrollados.

Durante el año 2024, se alcanzaron a desarrollar 3 cursos, los que tuvieron como expositores a reconocidos abogados especialistas en los temas seleccionados, los cursos impartidos fueron:

- Responsabilidad ambiental: aspectos administrativos y civiles.
- Regulación internacional de la responsabilidad del transportador marítimo.
- Adquisición y matrícula de naves.

Para ejecutar cada uno de los cursos se requería un mínimo de 10 alumnos por materia para financiar a los expositores, en los tres casos se



completó la matrícula de alumnos requeridos. Según lo indicado en la encuesta de satisfacción de los alumnos que participaron en los cursos, la profundidad y nivel de las presentaciones superó las expectativas.

Para el año 2025 se pretende continuar con este ciclo de cursos, inicialmente con los que no se alcanzaron a realizar en el 2024 y posteriormente con cursos sugeridos por los propios alumnos o empresas asociadas.

CONVENIO 190 OIT / LEY KARIN

La Asamblea General de las Naciones Unidas el 2015 acordó que el Trabajo Decente y sus cuatro pilares, el cual consiste en la creación de empleo, protección social, derechos en el trabajo y diálogo social se convirtieran en elementos centrales de la agenda 2030 de Desarrollo Sostenible.

En el contexto antes expuesto, el Estado de Chile ratificó el Convenio N° 190 de la Organización Internacional del Trabajo, sobre la violencia y el acoso, que se promulgó por Decreto Supremo N° 122, de 2023, del Ministerio de Relaciones Exteriores. Dicho convenio tiene, entre otros, el objetivo de proteger los derechos laborales y promover un entorno de trabajo seguro.

A raíz de lo anterior, el Gobierno de Chile promulgó la Ley N° 21.643, que modifica el Código del Trabajo y otros cuerpos legales, en materia de prevención,

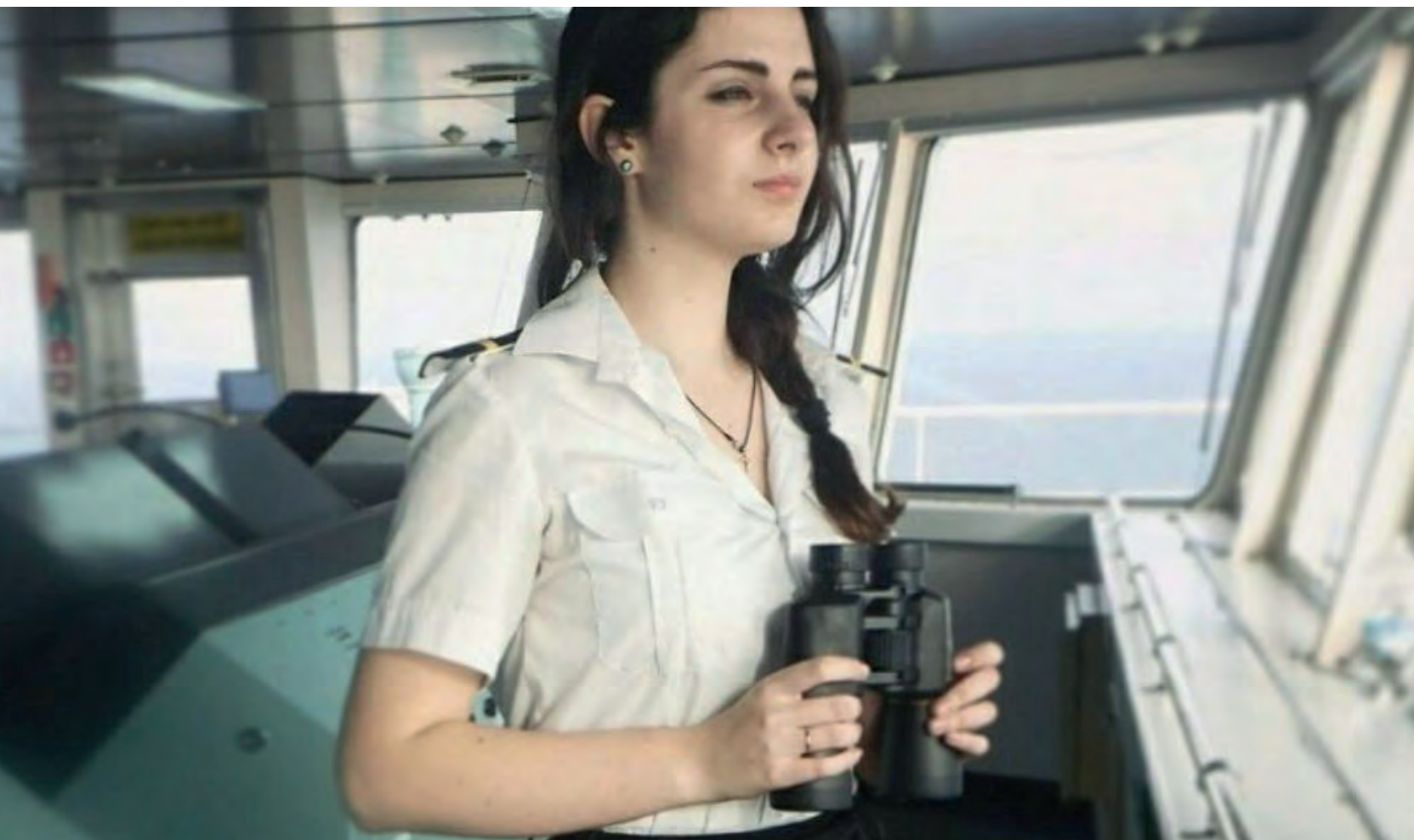
investigación y sanción del acoso laboral, sexual o de violencia en el trabajo.

El día 1° de agosto de 2024, entró en vigor la Ley N° 21.643, también conocida como Ley Karin, la cual se desprende del Convenio N° 190 de la OIT, ratificado por Chile el año 2023.

La ley establece la obligación de contar con un protocolo de prevención de violencia en el trabajo, acoso laboral y sexual, con enfoque inclusivo y medidas específicas. Se incluyen disposiciones para informar, capacitar y resguardar la privacidad en casos de investigaciones por acoso sexual o laboral.

Este cuerpo legal modifica las condiciones de cómo se identifican y determinan las conductas de acoso y violencia en el trabajo. El reglamento,





promulgado el 26 de mayo de 2024, determina y establece las directrices a las que se deberán ajustar todas las investigaciones de acoso sexual, laboral y de violencia en el trabajo ejercida por terceros ajenos a la relación laboral, las que incluyen los derechos y obligaciones generales de las personas y entidades involucradas en dicho procedimiento, ya sea que las investigaciones sean realizadas por el empleador o por la Dirección del Trabajo.

Si bien la ley no sanciona el ejercicio de la autoridad, se estima que en el ámbito de la Marina Mercante aumentarán las denuncias de acoso y violencia laboral, y con el fin de evitar lo anterior, en conjunto con la Fundación Mascarona, se le solicitó al Ministerio del Trabajo establecer una submesa de trabajo, de carácter tripartita, donde participarán el Ministerio, DIRECTEMAR, Armadores, y representantes de los trabajadores de la Marina Mercante y pesca.

La finalidad de esta mesa, es llevar a cabo una instancia de discusión, que reúna los elementos necesarios para elaborar un protocolo, que permita la adopción de medidas que establece esta ley en el mundo del trabajo, pero que incorpore las particularidades de la industria marítima, permitiendo contar con una caracterización profunda de las particularidades del trabajo en esta industria.

La mesa de trabajo, finalmente, fue aprobada por el Ministerio del Trabajo y remitió la resolución a la Contraloría General de la República, donde se encuentra en revisión desde octubre del año 2024, una vez tomada razón, se implementará la mesa de trabajo. Independientemente de lo anterior, ya se ha avanzado con una minuta de protocolo para el sector marítimo, el que sólo se debería revisar más en detalle al momento de constituir la mesa.



POLÍTICA LOGÍSTICA PORTUARIA, MINISTERIO DE TRANSPORTES

Durante el mes de abril del 2023, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) realizó el lanzamiento de la Política Logística Portuaria que pretende tener como eje central los puertos y modernizar la cadena logística del transporte marítimo en el país.

El Ministerio de Transporte, teniendo a la vista diversos documentos y propuestas, tanto procedentes del sector público como privado, y de ámbito nacional e internacional, que han recopilado la visión y observaciones de múltiples actores del sector. Están destinadas a identificar las diferentes oportunidades

de mejora en el sistema logístico portuario nacional y presentar propuestas para ello, entregó de manera pública la Política Nacional Logística Portuaria.

Este documento tiene como propósito principal unificar los análisis y propuestas señalados en todos ellos y en particular, los expresados en los informes realizados en el marco de:

- La Mesa Laboral Portuaria de 2019.
- La Comisión Especial Investigadora N° 21 (CEI 21), de la Cámara de Diputados, de 2019- 2020.



El proceso para llegar a la versión final de la Política y finalmente a los proyectos de ley correspondientes, se organizó en torno a 4 ejes estratégicos: institucionalidad y regulación del sector logístico-portuario; facilitación del desarrollo económico; planificación territorial y sostenibilidad integral de la actividad logístico-portuaria, y modernización laboral portuaria.

La elaboración se basa en el diálogo convocado por el MTT, instancias donde no se invitó a las instituciones más relevantes y cercanas a los temas considerados a revisar. Este proceso debería haber

concluido el 2023, sin embargo, por esta misma falta de diálogo, el Gobierno no habría llegado a acuerdos, sobre todo en los aspectos laborales con los trabajadores portuarios, razón por la cual se suspendieron las reuniones y se retomaron el 2024, debiendo encabezar los diálogos laborales la Dirección del Trabajo, que de igual manera no logró avance en la materia durante el año.

Al término de estas conversaciones, ambos ministerios, de Economía y Transportes, elaborarán la propuesta de documento a sancionar como Política, el cual será sometido a un proceso de



consulta abierta, para recabar observaciones de aquellas personas que estén interesadas en aportar sus observaciones.

Lamentablemente, la Política basó prácticamente todas sus conclusiones en los dos informes antes mencionados, los cuales, a juicio de esta Asociación, CAMPORT, ASONAVE y la SOFOFA, carecen de argumentos técnicos, estadísticos y económicos que avalen muchas de las tesis planteadas en el documento.

