



MARINA MERCANTE NACIONAL: 206 AÑOS APORTANDO AL PAÍS

Gran protagonista en el comercio exterior y la conectividad interna de Chile, este rubro marítimo ha sido vital en su progreso como nación. En su nuevo aniversario, enfrenta desafíos y proyectos en temas como cabotaje, medioambiente, infraestructura portuaria y seguridad en la navegación.

206 años aportando al desarrollo y la conectividad del país



CEDIDA

Enrique Ide Valenzuela

Presidente Asociación Nacional de Armadores

Han pasado 206 años desde que, en nuestro país, bajo la visión del entonces Director Supremo Bernardo O'Higgins Riquelme se otorgó la primera patente comercial a la nave chilena "Gertrudis de la Fortuna", naciendo con ello la Marina Mercante Chilena.

Fue desde ese momento, en los albores de la República, que nuestra Marina Mercante ha ido aportando al desarrollo económico, comercial y social de Chile, siendo parte también de las acciones realizadas por la Escuadra Libertadora en las distintas guerras por la independencia del país.

Hoy la Marina Mercante cuenta con alrededor de 264 naves mayores y cerca de 75 naves del tipo wellboats, aportando al desarrollo del cabota-

je y la salmonicultura, respectivamente, con cerca de un millón de toneladas de desplazamiento y alrededor de 2.600 oficiales y tripulantes que operan nuestra flota por los mares de Chile y el mundo. No debemos olvidar tampoco a las miles de personas que, de manera directa e indirecta, apoyan desde tierra la logística y soporte que permite operar a nuestra Marina Mercante. Anualmente se transportan entre puertos de nuestro territorio unas 12.800.000 toneladas de mercancías y graneles de distinto tipo en cabotaje.

La Marina Mercante Chilena ha desempeñado un papel fundamental en el crecimiento y prosperidad del país. Su flota de buques mercantes ha conectado el territorio nacional y a Chile nuestra nación con el resto del mundo, facilitando el comercio e intercambio de bienes y servicios. Además, ha sido una importante fuente de empleo y desarrollo

económico para grandes, medianas y pequeñas empresas.

"Este triunfo y 100 más se harán insignificantes si no dominamos el mar", fue la frase que O'Higgins pronunció con posterioridad a la Batalla de Chacabuco. Ese dominio, desde el punto de vista estratégico y comercial, es fundamental para garantizar el éxito y la prosperidad de cualquier nación con importante presencia marítima. Como país con una extensa costa y una Marina Mercante destacada, Chile comprende la importancia de controlar y proteger sus aguas territoriales y sus rutas oceánicas.

El dominio del mar implica no solo tener una presencia fuerte en los océanos, sino también asegurar la conectividad de personas y bienes, la seguridad de nuestras aguas, la protección de nuestros recursos marinos, y la defensa de nuestra soberanía marítima. Esto requiere una combi-

nación de capacidades navales y marítimas, tecnológicas y de protección ambiental, así como una cooperación estrecha con otros países y organizaciones internacionales.

En un mundo cada vez más globalizado y dependiente del comercio marítimo, el dominio oceánico es una prioridad estratégica para asegurar el desarrollo económico de una nación. Por lo tanto, es crucial que Chile mantenga y fortalezca una Marina Mercante propia, asegurando el soporte logístico a cada rincón de la Patria, y es deber del Estado fomentar el transporte marítimo e invertir y fortalecer su infraestructura portuaria y promover la formación de profesionales especializados.

En 2023 el intercambio comercial del país por vía marítima sumó US\$180.445 millones, con una caída de 11,1% frente al año 2022. El escenario estuvo marcado por el desempeño de las importaciones, con operaciones por US\$85.508 millones y una caída del 18,2% respecto de 2022. Las exportaciones, en tanto, sumaron operaciones por US\$94.937 millones, experimentando una contracción de 3,7% respecto de 2022. Las exportaciones no tradicionales del país cierran el año marcando un récord de envíos, con retornos que escalan hasta los US\$43.663 millones, registrando su valor más alto en la historia.