En relación con las barreras de entrada que se mencionan, tanto el informe de la Comisión Fiscalizadora de la Cámara de Diputados, como la Política Logística Portuaria del Ministerio de Transportes, las cuales no permitirían una mayor competencia en el mercado de los remolcadores, se argumenta que serían debido al requisito de propiedad exigido en la Ley de Navegación para constituirse como empresa naviera chilena.

En cuanto a los remolcadores y practica, la Política recomienda lo siguiente:

“Mejorar los servicios de apoyo a la navegación (prácticos, lanchas y remolcadores), con esquemas de regulación comparables a los de terminales (servicio público y condiciones no discriminatorias). Dada la vinculación directa de

estos servicios con la operación de los puertos, se plantea que la regulación específica de los servicios, sus condiciones tarifarias, de competencia y de estándares mínimos de servicio, sea fijada por las autoridades portuarias, mediante procesos públicos de concesión a privados, que promuevan una reducción en las barreras de entrada a este mercado. Ello, sin obstáculo de las obligaciones regulatorias y de fiscalización de los estándares de seguridad que corresponde a la Autoridad Marítima en virtud de sus atribuciones legales.”

La propuesta específica que hace el Ministerio de Transportes por medio de su Política Logística Portuaria, resulta preocupante, al pretender regular de manera específica un servicio que ha demostrado operar en el tiempo de manera eficiente y que al igual que cualquier otra actividad comercial, funciona en base a la oferta y la demanda, un servicio de apoyo que prestan los remolcadores, que desde el punto de vista de los estándares de operación están regulados por la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo del cual Chile es parte del Consejo. Si se quiere mejorar o cambiar el estándar de servicio al cliente, corresponde a un tema comercial bilateral, el que por supuesto debe tener un mínimo, pero que cualquier mejora que se quiera hacer va a depender de cuánto esté dispuesto a pagar el cliente.

Como resumen del documento, se desprende la orientación que tendría dicha política, queriendo migrar hacia un modelo de desarrollo portuario con mayor injerencia estatal y menor espacio para la iniciativa privada. Respecto del servicio de remolcadores en particular, el documento esboza un diagnóstico crítico respecto de su situación actual, y sugiere pasar del sistema de libre entrada vigente, a un modelo de concesiones.

Por su parte, la Asociación remitió varias cartas y solicitudes para ser invitados a los diálogos participativos, sin respuesta por parte del Gobierno, por lo que se utilizaron las herramientas dispuestas mediante Ley del Lobby y de Consulta Ciudadana, que se debe realizar antes de publicar la versión definitiva de la Política.

Dado que este es un tema que afecta principalmente a las empresas de remolcadores, una de las empresas asociadas a la ANA solicitó un estudio técnico a Quiroz & Asociados, con el fin de analizar de manera más competente y con argumentos reales, las propuestas de esta primera versión de la Política Logística Portuaria. Los resultados del estudio se utilizarán como argumentos para defensa de los intereses de los asociados, en el desarrollo de la Política Portuaria del MTT, durante el año 2025.

El documento de Quiroz & Asociados concluyó que, “El documento con que el gobierno inició el proceso tendiente a definir una política nacional para el sector logístico portuario es, como indica su nombre, un consolidado de diagnósticos y propuestas. En lo que atañe a la industria de los remolcadores, el documento esboza un diagnóstico que sugiere que la competencia allí sería insuficiente, en base principalmente a consideraciones sobre la estructura del mercado, y esboza una propuesta, que en adelante las autoridades portuarias definan el servicio que se requiere y sus condiciones, y que lo concesionen a privados mediante procesos públicos.”

Según el consultor, el diagnóstico es equívoco. El mercado de los remolcadores tiene pocos actores, alta concentración, integración vertical, subcontratación e inversión inicial de alguna

envergadura, todas condiciones que en teoría conllevan algún nivel de riesgo para la libre competencia; pero en este caso nada indica que se hayan verificado. Es elocuente que la FNE haya investigado recientemente este mercado, constatado todos los elementos arriba mencionados y decidido archivar la denuncia recibida y no iniciar una investigación. Ni la FNE en esa ocasión, ni el TDLC en las múltiples oportunidades en que ha analizado la competencia en los mercados portuarios (conexos al de remolcadores), ni el análisis general de libre competencia en el mercado de los remolcadores aquí presentado, encuentran evidencia de falta de competencia o indicios de aquello, que ameriten una revisión más profunda.

La propuesta del documento, por su parte, no tiene entonces sustento. Si no hay problemas conocidos de libre competencia ni otras fallas de mercado, no se justifica intervenir este mercado. La libre entrada con libre interacción entre oferentes y demandantes es el arreglo que genera el mayor bienestar. Además, incluso si se detectasen algunas deficiencias en materia de libre competencia, convendría explorar otros remedios menos radicales antes de proponer un esquema universal de concesiones, donde los errores de diseño son frecuentes y costosos.

Después de recibir las observaciones y comentarios de todas las organizaciones que participaron en los diálogos, el ministerio se encuentra analizando y recopilando cada una de estas, para traspasarlas a un documento más avanzado, que pretenden sociabilizar a más tardar en el mes de marzo del 2025, posterior a ello se publicaría la política portuaria definitiva, antes de fines del mismo año.

En una reunión con el Ministerio de Transportes, se nos indicó que no se busca cambiar la forma en que opera el negocio de los remolcadores, sino que buscar un mejor nivel de disponibilidad y servicio en aquellos puertos donde operan pocos remolcadores y hay mayores esperas para la atención de naves.

INDICADORES ESTADÍSTICAS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO



MARINA MERCANTE

1.1.- ARMADORES Y NAVES QUE CONFORMAN LA FLOTA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL CON MATRÍCULA Y BANDERA CHILENA AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2023

NAVE	Nº MAT.	CONSTRUCCION		T O N E L A J E S			DOTACION		ESLORA	MANGA	PUNTAL	TIPO DE NAVE
		AÑO	PAIS	A.B.	A.N.	T.D.W.	OFS	TRI				
Armador: Naviera UltranaV Ltda.												
Alpaca	3.381	2009	Japón	20.121	9.182	33.755	8	10	172,1	27,7	16,0	Tanque Quimiquero
Cabo Tamar	3.514	2015	Corea	61.888	33.561	113.032	10	17	244,0	43,0	21,8	Petrolero
Cabo Victoria	3.418	2015	Corea	61.888	33.561	113.032	12	15	244,2	43,0	21,8	Petrolero
Cóndor	3.190	1998	Alemania	6.406	3.244	8.675	7	8	132,0	9,5	9,5	Portacontenedor
Copihue	3.308	2000	Alemania	6.385	3.277	8.670	8	9	132,4	19,0	9,0	Portacontenedor
Don Gonzalo I	3.257	2005	Rumania	3.248	1.273	4.982	8	7	79,9	17,0	8,0	Petrolero
Ultra Tronador	3.351	2000	Japón	19.920	11.044	32.874	9	15	177,0	28,4	14,3	Granelero
Corral	3.516	2004	Japón	9.978	5.489	16.302	9	12	134,4	23,0	11,4	Granelero
Culpeo	3.469	2004	Inglaterra	27.505	13.712	46.678	11	14	182,4	32,2	17,5	Petrolero
Doña Ana	3.274	2006	Bulgaria	2.865	1.081	3.586	6	7	88,0	14,0	7,0	Petrolero
Guanaco	3.328	2002	España	13.425	6.515	21.283	11	11	161,2	23,0	12,0	Tanque Quimiquero
Puma	3.504	2009	Corea	30.109	13.579	51.215	8	15	183,0	32,0	19,1	Tanque Quimiquero
			Total	263.738	135.518	454.084	107	140				
Armador: Compañía Marítima Chilena S.A.												
Antofagasta	3.365	2013	Corea	29.983	13.397	49.996	11	12	183,0	32,0	19,1	Petrolero
Arica	3.364	2013	Corea	29.983	13.397	49.998	11	13	183,0	32,0	19,1	Petrolero
Brio	3.412	2012	Corea	29.708	14.103	49.990	11	12	183,0	32,2	19,1	Tanque Quimiquero
Don Pancho II	3.507	2005	Holanda	3.248	1.273	4.999	7	7	79,9	17,0	8,0	Petrolero
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	121,0	20,4	11,9	Tanque Quimiquero
			Total	130.908	59.998	217.807	60	65				
Armador: South Trade Shipmanagement Spa												
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	167,2	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.												
Spl Atacama	3.326	2012	Corea	23.587	11.589	34.400	10	12	180,0	30,0	14,7	Granelero
Spl Tarapacá	3.282	2011	Corea del Sur	23.440	11.526	34.431	9	11	180,0	30,0	14,7	Granelero
			Total	47.027	23.115	68.831	19	23				
Armador: Navimag Carga S.A.												
Aurora	3.517	1991	Noruega	8.610	3.143	6.700	5	5	140	19	12	Carga General
Dalka	3.460	1992	China	11.866	3.560	7.000	13	10	147,4	21,0	12,5	Carga Rodada
Esperanza	3.478	2020	China	18.604	7.338	4.924	12	14	150,0	23,0	7,2	Pasaje Transbordo Rodado
			Total	39.080	14.041	18.624	30	29				
Armador: Transportes Marítimos Kochifas S.A.												
Agustin	3.440	1972	Inglaterra	579	211	485	4	4	44,9	10,1	6,9	Carga General
Antonio	3.033	1967	Alemania	724	336	945	6	4	47,7	10,0	5,0	Carga General
Caleta Anahuac	3.321	1984	Dinamarca	993	537	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	62,7	11,0	6,0	Carga General
Carlos III	3.192	1965	Noruega	445	154	464	3	4	45,2	8,0	6,0	Carga General
Claudio III	3.193	1966	Holanda	372	114	347	4	4	43,1	7,2	6,2	Carga General
Constantino III	2.994	1963	Japón	289	109	134	4	4	41,3	7,3	3,5	Carga General
Constantino Kochifas Cárcamo	3.382	1985	Holanda	1.999	1.186	3.639	6	5	88,0	13,2	6,7	Carga General
Constanza (**)	2.952	1966	Chile	188	87	182	3	3	37,8	6,7	3,5	Carga General
Don Andres K	3.223	1986	Holanda	997	547	1.704			63,6	11,7	4,7	Carga General
Don Anestis	3.037	1979	Chile	1.314	547	1.604	6	5	77,6	13,0	5,7	Carga General
Don Luis	3.156	1977	Islandia	612	213	699	2	3	51,0	9,0	6,8	Carga General
Doña Amelia	3.167	1967	Italia	767	500	393	5	5	50,3	9,5	5,7	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 2023

NAVE	N° MAT.	CONSTRUCCION		TONELAJES			DOTACION		ESLORA	MANGA	PUNTAL	TIPO DE NAVE
		AÑO	PAIS	A.B.	A.N.	T.D.W.	OFS	TRI				
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	34,6	7,2	5,7	Carga General
Isla Butachauques	3.310	1971	Dinamarca	1.097	421	1.060	5	4	64,2	11,0	6,2	Carga General
Isla Caguache	3.306	1997	Noruega	1.191	772	1.171	5	4	73,8	10,6	6,0	Carga General
Isla Maillen	3.322	1983	Dinamarca	997	537	1.604	5	5	61,6	10,2	5,6	Carga General
Isla Tellez	3.465	1993	Alemania	1.596	831	2.300	6	5	81,0	11,3	5,4	Carga General
Kavala	3.189	1974	Grecia	998	299	801	5	5	68,5	15,4	3,9	Carga General
Mariana C	3.290	2009	Chile	253	97	310	4	4	41,9	6,9	3,3	Carga General
Michalis (**)	3.160	2006	Chile	140	62	150	2	6	30,5	7,0	3,1	Carga General
Mimi (*)	2.263	1974	Chile	198	86	293	4	4	30,8	6,9	2,5	Carga General
Nazareno	3.334	1981	Dinamarca	902	441	1.130	5	5	59,2	9,6	5,6	Carga General
Puerto Natales	3.456	1996	Alemania	4.110	2.042	6.471	7	6	99,0	17,0	9,3	Carga General
Stephanos	2.998	1965	Argentina	305	92	170	5	4	54,0	11,0	3,1	Carga General
Valentina (*)	2.973	1966	Chile	213	64	234	4	5	40,5	6,7	3,5	Carga General
Virginia	3.206	1967	Holanda	614	242	765	4	6	53,5	9,3	5,4	Carga General
Total				26.456	13.062	34.090	127	127				

Armador: Transbordadora Austral Broom Ltda.

Anan	3.448	2012	Malasia	493	148	457	7	7	47,5	10,9	3,2	Carga General
Bahía Azul	2.575	1988	Chile	385	115	300	6	7	61,0	12,0	2,7	Transbordador
Crux Australis	3.211	2077	Chile	690	207	420	6	6	69,0	15,8	2,8	Transbordador
Fueguino	3.279	2011	Chile	656	197	530	4	4	58,8	15,8	2,8	Transbordador
Kaweskar	3.462	2019	China	1.946	583	782	4	3	89,0	20,9	3,5	Transbordador
Kenos	3.523	2002	China	1.511	453	1.037	6	12	89,0	20,9	4,0	Pasaje Transbordo Rodado
Melinka	1.965	1963	EE.UU.	572	270	488	7	11	42,9	10,0	3,0	Transbordador
Patagonia	3.180	2007	Chile	617	185	450	5	8	58,8	14,6	2,8	Transbordador
Pathagon	3.360	2011	Grecia	1.276	383	416	4	18	80,0	16,0	3,9	Transbordador
Pionero	3.379	2014	China	839	252	525	8	10	65,4	18,1	3,0	Pasaje Transbordo Rodado
Skua	3.152	2006	Argentina	167	50	23	2	4	30,8	6,1	3,5	Lancha de apoyo práctico
Toucan	2.697	1958	EE.UU.	101	32	23	2	2	29,1	6,1	3,3	Lancha de apoyo práctico
Yaghan	3.276	2011	Chile	777	233	400	9	13	58,8	15,8	2,8	Transbordador
Total				10.030	3.108	5.851	70	105				

Armador: Detroit S.A.

Atacama I	2.290	1971	Perú	256	83	376	4	5	35,4	7,9	3,8	Carga General
Aysen	3.459	1999	Australia	735	231	52	4	10	40,9	12,5	4,2	Pasaje Cabotaje
Balder	3.479	2001	Países 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	36,9	8,2	6,6	Carga General
Bragi	3.280	2011	Chile	332	173	452	6	5	40,0	10,6	3,3	Carga General
Campo de Hielo Sur (*)	3.447	1997	Chile	167	51	99	5	6	34,0	7,4	2,3	Pasaje Cabotaje
Chaitén	3.009	2000	Chile	219	67	108	1	1	29,8	8,0	3,0	Pasaje Cabotaje
Isla Rocuant	2.459	1985	Perú	224	88	329	5	5	36,9	8,2	3,9	Carga General
Jörd	3.164	1973	EE.UU.	647	201	993	1	1	54,5	12,2	4,3	Carga General
Julietta S	3.029	2001	Chile	617	185	650	7	5	52,5	13,5	3,0	Transbordador
Thor	3.367	2002	Chile	513	154	660	7	8	44,8	12,0	4,0	Supply Vessel
Ull	3.439	1993	Holanda	1.937	982	3.150	0	2	82,4	12,4	6,0	Carga General
Vidar	3.500	2002	Holanda	1.978	1.146	3.002	7	6	78,6	12,1	6,5	Carga General
Total				9.828	4.595	13.127	54	61				

Armador: Compañía Naviera Frasal S.A.

Cahuel	3.014	2001	Chile	150	45	201	4	5	32,7	9,0	2,0	Carga General
Canal Messier	3.420	2017	Chile	334	112	407	5	6	37,9	9,0	2,9	Carga General
Cecilia	3.184	2007	Chile	376	136	43	6	5	38,0	11,0	3,5	Carga General
Don Ascanio	3.289	2011	Chile	517	155	741	4	6	48,6	12,0	3,6	Carga General
Don José	3.017	2001	Chile	199	60	94	4	5	33,3	9,2	2,8	Carga General
Río Verde	3.497	2021	Chile	1.108	332	700	5	13	61,2	15,0	3,6	Carga General
Don Sebastián	3.452	2018	Chile	909	286	1.059	5	8	58,5	14,0	3,6	Carga General
Maria Inés	3.297	2012	Chile	517	155	741	4	7	48,6	12,0	3,6	Carga General
Minke	3.342	2012	Chile	419	128	567	7	6	40,0	11,0	3,5	Carga General

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 2023

NAVE	N° MAT.	CONSTRUCCION		TONELAJES			DOTACION		ESLORA	MANGA	PUNTAL	TIPO DE NAVE
		AÑO	PAIS	A.B.	A.N.	T.D.W.	OFS	TRI				
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	38,0	11,0	3,5	Carga General
			Total	5.452	1.731	5.682	51	68				
Armador: Sociedad Marítima y Comercial Somarco Limitada												
Capitán M. Andrade	3.425	2017	China	1.640	492	1.484	5	8	76,0	16,0	3,5	Transbordador
Hornopirén	3.424	2017	China	1.640	492	1.485	3	8	76,0	16,0	3,5	Transbordador
Leptepu	3.437	1997	Korea	704	211	480	4	4	65,0	16,5	2,5	Pasaje Transbordo Rodado
Bertina	2.942	1997	Cuba	535	161	535	5	4	54,0	13,5	3,0	Transbordador
Padre Antonio Ronchi	3.135	2005	Chile	222	67	400	2	3	32,9	8,7	2,4	Transbordador
			Total	4.741	1.423	4.384	19	27				
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	72,3	15,9	3,8	Pasaje Transbordo Rodado
La Tehuelche	3.288	2009	Chile	867	260	400	2	9	56,9	14,5	3,2	Transbordador
Comau (*)	3.348	1982	Ucrania	958	287	1.103	5	9	65,8	15,0	2,0	Transbordador
			Total	4.711	1.413	2.898	23	49				
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: Navarinos Adm. De naves S.A.												
Stella Australis	3.259	2010	Chile	4.508	1.508	782	10	51	87,6	14,6	4,0	Pasaje
Armador: Naviera Paredes S.A.												
Don Juan	2.940	1997	Chile	387	116	361	4	7	62,0	12,4	2,8	Transbordador
Klio (**)	3.344	1984	Grecia	997	299	859	5	9	67,3	17,1	3,8	Transbordador
Pucatue	3.198	2002	Chile	457	176	557	6	8	50,4	10,3	3,7	Carga General
Quellonina II	3.486	2008	Singapore	1.681	504	2.310	7	4	78,0	16,0	4,9	Carga General
			Total	3.522	1.095	4.087	22	28				
Armador: Naviera Detroit Chile S.A.												
Aegir	3.216	1975	Noruega	913	458	1.300	7	6	62,4	10,0	5,8	Carga General
Vor	3.203	1970	Australia	1.357	637	1.760	1	3	75,6	11,8	6,0	Carga General
Idun	3.208	1978	Dinamarca	991	374	1.050	7	8	58,9	10,0	6,0	Carga General
			Total	3.261	1.469	4.110	15	17				
Armador: Empresa Naviera y Turismo Skorpis S.A.												
Skorpis II	2.567	1988	Chile	1.544	463	286	7	15	68,4	10,0	4,2	Pasaje Cabotaje
Skorpis III	2.869	1991	Chile	1.597	549	260	6	15	67,5	10,0	4,5	Pasaje Cabotaje
			Total	3.141	1.012	546	13	30				
Armador: Logística Marítima y Terrestre Ltda.												
Aquamarine	3.077	1975	Dinamarca	538	344	710	4	4	49,2	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	81,2	11,3	5,4	Carga General
			Total	3.131	1.722	4.556	14	13				
Armador: Naviera Cruz del Sur Ltda.												
Cruz del Sur II	3.157	2006	Chile	570	171	460	6	15	68,6	14,6	2,8	Transbordador
Alonso de Ercilla	3.020	2001	Chile	397	119	372	0	0	59,5	12,4	2,8	Transbordador
Cruz del Sur III	3.443	2019	Chile	762	229	516	6	10	59,4	17,3	2,8	Transbordador
Don Juan II	3.369	2015	Chile	670	201	518	4	8	58,8	16,7	2,8	Pasaje Transbordo Rodado
Don Jaime	3.284	2012	Chile	652	196	569	4	9	70,0	15,8	2,8	Transbordador
			Total	3.051	916	2.435	20	42				
Armador: Transportes Puelche S.A.												
Kataik	3.454	2019	China	1.424	427	586	7	5	66,0	16,8	3,3	Transbordador
Tanu	3.453	2019	China	1.424	427	600	7	7	66,0	16,8	3,3	Transbordador
Trauco	2.177	1974	Chile	127	75	135	1	2	30,6	9,7	1,7	Transbordador
			Total	2.975	929	1.321	15	14				
Armador: Tranmarchilay S.A.												
Trehuaco	3.327	2002	Chile	605	182	452	6	8	57,8	14,6	2,8	Transbordador
Ruende	3.238	2000	Chile	620	186	400	8	14	57,8	14,6	2,8	Transbordador
Mailén	2.593	1988	Chile	315	95	400	1	1	43,0	10,4	2,4	Transbordador