El conflicto entre Rusia y Ucrania influye de manera directa en el transporte de cereales, petróleo y sus derivados. El conflicto entre Israel y Hamas tensionó el Medio Oriente a contar de octubre y extendió sus efectos hacia el Mar Rojo, con ataques a naves mercantes que circulaban por el sector rumbo al Canal de Suez y el Mar Mediterráneo, obligando a tomar rutas alternativas por el sur de África. El Cambio Climático y la falta de lluvias en América Central afectó a Panamá, bajando el

nivel del Lago Gatún, obligando a disminuir de manera importante la cantidad de tránsitos diarios por el canal y los respectivos calados de las naves. Estas situaciones han tensionado el transporte marítimo haciendo subir los costos de fletes y seguros, alargando también los tiempos de navegación para llegar a los destinos.

Es más importante que nunca trabajar juntos en vías de la excelencia. Un gran desafío de la industria es adecuarlos a las exigencias del Cambio Climático y contribuir con la reducción de emisiones contaminantes. Aunque el transporte marítimo es reconocido como el medio comercial de transporte más eficiente en cuanto a emisiones, la industria naviera mundial se ha autoimpuesto la meta de transformarse, antes de 2050, en un medio de transporte sustentable y amigable con el medioambiente. La industria apoya los esfuerzos de la Organización Marítima Internacional (OMI) para lograr una total descarbonización del transporte marítimo lo antes posible, lo que solo podrá ser realidad con nuevas inversiones y tecnologías.

Por otro lado, las regulaciones no van solo en resguardo de la seguridad de las operaciones y la protección del medioambiente. Estrictas normas impuestas por la Organización Mundial del Trabajo cuidan y regulan la dura labor de los hombres y mujeres a bordo de nuestras naves. Es así como el Convenio Laboral Marítimo (MLC), del cual Chile es parte desde 2019, permite garantizar condiciones de trabajo adecuadas e igualitarias para toda la gente de mar en el mundo.

En este 206° aniversario de la Marina Mercante Chilena, reafirmamos nuestro compromiso con nuestro país, con nuestra gente y con el mar para así continuar contribuyendo a su desarrollo económico y social.

Aguas de lastre: desafío ambiental para Chile



CEDIDA

Aunque cruciales para la estabilidad en la ruta, las aguas que portan los buques en su interior pueden llevar organismos nocivos para los ecosistemas marinos. A pesar de la adopción global de un convenio que regula este problema, nuestro país aún no ratifica el acuerdo.

En los esfuerzos que actualmente se hacen por salvaguardar los ecosistemas, el cuidado por no contaminar el océano se ha vuelto prioritario para los actores marítimos. En este contexto, las aguas de lastre aparecen como un tema controversial. Aunque son vitales para estabilizar los buques durante su navegación, pueden transportar especies invasoras y agentes patógenos, representando una seria amenaza para la biodiversidad, la economía, las mismas naves e incluso para la salud pública.

Pese a que el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques -BWM, por las siglas de su denominación en inglés-, adoptado en 2004 e implementado por la Organización Marítima Internacional (OMI) desde 2017, busca mitigar estos riesgos. Su efectividad depende de la adhesión y ratificación por parte de los países. Chile, a la

fecha, aunque ha trabajado activamente con la OMI en el tema, no ha firmado el convenio.

INSTRUMENTO DISCUTIDO

Se le llama agua de lastre a las aguas operacionales que se toman a bordo de un buque para proporcionar estabilidad y equilibrio durante su navegación, especialmente cuando está vacío o parcialmente cargado. Este proceso es crucial para mantener la seguridad y la navegabilidad de la nave, ya que compensa el peso variable causado por el consumo de combustible y la carga o descarga de mercancías.