1.1.- ARMADORES Y NAVES QUE CONFORMAN LA FLOTA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL CON MATRÍCULA Y BANDERA CHILENA AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2023

NAVE	N° MAT.	CONSTRUCCION		TONELAJES			DOTACION		ESLORA	MANGA	PUNTAL	TIPO DE NAVE
		AÑO	PAIS	A.B.	A.N.	T.D.W.	OFS	TRI				
Pincoya (*)	2.066	1978	Chile	415	125	200	5	5	45,1	12,2	2,4	Transbordador
Fiura	3.149	1990	Argentina	622	186	330	4	7	54,0	12,0	3,0	Transbordador
			Total	2.577	774	1.782	24	35				
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: Sociedad Naviera Dap Mares Ltda.												
Betanzos	2.351	1974	España	1.438	360	798	8	13	72,1	12,5	7,4	Carga General
Griega	3.474	2002	Grecia	918	275	735	6	5	69,8	15,9	3,4	Transbordador
			Total	2.356	635	1.533	14	18				
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: Transportes Austral S.A.												
Agios	3.408	2016	Grecia	1.565	469	989	5	14	83,3	18,0	3,9	Transbordador
Don Beto	3.410	2016	Chile	709	213	304	0	0	60,0	13,3	2,9	Transbordador
			Total	2.274	682	1.293	5	14				
Armador: Servicios Marítimos y Transportes S.A.												
Mar de Coral	3.004	2001	Chile	219	97	132	4	4	34,0	8,5	2,6	Carga General
Marchigue (**)	2.282	1971	Perú	214	100	330	0	1	30,2	7,7	3,1	Carga General
Doña Mariana	2.851	1982	España	281	84	224	4	5	36,8	8,3	4,0	Carga General
Laitec	3.008	2000	Chile	178	53	175	7	4	30,6	9,0	2,2	Carga General
Conquistador	2.763	1980	EE.UU.	994	419	1.445	4	5	54,1	12,2	6,6	Carga General
Isla Chelin	3.132	2004	Chile	327	98	400	4	4	40,3	11,0	3,5	Carga General
			Total	2.213	851	2.706	23	23				
Armador: CPT Empresas Marítimas S.A.												
Camahueto	3.142	1989	Argentina	554	166	330	4	7	54,0	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	2.126	638	998	13	26				
Armador: Nav. Y Transporte Marítimo Sur Austral Ltda.												
Isla Tautil	3.467	1991	Dinamarca	1.964	1.137	2.750	6	4	83,0	13,0	6,7	Carga General
Armador: Luis Rigoberto Paredes Muñoz												
Quellonina	3.419	2006	Malasia	1.668	500	2.346	6	7	78,0	16,0	4,8	Carga General
Armador: Naviera y Comercial Quitraco Ltda.												
Isla Tenglo	3.299	1978	Chile	933	280	430	5	6	66,0	14,3	4,0	Carga General
Centinela (**)	3.012	1984	Chile	333	122	456	4	4	35,7	8,6	4,5	Carga General
Ahoni	3.013	1983	Chile	333	122	477	1	1	35,7	8,0	4,0	Carga General
			Total	1.599	524	1.363	10	11				
Armador: Remolcadores Ultratug Ltda.												
Choique	3.240	2009	Chile	121	36	37	4	5	28,0	6,0	3,7	Lancha de apoyo práctico
Luma	3.518	2005	China	1.470	441	1.433			58,7	14,6	5,5	Supply Vessel
			Total	1.591	477	1.470	4	5				
Armador: Blumar S.A.												
Bronco	2.856	1994	Chile	922	300	1.200	4	5	57,1	10,0	5,6	Carga General
Johnson	3.188	1976	EE.UU.	650	197	692	4	5	54,6	12,2	4,3	Carga General
			Total	1.572	497	1.892	8	10				
Armador: Naviera G.V. S.A.												
Varua Vaikava	3.236	1976	Dinamarca	569	349	795	4	4	49,0	8,3	5,5	Carga General
Lago Icalma	3.376	1986	Dinamarca	997	578	1.563	6	7	61,6	10,2	5,6	Carga General
			Total	1.566	927	2.358	10	11				
Armador: Trabajos Marítimos Oxsean S.A.												
Oxsean Mars	3.509			1.555	466	1.547	0	2	65,0	16,0	4,5	Carga General
Armador: Agunsa S.A.												
Agunsa Capella	3.383	2007	Turquía	1.543	701	2.147	7	7	78,0	12,0	5,4	Petrolero
Armador: Inversiones Santa Bertina S.A.												
Kotaix	3.496	2017	Grecia	1.512	457	920	6	14	79,2	17,5	4,0	Transbordador
Armador: Factotal Leasing S.A.												
Isla Mechuque	3.482	1982	Dinamarca	1.510	822	2.166	3	4	72,5	11,4	6,7	Carga General
Armador: Inversiones San Joaquín												
Danstar	3.339	1976	Dinamarca	1.440	580	1.389	6	6	68,0	13,0	6,3	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 2023

NAVE	N° MAT.	CONSTRUCCION		T O N E L A J E S			DOTACION		ESLORA	MANGA	PUNTAL	TIPO DE NAVE
		AÑO	PAIS	A.B.	A.N.	T.D.W.	OF5	TRI				
Armador: Framar S.A.												
Amatista	3.144	1973	Noruega	863	590	945	4	5	59,7	9,5	5,3	Carga General
Eidsvaag Atlantic	3.177	1971	Noruega	564	259	549	4	5	46,6	9,2	4,9	Carga General
			Total	1.427	849	1.494	8	10				
Armador: Inversiones Minke S.A.												
Canal Kirke	3.406	2016	Chile	374	105	424	4	6	42,4	9,0	3,0	Carga General
Narval	3.341	2013	Chile	211	65	231	4	4	30,3	7,5	2,8	Carga General
Coho	3.040	2001	Chile	163	49	140	4	4	32,79	9	2,2	Carga General
Salar	3.039	2001	Chile	163	49	229	4	5	32,8	9,0	2,2	Carga General
Orca	3.002	2000	Chile	182	55	205	4	5	29,8	9,0	2,5	Carga General
Pia José	3.049	2002	Chile	158	47	192	4	4	31,8	8,2	2,6	Carga General
			Total	1.251	370	1.421	24	28				
Armador: Transportes Patagonia Wellboat Ltda.												
Taniri (*)	3.458	2007	Malasia	1.067	321	1.126	6	5	53,8	13,8	4,5	Carga General
Armador: Easter Isld Logistics Spa												
Saint Brandon (*)	3.349	1976	Inglaterra	1.017	485	1.394	5	8	59,5	10,5	4,9	Carga General
Armador: Naviera Kool SPA												
Tamina (*)	3.374	1979	Noruega	996	405	1.536	4	2	63,6	10,4	5,5	Petrolero
Armador: Comercial Selva Chilena S.A.												
Andalue	3.393	2015	Chile	399	120	265	4	13	41,0	12,0	2,8	Pasaje Transbordo Rodado
Cullamo	3.261	2010	Chile	357	107	181	4	14	48,4	10,8	2,8	Transbordador
Sirius	3.316	2012	Chile	240	72	258	4	5	30,0	12,2	2,0	Carga General
			Total	996	299	704	12	32				
Armador: Banco del Estado de Chile												
Raper (*)	3.273	1972	Holanda	757	227	770	0	1	53,2	12,0	5,0	Supply Vessel
Armador: Naviera Puelche S.A.												
Cai-Cai (*)	2.309	1978	Chile	258	157	220	5	5	46,0	10,5	2,2	Transbordador
Tehuelche (*)	2.592	1988	Chile	188	56	163	2	2	43,6	10,3	2,2	Transbordador
Llacolén	3.024	1980	Chile	302	91	236	2	3	40,0	10,3	2,2	Transbordador
			Total	747	304	619	9	10				
Armador: Transporte y Turismo Austral Ltda.												
Atmosphere	3.153	2006	Chile	695	211	145	6	5	45,4	10,0	4,4	Embarcación Deportiva de Alta Mar
Armador: Naviera Antártica SPA												
Melina III	3.278	1980	Grecia	678	203	797	2	2	60,0	13,6	3,0	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: Dirección Nacional de Obras Portuarias												
Puerto Fuy	3.463	2017	Chile	551	165	246	2	6	62,5	12,0	3,0	Transbordador
Armador: Naviera Iorana Ltda.												
Iorana Cargo	3.237	1977	Polonia	539	285	768	4	5	50,0	8,8	4,3	Carga General
Armador: Arlema Servicios Ltda.												
Arlema I	3.124	2002	Chile	222	67	203	4	4	35,6	8,5	2,8	Carga General
Arlema II	3.213	2007	Chile	315	95	357	4	6	40,2	10,0	3,1	Carga General
			Total	537	162	560	8	10				
Armador: Inversiones Las Cumbres Ltda.												
Yartou	3.426	2013	China	498	250	1.318	4	4	52,6	9,2	4,1	Granelero
Armador: Corpesca S.A.												
Guallatire	2.726	1980	Chile	484	170	617	4	4	46,5	10,0	4,9	Carga General
Armador: Arriendos Esparza Hernandez Limitada												
Poseidón II	3.084	2003	Chile	444	133	227	0	0	49,5	12,2	2,1	Carga General
Armador: Turismo Lago Grey S.A.												
Fiordos del Sur III	3.521	2015	Argentina	177	53	72	2	5	26,4	8,2	3,0	Pasaje Cabotaje
Fiordos del Sur II	3.457	2012	Argentina	141	42	18	4	3	25,0	8,2	3,2	Pasaje Cabotaje
Grey III	3.427	2006	Argentina	126	38	18	2	7	24,4	8,2	3,0	Pasaje Cabotaje
			Total	444	133	108	8	15				
Armador: Soc. Servicios Marítimos y Portuarios Altamar Ltda.												
Corcovado IV	3.256	2008	Chile	302	90	410	5	3	38,5	9,5	2,9	Carga General
Taitao (*)	3.108	1964	Chile	124	70	121	0	0	25,6	7,5	3,5	Carga General
			Total	426	160	531	5	3				



1.1.- ARMADORES Y NAVES QUE CONFORMAN LA FLOTA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL CON MATRÍCULA Y BANDERA CHILENA AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2023

NAVE	N° MAT.	CONSTRUCCION		T O N E L A J E S			DOTACION		ESLORA	MANGA	PUNTAL	TIPO DE NAVE
		AÑO	PAIS	A.B.	A.N.	T.D.W.	OFS	TRI				
Armador: Reinaldo Ulloa e Hijos Ltda.												
Don Reinaldo II	3.224	2007	Chile	200	68	208	4	4	33,7	10,0	2,3	Carga General
Don Fernando	3.045	2001	Chile	160	48	192	4	3	29,8	9,0	2,3	Carga General
			Total	360	116	400	8	7				
Armador: Turismo y Transporte 21 de Mayo Ltda.												
Juana Rodriguez	3.441	2017	Argentina	185	55	43	4	5	26,0	8,2	3,0	Pasaje Cabotaje
LM Roca	3.402	2007	Argentina	144	43	29	2	4	25,0	8,2	3,0	Pasaje Cabotaje
			Total	329	98	72	6	9				
Armador: Sociedad de Servicios Marítimos Remar Ltda.												
Doña Price (*)	3.324	2010	Chile	128	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	313	95	173	2	5				
Armador: Inversiones Marine Patagonia Ltda.												
Doña Javiera	3.123	2004	Chile	141	42	153	4	4	29,0	8,4	2,1	Carga General
Doña Griselda	3.034	2001	Chile	171	51	216	4	4	30,9	9,0	2,0	Carga General
			Total	312	93	369	8	8				
Armador: Sociedad Naviera Alvarez Rodriguez Ltda.												
Arturo Alvarez Coste	3.501	2010	Argentina	305	91	190	4	4	39,0	11,0	3,0	Carga General
Armador: Empresa Huilo Huilo Desarrollo Turístico S.A.												
Hua Hum	3.053	2002	Chile	302	91	208	3	9	38,5	9,2	2,5	Pasaje Transbordo Rodado
Armador: Sociedad Transportes Marítimos Manpue Ltda.												
Caleman II	3.302	2011	Chile	287	86	255	2	7	36,0	11,0	2,0	Transbordador
Armador: Trusal S.A.												
Doña Elizabetta	3.210	2007	Chile	287	86	220	4	5	39,1	10,8	3,1	Carga General
Armador: Naviera Otway Ltda.												
Río Frio (**)	3.089	2002	Chile	156	47	177	4	4	29,7	7,3	3,2	Carga General
Doña María (*)	3.043	2001	Chile	103	31	139	4	4	26,6	8,0	2,0	Carga General
			Total	259	78	316	8	8				
Armador: Naviera Isla Margarita Ltda.												
Lagos Andinos	2.754	1992	Chile	244	100	38	0	2	32,0	9,2	2,5	Pasaje Cabotaje
Armador: Davis Cruz López												
Candelo	2.670	1963	El Salvador	239	72	250	4	5	32,4	6,5	3,8	Carga General
Armador: Pesquera Camanchaca												
Costa Grande 4	2506	1980	Noruega	232	99	345	4	5	28,9	8,8	4,0	Carga General
Armador: Transal Spa												
Gobernador Figueroa (*)	2.224	1979	Chile	221	106	194	4	5	43,4	12,0	2,8	Transbordador
Armador: Pedro Vergara Milla												
Christopher (*)	2.990	1964	Noruega	207	101	175	4	3	31,0	7,3	4,0	Carga General
Armador: Acuinova												
Río Aysen	2.950	1998	Chile	205	62	199	4	4	36,7	7,0	3,0	Carga General
Armador: Inversal Spa												
Doña Sofía	3.145	2006	Chile	195	59	180	4	5	30,8	8,4	2,2	Carga General
Armador: José Sanchez Alonso Navamar Ltda.												
Albatros II	2.640	1971	Holanda	192	72	180	4	4	33,8	7,0	3,7	Carga General
Armador: Navamar Service Chile Ltda.												
Don Yuyo	3.050	2001	Chile	188	56	297	3	5	32,5	8,5	2,7	Carga General
Armador: Arriendos Esparza Hernandez Limitada												
Poseidón III	3.173	2004	Chile	187	56	255	4	3	37,2	9,2	2,2	Carga General
Armador: Naviera Añihue Spa												
Isla Añihue	3.430	2008	Peru	176	94	217	4	4	32,0	7,0	3,5	Carga General
Armador: Conglomerantes y Cales de Chile S.A.												
Rebelde	3.064	2002	Chile	174	52	199	3	4	35,3	8,5	2,8	Carga General
Armador: Armasur A.G.												
Capitán Williams (*)	3.405	1965	Alemania	173	52	70	2	4	29,0	6,8	3,4	Para fines Especiales
Armador: Restaurant Turismo y Hoteles solo Zaldiv												
Magallanes 500	3.464	2019	Argentina	173	83	40	0	1	26,1	8,2	4,0	Pasaje Cabotaje
Armador: Servicios Las Hortencias Spa												
Don Matías (*)	3.199	1969	Perú	172	63	156	5	4	28,1	7,0	3,0	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 2023

NAVE	Nº MAT.	CONSTRUCCION		T O N E L A J E S			DOTACION		ESLORA	MANGA	PUNTAL	TIPO DE NAVE
		AÑO	PAIS	A.B.	A.N.	T.D.W.	OFS	TRI				
Armador: Arturo Berlien García												
Tiffara	3.171	1968	Inglaterra	170	51	44	1	2	28,5	6,7	3,4	Embarcación Deportiva Costera
Armador: Servicios Marítimos S.A.												
Ventisqueros (*)	2.959	1965	Chile	163	49	168	0	1	30,8	6,0	3,0	Carga General
Armador: Bancrédito Leasing S.A.												
Chelenco	2.878	1995	Chile	162	49	213	1	1	30,8	10,2	2,4	Pasaje Transbordo Rodado
Armador: Transnav Ltda.												
Christian II (*)	3.066	2002	Chile	154	76	186	0	0	29,7	8,0	2,9	Carga General
Armador: Integración de Actividades S.A.												
Caor 99	2.986	2000	Chile	154	104		0	0	25,4	6,8	3,6	Embarcación Deportiva Costera
Armador: Comercial Agrícola y Naviera Naves del Sur Ltda.												
Discovery	2.995	2000	Holanda	153	101	37	0	0	25,9	6,8	3,6	Embarcación Deportiva Costera
Armador: Melinka Shipping S.A.												
Manutea	3.444	1982	Nueva Zelandia	145	43		0	0	31,6	7,4	3,7	Embarcación Deportiva de Alta Mar
Armador: Marítima Transaustral Ltda.												
Forrest	3.023	1967	Inglaterra	142	43	180	1	4	26,2	6,7	3,3	Pasaje Cabotaje
Armador: Cermaq Chile S.A.												
Doña Antonia	3.122	2004	Chile	141	42	290	4	3	29,0	8,4	2,1	Carga General
Armador: Juvenal Otoniel Salas Vera												
Austral (*)	3.125	1998	Chile	121	1	207	0	0	23,5	12,0	3,0	Carga General
Armador: Ian Taylor												
Kaitek	3.260	2010	Chile	120	36	37	2	3	28,0	6,0	3,7	Lancha de apoyo práctico
Armador:Turismo y Transporte 21 de mayo Ltda.												
21 de Mayo III (*)	3.097	1999	Chile	114	34	23	0	0	25,3	6,5	2,3	Pasaje Cabotaje
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: María Luisa Rivera Velásquez												
Don Mateo (*)	3.016	2000	Chile	99	32	95	0	0	26,4	2,3	2,3	Carga General
Armador: Pesquera Bío Bío S.A.												
Lascar (*)	2.510	1963	Chile	98	47	175	0	0	25,2	6,7	3,0	Carga General
Armador: Instituto Antártico Chileno												
Karpuj	3.403	2015	Chile	95	28	170	4	4	24,3	5,2	3,0	Científico
Armador: Servicios e inversiones DP S.A.												
Alba	3.091	1999	Chile	95	28	78	0	0	21,3	6,1	2,8	Embarcación Deportiva Costera
Armador: Yarazthy Bustamante Domke												
Christian (*)	3.026	2001	Chile	93	43	97	0	0	24,0	6,8	2,9	Carga General
Armador: Sergio Alberto Navarro Melián												
Sergio Alberto (*)	3.006	2000	Chile	91	37	159	0	0	23,7	6,6	2,9	Carga General
Armador: Servicios Marítimos y Pesqueros El Faro Ltda.												
Tamara (*)	2.953	1963	Chile	88	39	106	0	0	21,7	6,3	3,3	Carga General
Armador: Dalca Austral Ltda.												
Nautilus (*)	3.073	2001	Chile	86	26	92	0	0	23,8	9,0	1,9	Barcaza
Armador: Jua Gerardo Arteaga Oehninger												
Explorador	2.946	1997	Italia	86	59	49	1	1	24,0	6,0	2,9	Embarcación Deportiva Costera
Armador: Scotiabank Chile												
Lago Yelcho	2.175	1977	Chile	72	25	50	0	0	24,6	6,8	2,0	Pasaje Cabotaje
Armador: José Torres Vidal												
Beaulieu (*)	2.675	1963	Chile	72	30	38	0	0	24,6	5,8	2,5	Embarcación Deportiva Costera
TOTAL FLOTA				721.914	330.807	1.018.468	1.090	1.481				

(*) Para Comercial
(**) En reparación





GRÁFICO 1: T.D.W. DE LA FLOTA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL DESDE 2014 AL 2023