El agua de lastre se toma generalmente en puertos o aguas cercanas a la costa y, por lo mismo, puede contener una variedad de materiales suspendidos, organismos acuáticos, microorganismos, sedimentos y contaminantes. Esta agua se almacena en tanques específicos dentro del buque y, una vez que se alcanza el puerto de destino o se requiere un ajuste

en la estabilidad de la nave, se puede descargar.

Según explica Mario Herrera, abogado y biólogo marino de la Escuela de Ingeniería Oceánica de la Universidad de Valparaíso, es importante que sea agua el elemento con que se cargan los buques. “Desde el punto de vista práctico, estas le otorgan un mayor peso y estabilidad transversal, a su vez que mejora la propulsión y la maniobrabilidad, a diferencia de lo que pasaba con la madera y otros artefactos que se utilizaban en el siglo XX”.

Sin embargo, el académico también plantea que el principal problema asociado con el agua de lastre es el riesgo de transferencia de especies invasoras y patógenos a nuevos ambientes. Estos organismos pueden sobrevivir en el agua de lastre y ser liberados en puertos o aguas costeras donde no son nativos, lo que puede tener efectos adversos graves en los ecosistemas locales, la biodiversidad, la economía e incluso la salud de las personas.

Es por estos riesgos asociados que se han adoptado regulaciones internacionales como el mencionado Convenio de Aguas de Lastre, que tiene el objetivo de minimizar los riesgos de introducción de especies invasoras y establecer estándares específicos de rendimiento para los sistemas de gestión de agua de lastre instalados a bordo.

CONVENIO BWM

Desde la adopción del Convenio BWM, este ha sido ratificado por numerosos países y busca mejorar la protección de los ecosistemas marinos y costeros, al regular el manejo responsable del agua de lastre por parte de los buques que operan internacionalmente.

Según explican desde la Asociación Nacional de Armadores (ANA) el Convenio de Aguas de Lastre aplica principalmente a los buques en tránsito internacional, no así a los buques que operan únicamente en aguas bajo la jurisdicción nacional. Al respecto, Rosau

Segovia, gerente técnico de ANA, señala que los armadores igualmente equipan todas las embarcaciones con lo necesario para tratar las aguas de lastre por si es necesario salir al comercio exterior.

Segovia indica que en Chile, si bien existe un alto cumplimiento de las normas que rigen el uso y manejo de las aguas de lastre -que en este momento es una circular de Directemar, actualizada en 2012-, Chile no ha ratificado el convenio internacional.

“Si los buques llegan a un puerto extranjero, la autoridad marítima puede ser mucho más exigente en la inspección del buque porque no tiene la certificación. Es por eso que nosotros como Asociación Nacional de Armadores queremos que el convenio se ratifique a la brevedad”, dice Rosau Segovia.

Por su parte, el académico Mario Herrera plantea que nuestro país ha sido pionero en la legislación del control del agua de lastre, siempre dispo-

niendo diversas normativas para disminuir al mínimo la transmisión de organismos mediante esta vía. “Pese a ello, Chile -detalla-, aun cuando ha sido bien férreo en su participación desde el punto de vista regulatorio, todavía no ha ratificado el convenio, aun cuando existen 95 Estados que sí lo han hecho”.

Tanto desde ANA como Herrera advierten sobre la peligrosidad de no regular el lastre, señalando el transporte de especies como el mejillón cebra, molusco que viajando en las aguas puede formar colonias y alterar significativamente los ecosistemas acuáticos. La especie no solo afecta las tuberías de los mismos buques, sino que genera cambios en la calidad del agua y en la composición de las comunidades biológicas.

Por el desafío ambiental que debería tomarse, la Asociación Nacional de Armadores impulsa a que Chile no se quede atrás y firme el convenio lo antes posible.

“Permitir barcos extranjeros en rutas de cabotaje podría acarrear una pérdida de control sobre nuestras aguas”

MÓNICA ZAMORA

Ricardo Tejada, gerente general de la Asociación Nacional de Armadores (ANA), precisa que la normativa que actualmente se tramita en el Senado fomenta la navegación con bandera de otros países, la que tendría costos más bajos en sus dotaciones, menos tributos en sus naciones de origen y una regulación menos exigente.