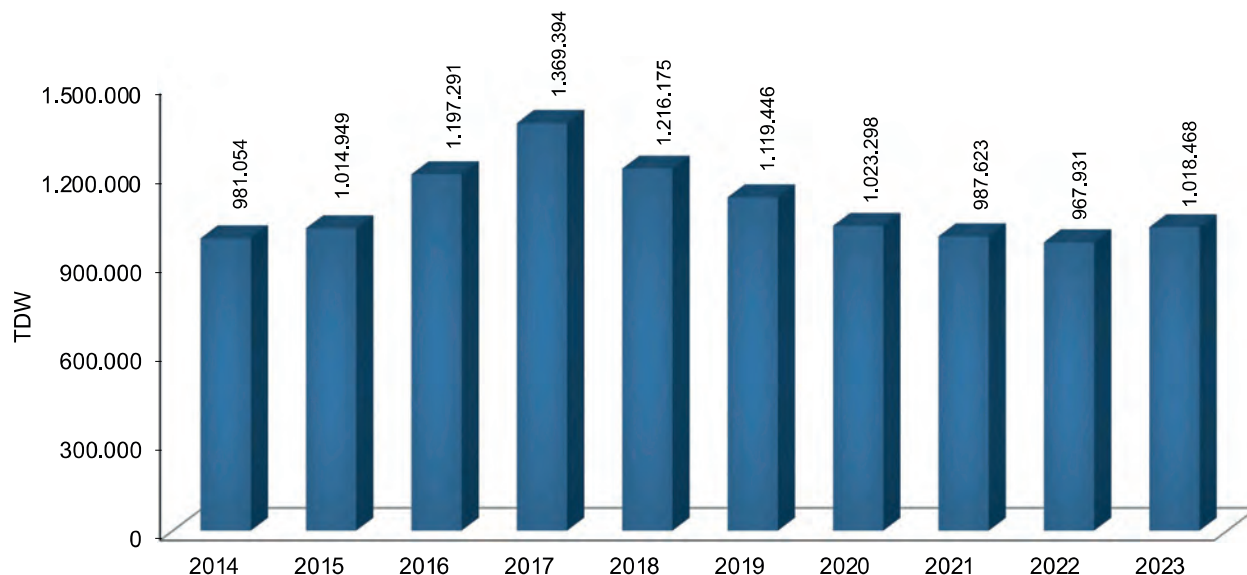


GRÁFICO 2: NÚMERO DE NAVES QUE CONFORMAN LA FLOTA DE LA M.M.N. DESDE 2014 AL 2023

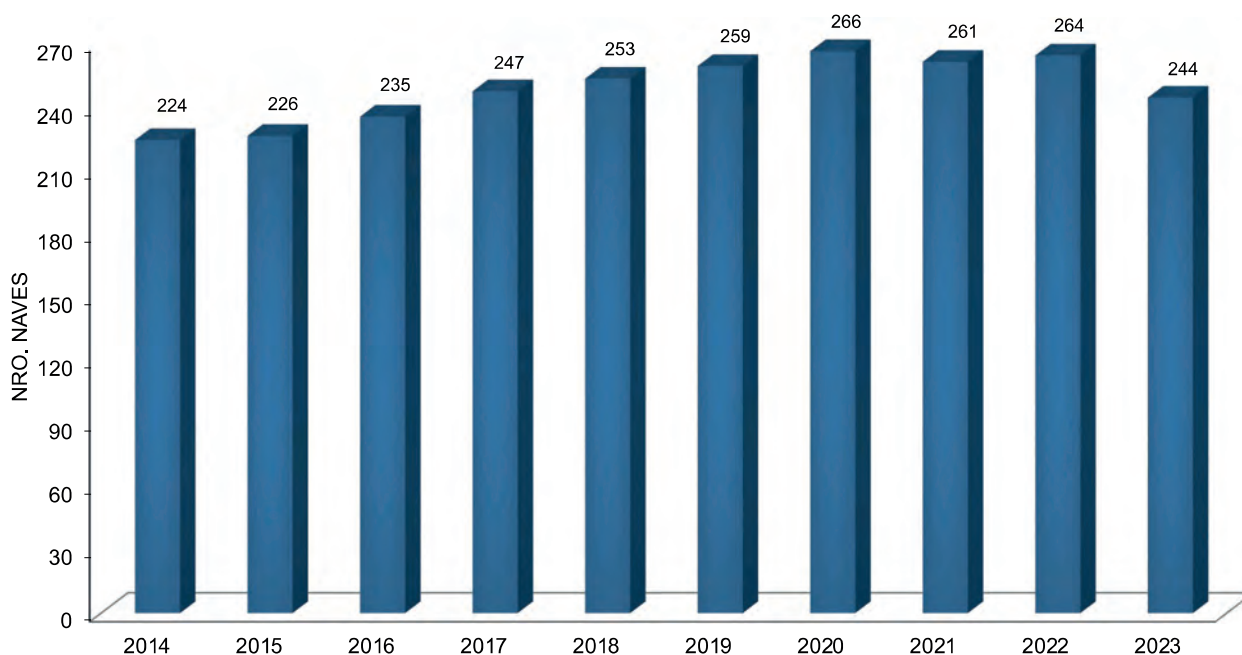
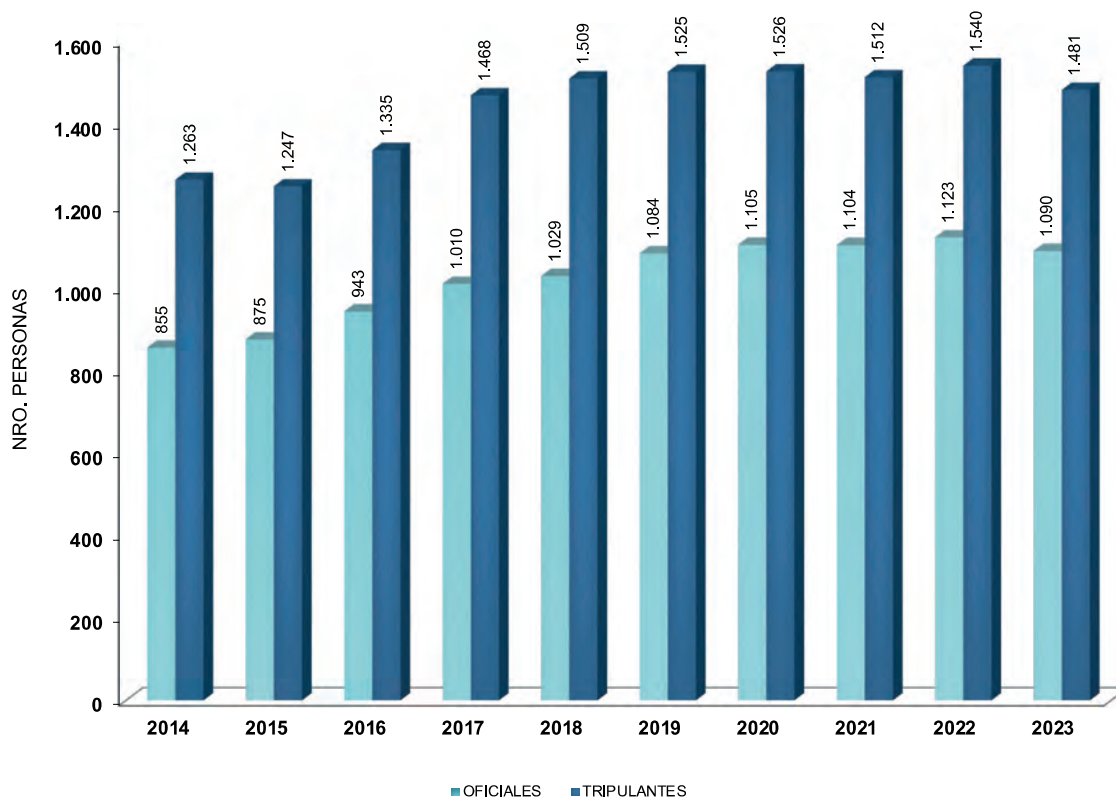


GRÁFICO 3: NÚMERO DE OFICIALES Y TRIPULANTES EMBARCADOS EN FLOTA MARINA MERCANTE NACIONAL AÑOS 2014 AL 2023





2.1.-TONELAJE MOVILIZADO EN CABOTAJE POR PUERTOS Y SEGÚN TIPO DE CARGA AÑO 2023 (CANTIDADES EN TONELADAS MÉTRICAS)

PUERTOS	EMBARCADO			DESEMBARCADO			TOTAL			TOTAL
	GENERAL	GRANEL	LÍQUIDO	GENERAL	GRANEL	LÍQUIDO	GENERAL	GRANEL	LÍQUIDO	
Arica	5.033	25	2.162	1.483	-	31.900	6.516	25	34.062	40.603
Iquique	6.437	-	94.062	101	-	33.560	6.538	-	127.622	134.159
Patillos	-	206.795	-	-	-	-	-	206.795	-	206.795
Tocopilla	-	31.502	-	-	-	-	-	31.502	-	31.502
Mejillones	101	-	163.826	23	-	591.522	124	-	755.348	755.472
Antofagasta	4.205	-	-	132.892	82.416	-	137.097	82.416	-	219.513
Barquito	-	-	47.500	-	-	117.090	-	-	164.590	164.590
Caldera/Calderilla	-	-	190.523	-	-	289.608	-	-	480.131	480.131
Huasco/Guacolda	83.912	904.499	-	72.646	9.416	-	156.558	913.915	-	1.070.473
Coquimbo	-	-	-	1.444	20.000	822.761	1.444	20.000	822.761	844.205
Guayacán	-	-	96.516	-	-	98.711	-	-	195.228	195.228
Hanga Roa	-	-	-	13.692	-	24.976	13.692	-	24.976	38.668
* Isla J. Fernandez	1.165	-	3	1.804	-	-	2.969	-	3	2.972
* Isla Alejandro Selkirk (J. Fernandez)	-	-	-	266	-	3	266	-	3	269
Isla de Pascua	-	-	-	33.268	2.039	18.386	33.268	2.039	18.386	53.694
Quintero	25.474	-	2.237.918	22	-	200.066	25.496	-	2.437.984	2.463.480
Valparaíso	28.852	322	3.862	6.045	-	44.192	34.897	322	48.054	83.273
San Antonio	6.323	-	120.821	41.820	9.026	19.200	48.143	9.026	140.021	197.190
Penco	-	-	-	-	13.901	-	-	13.901	-	13.901
Lirquén	38.272	-	-	138.930	30	3.689	177.202	30	3.689	180.921
Talcahuano	579.831	82.653	1.525.963	46.204	206.795	1.615.955	626.035	289.448	3.141.918	4.057.400
San Vicente	23.344	-	707.077	438.934	738.207	263.513	462.278	738.207	970.590	2.171.074
Term. Sid. Huachipato	-	23.085	-	-	839.173	-	-	862.258	-	862.258
Coronel	14.300	-	-	17.749	-	55.579	32.049	-	55.579	87.628
Valdivia	113	120	-	-	-	-	113	120	-	233
Corral	-	-	-	57	-	-	57	-	-	57
Puerto Montt	186.618	56.304	1.084	289.731	51.323	1.975	476.349	107.627	3.059	587.035
Cochamo	-	-	1.084	-	-	-	-	-	1.084	1.084
*Calbuco	254.121	1.191	58.074	173.098	507	993.590	427.218	1.698	1.051.664	1.480.580
*Pargua	1.552	4.088	-	114.506	1.365	-	116.058	5.453	-	121.511
Rio Negro Hornopirén	-	-	-	150	-	-	150	-	-	150
Quemchi	264	-	-	-	-	-	264	-	-	264
Dalcahue	792	-	-	233	-	-	1.025	-	-	1.025
Isla Mechuque	-	-	-	20	-	-	20	-	-	20
Achao	224	-	500	159	-	21.000	383	-	21.500	21.883
Ancud	250	-	-	-	-	-	250	-	-	250
* Castro	6.858	233	-	8.050	355	-	14.908	588	-	15.496
* Chonchi	32.383	17.851	1.975	56.465	33.613	2.167	88.848	51.464	4.142	144.454
* Chaitén	91.082	-	-	119.015	-	-	210.097	-	-	210.097
* Quellón	235.185	1.651	-	483.821	835	60	719.006	2.486	60	721.552
* Queñen	220	-	-	160	-	-	380	-	-	380
* Melinka	1.200	-	-	-	-	-	1.200	-	-	1.200
* Puerto Cisne	10.939	-	-	6.879	-	-	17.818	-	-	17.818
* Puerto Aguirre	1.576	-	-	4.183	-	-	5.759	-	-	5.759
Chacabuco	155.869	20.030	13.414	22.335	60	85.330	178.203	20.090	98.744	297.037
* Baker	105.637	-	-	105.637	-	-	211.274	-	-	211.274
Gregorio	-	-	-	23.000	15.500	38.271	23.000	15.500	38.271	76.771
Isla Guarello	15	658.653	-	-	-	-	15	658.653	-	658.668
Punta Arenas	278.260	16.165	52.853	24.942	670	-	303.202	16.835	52.853	372.891

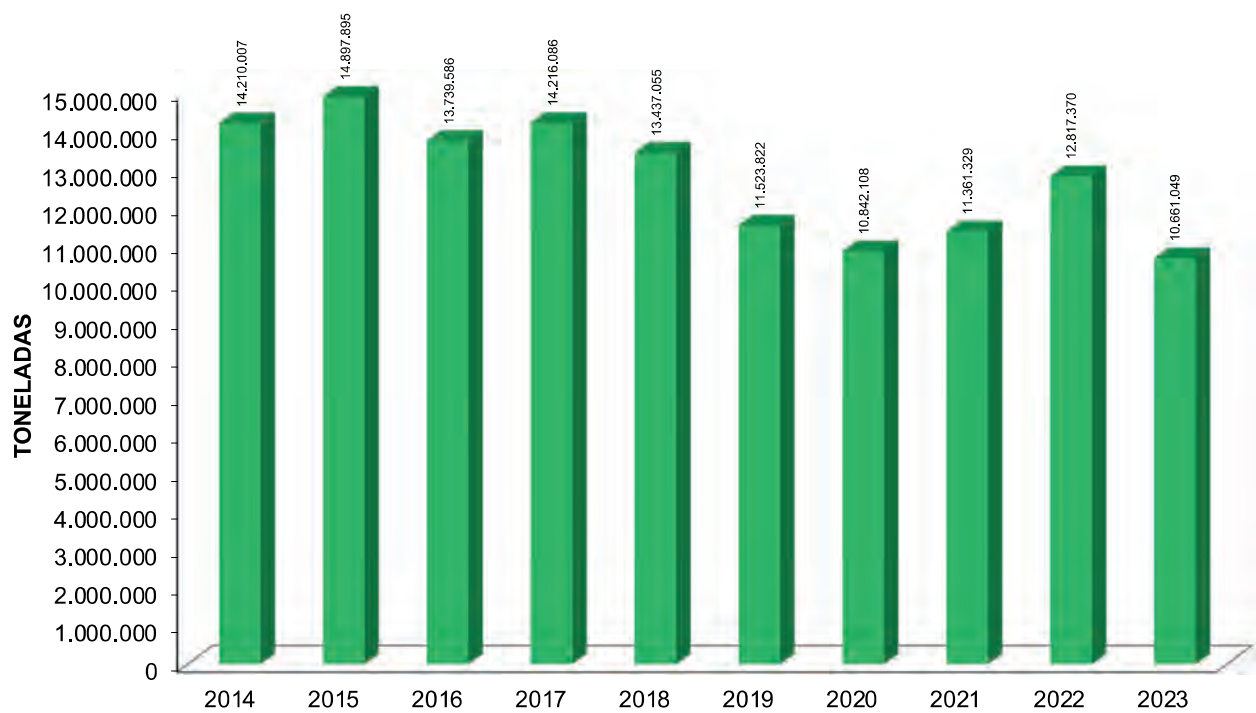
2.1.- TONELAJE MOVILIZADO EN CABOTAJE POR PUERTOS Y SEGÚN TIPO DE CARGA AÑO 2023
(CANTIDADES EN TONELADAS MÉTRICAS)

PUERTOS	EMBARCADO			DESEMBARCADO			TOTAL			TOTAL
	GENERAL	GRANEL	LÍQUIDO	GENERAL	GRANEL	LÍQUIDO	GENERAL	GRANEL	LÍQUIDO	
Cabo Negro	-	-	5.000	-	-	-	-	-	5.000	5.000
Porvenir	-	-	-	18.793	-	-	18.793	-	-	18.793
Puerto Natales	74.100	30.987	-	102.242	35.642	-	176.342	66.629	-	242.970
Punta Delgada	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1
* Tierra del Fuego	73.934	-	-	164.501	72	-	238.435	72	-	238.507
* Puerto Williams	21.413	-	-	12.126	43	1.112	33.539	43	1.112	34.694
Snipe	-	-	50.000	-	-	-	-	-	50.000	50.000
Navarino	-	-	-	340	-	-	340	-	-	340
* Otros Puertos Sur	24.086	32.236	-	11.273	27.403	-	35.359	59.639	-	94.998
* Otros Puertos	824.504	-	-	509.405	-	-	1.333.909	-	-	1.333.909
TOTAL	3.198.443	2.088.391	5.374.215	3.198.443	2.088.391	5.374.215	6.396.886	4.176.782	10.748.431	21.322.099

* Puerto Regional (Sur-Austral e Insular)

Nota: Los datos informados en Cabotaje, son referenciales y 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 el Ministerio de Transportes y IT., Capitanías de Puerto, Agencias de Naves y Empresas Navieras.

GRÁFICO 4: TONELAJE TRANSPORTADO EN CABOTAJE AÑOS 2014 AL 2023



CABOTAJE



7.7.- FLOTA WELLBOAT

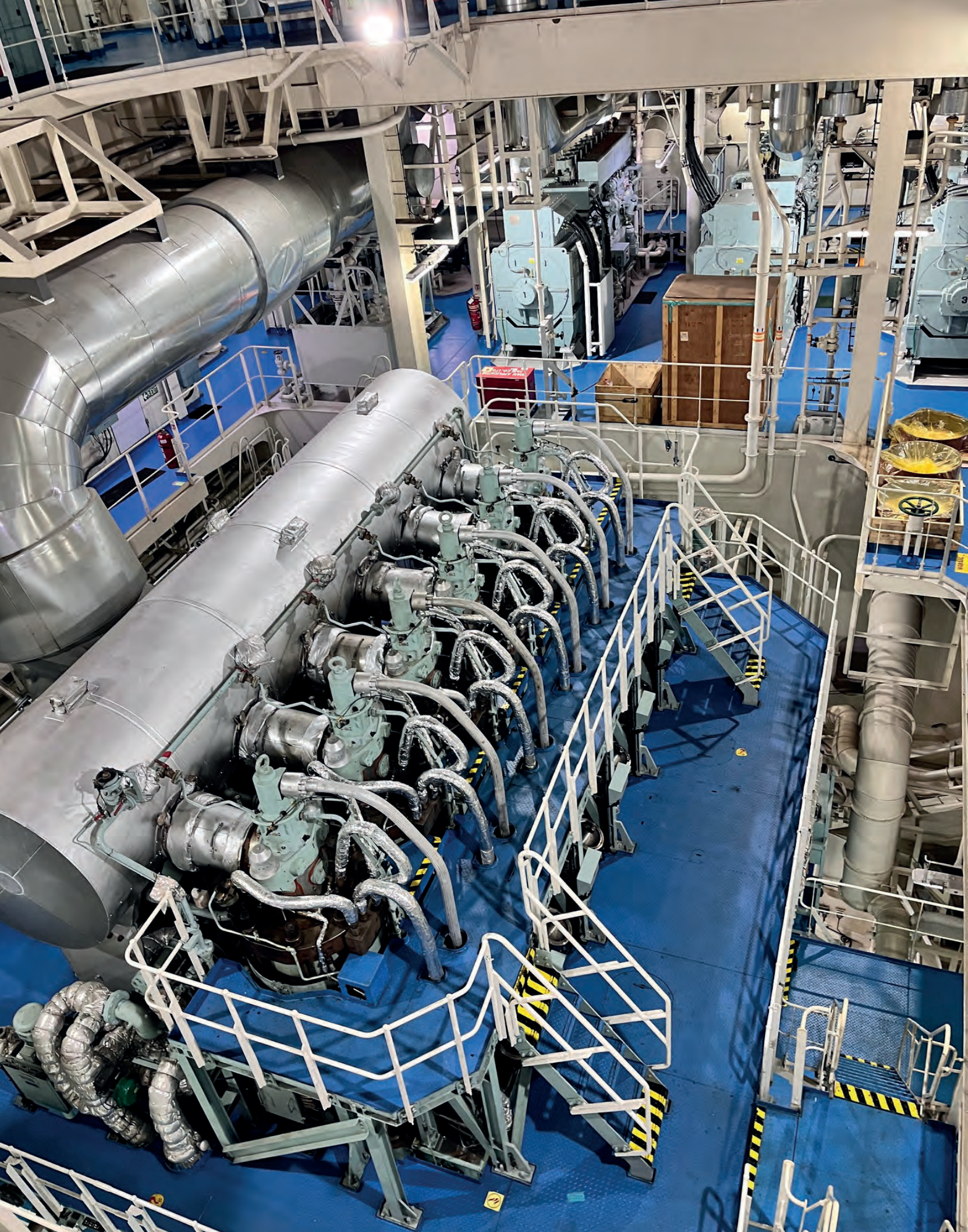
7.7.1.- FLOTA WELLBOAT MAYOR DE 50 DE ARQUEO BRUTO QUE OPERARON SEGÚN PUERTO BASE AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2023

WELLBOAT POR PUERTO BASE	PROPIETARIO	MATRIC.	DE ARQUEO BRUTO	ESLORA	MANGA	PUNTAL	SEÑAL DE LLAMADA
Mejillones							
Alcantara	La Peninsula S.A.	2578	596	48,6	8,0	6,0	CB3834
Coquimbo							
Patagon	Inversiones Minke Sa	2972	272	34,5	8,0	4,3	CB2867
Quintero							
Cacique I	La Peninsula S.A.	2938	1.058	60,7	10,4	7,3	CB5402
Valparaiso							
Arvak	Pudong International Trading Spa	3515	1.999	72,2	15,5	6,0	CA8706
Dona Laura	Transportes Marítimos Kochifas S.A.	3489	849	54,7	10,0	5,0	CA8511
Grip Marine	Gripship Spa	3513	4.897	86,0	17,6	10,5	CA8748
Grip Polar	Gripship Spa	3481	262	30,6	7,5	4,3	CA8254
Inter Austral	Interaustral S.A.	3510	670	51,6	9,7	5,2	CA9004
Orca Yka	Naviera Orca Chile S.A.	3499	3.170	79,3	15,0	7,7	CBOA
Patagon X	Transportes Patagonia Wellboat Ltda.	3492	1.995	69,0	15,0	6,6	CA8180
Patagon Xi	Transportes Patagonia Wellboat Ltda.	3520	3.914	79,8	17,2	7,4	CA8795
Seigull	Cpt Empresas Marítimas Sa	3508	1.948	70,2	14,0	6,5	CA8941
Sooke	Naviera Travesía S.A.	3491	1.944	70,2	14,0	6,5	CA8485
Var	Detroit Sa	3493	1.999	72,2	15,5	6,0	CA8410
San Antonio							
Doña Claudina	Río Dulce Smolt S.A.	2850	283	37,8	8,3	4,0	CB5468
San Vicente							
Bodanes	Conglomerantes Y Cales De Chile Sa	2669	473	43,8	7,5	4,0	CB4277
Seiko	Conglomerantes Y Cales De Chile Sa	2602	492	42,0	8,2	6,5	CB4104
Talcahuano							
Seikapp	Cpt Empresas Marítimas Sa	3234	1.159	60,1	12,0	5,7	CB9839
Coronel							
Don Mauro	La Peninsula S.A.	2792	1.083	59,3	10,4	7,5	CB5220
Don Nordlund	Conglomerantes Y Cales De Chile Sa	2548	662	43,2	8,6	6,8	CB3664
Corral							
Queilen	La Peninsula S.A.	2617	731	53,4	8,6	6,8	CB4126
Puerto Montt							
Argelina	Soc. De Transps Marit Argel Ltda	3315	411	46,0	10,0	3,2	CA3962
Brudanes	Compañía Naviera Frasal Sa	3436	498	45,9	7,9	5,3	CA7455
Bucalemu	La Peninsula S.A.	3176	792	51,6	10,0	5,8	CB9877
Don Pedro	Arlema Servicios Ltda.	2554	624	48,4	10,2	5,0	CB3121
Eir	Detroit Sa	3484	1.999	72,2	15,5	6,0	CA7973
Faeroy	Pesca Chile S.A	3314	499	40,4	9,0	4,0	CA4049
Forseti	Naviera Detroit Chile S.A.	3218	979	56,9	12,0	4,3	CA2513
Frigg	Detroit Sa	3126	772	50,9	12,0	4,3	CB8572
Grip Antarctic	Gripship Spa	3485	933	55,8	9,5	5,6	CA8236
Grip Arctic	Naviera Beagle Spa	3466	721	43,1	9,5	5,5	CA8006
Grip Pacific	Gripship Spa	3404	1.471	55,5	12,6	6,4	CA5568
Grip Patagonia	Naviera Beagle Spa	3451	498	44,0	9,7	5,1	CA7780
Grip Superior	Naviera Kawaskar Spa	3292	499	50,0	8,0	4,8	CA3848
Inter Fiord	Intership S.A	3477	1.828	69,0	12,0	5,9	CA8149
Linda Marijke	Detroit Sa	3317	1.414	73,5	10,0	5,0	CBJK
Loki	Naviera Detroit Chile S.A.	3183	890	56,9	12,0	4,3	CB9953

7.7.1.- FLOTA WELLBOAT MAYOR DE 50 DE ARQUEO BRUTO QUE OPERARON SEGÚN PUERTO
BASE AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2023

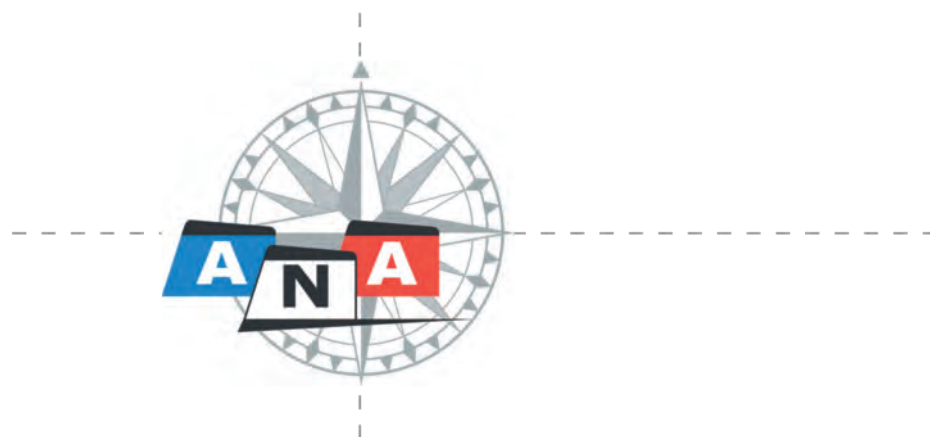
WELLBOAT POR PUERTO BASE	PROPIETARIO	MATRIC.	DE ARQUEO BRUTO	ESLORA	MANGA	PUNTAL	SEÑAL DE LLAMADA
Oddegutt	Detroit Sa	3115	442	34,5	9,0	4,9	CBOD
Omega I	Arlema Servicios Ltda.	3318	228	38,8	6,9	3,4	CA4333
Orca Chono	Naviera Orca Chile S.A.	3298	815	57,0	10,0	4,9	CBOC
Orca Ona	Naviera Orca Chile S.A.	3182	476	40,3	9,5	5,0	CBOO
Orca Yagan	Naviera Orca Chile S.A.	3356	755	49,0	10,0	4,8	CBYO
Patagon Iii	Transportes Patagonia Wellboat Ltda.	3027	509	41,6	8,6	5,3	CB6924
Patagon Iv	Transportes Patagonia Wellboat Ltda.	3079	686	48,4	10,0	5,5	CB7846
Patagon Ix	Transportes Patagonia Wellboat Ltda.	3475	1.992	69,5	15,0	6,6	CA7668
Patagon V	Transportes Patagonia Wellboat Ltda.	3098	728	48,4	10,0	5,5	CB8076
Patagon Vi	Transportes Patagonia Wellboat Ltda.	3172	1.367	58,2	13,6	5,9	CB9672
Patagon Vii	Transportes Patagonia Wellboat Ltda.	3301	1.484	58,0	15,3	6,3	CA3895
Patagon Viii	Transportes Patagonia Wellboat Ltda.	3398	1.980	69,5	15,0	6,6	CA5279
Rio Dulce	Rio Dulce S.A	3072	345	31,5	8,0	5,3	CB7620
Rio Dulce Ii	Inversiones Minke Sa	3309	486	43,0	8,0	5,5	CA4088
Rio Dulce Iii	Banco Security Sa	3336	1.484	58,0	15,0	6,0	CA4204
Rio Dulce Iv	Rio Dulce S.A	3472	1.656	72,5	12,0	7,4	CA7187
Ronia Atlantic	Nachipa Wellboats Spa	3390	2.062	66,3	14,0	6,3	CA5569
Ronia Diamond	Nachipa Wellboats Spa	3433	4.632	77,7	18,0	8,6	CA7322
Ronia Pioneer	Nachipa Wellboats Spa	3432	1.256	51,5	12,0	5,1	CA7173
Saga	Detroit Sa	3136	781	50,9	12,0	4,3	CB8841
Seibris	Cpt Empresas Marítimas Sa	3450	993	45,8	11,6	6,6	CA7641
Seifjord	Cpt Empresas Marítimas Sa	3129	831	48,3	10,2	7,3	CB8777
Seifyr	Cpt Empresas Marítimas Sa	3293	1.365	63,6	12,0	5,7	CA3621
Seigrunn	Cpt Empresas Marítimas Sa	3283	906	51,3	10,2	7,3	CA3623
Seines	Cpt Empresas Marítimas Sa	3311	918	51,5	10,0	7,0	CA3944
Seistrom	Cpt Empresas Marítimas Sa	3307	1.035	56,2	10,2	7,3	CA4179
Seivag	Cpt Empresas Marítimas Sa	3103	650	46,4	9,4	6,5	CB8197
Seivik	Cpt Empresas Marítimas Sa	3470	1.940	64,0	14,0	6,5	CA7887
Tyr	Pudong International Trading Spa	3340	1.573	61,2	13,5	5,8	CA4364
Vali	Naviera Detroit Chile S.A.	3350	1.573	61,2	13,8	5,8	CA4365
Punta Arenas							
Grip Austral	Gripship Spa	3483	849	53,8	9,5	5,3	CA8237
Navarino	Conglomerantes Y Cales De Chile Sa	2775	225	41,7	6,5	3,5	CB5028











MEMORIA 2024

ASOCIACIÓN NACIONAL DE ARMADORES A.G.