TEJADA SE DESEMPEÑA COMO GERENTE GENERAL DE ANA DESDE 2015.

Con orgullo pero con cautela enfrenta la Asociación Nacional de Armadores (ANA) el 206° aniversario de la Marina Mercante (MM) chilena. Y es que si bien ésta constituye “el primer eslabón de la cadena logística del comercio nacional e internacional, y una de las más antiguas de Iberoamérica”, según indica el gerente general de la institución, Ricardo Tejada, existe “incertidumbre en torno a lo que va a pasar con el proyecto de ley que modifica el cabotaje en Chile y con el resto de las regulaciones que en el país se quieren modificar”.

- ¿Cuál es la situación actual de la MM de Chile y su rol dentro de la industria marítima tanto a nivel nacional como internacional?

- La Marina Mercante de Chile, al igual que el transporte marítimo global, ha experimentado varios cambios y desafíos en los últimos años. En términos generales, su rol dentro de la industria marítima nacional e internacional sigue siendo significativo, aunque enfrenta competencias cada vez más duras y tenaces producto de la globalización y de los nuevos desafíos propios de la industria marítima. A nivel nacional, la MM desempeña un papel crucial en el transporte de carga y pasajeros a lo largo de la extensa costa del país, así como en la conexión con el comercio internacional. Chile es una nación con una gran dependencia del transporte ma-

ritimo debido a su geografía, ubicación geográfica y la importancia de las exportaciones de productos como el cobre, frutas, vinos y productos del mar. Por lo tanto, la MM chilena contribuye significativamente a la economía del país, al facilitar el intercambio de productos dentro y fuera de Chile. Sin embargo, enfrenta desafíos como la competencia con costos operativos más bajos y operación bajo legislación menos estricta; la necesidad de modernizar la flota en el momento oportuno cuando se vengan los cambios tecnológicos para cumplir con estándares ambientales; y la adaptación a los cambios en la demanda del mercado y las regulaciones internacionales.

- Desde hace varios años que se discute la llamada Ley de Cabotaje. ¿Cómo observa ANA este tema?

- Como Asociación estamos conscientes de que hay que modernizar la legislación que regula el cabotaje marítimo, y sin duda no podemos estar más de acuerdo con que exista una buena y pareja competencia en el mercado. En el actual proyecto que está en el Senado se han incorporado nuevas excepciones, algunas de las cuales estimamos debieran ser más acotadas, de lo contrario se está fomentando el cabotaje con naves de bandera extranjera, quienes gozan de costos más bajos en sus dotaciones, menos tributos en sus países de origen y regulación menos exigente. Lo que se está haciendo con este proyecto

de ley no es generar más competencia, dadas las condiciones de participación antes mencionadas. Por otro lado, es difícil que aumente el transporte marítimo si la demanda será la misma; no se está fomentando el transporte marítimo por ningún lado.

- ¿Qué consecuencias se podrían generar con estos cambios?

- Permitir la presencia de barcos extranjeros en rutas de cabotaje podría acarrear una pérdida de control sobre nuestras aguas territoriales y nuestra capacidad para regular el transporte de mercancías y pasajeros dentro del país. La apertura del cabotaje marítimo a navieras extranjeras podría tener implicaciones en términos de normativas ambientales y de protección del medio marino, ya que podrían no estar sujetas a los mismos estándares que las empresas nacionales. Asimismo, la presencia masiva de buques extranjeros en el cabotaje marítimo podría llevar a una devaluación de la industria nacional, con la consiguiente pérdida de puestos de

“La presencia masiva de buques extranjeros en el cabotaje marítimo podría llevar a una devaluación de la industria nacional, con la consiguiente pérdida de puestos de trabajo y de capacidades tecnológicas y logísticas en el sector, perdiendo todo lo logrado en estos últimos 206 años de existencia”.

trabajo y de capacidades tecnológicas y logísticas en el sector, perdiendo todo lo logrado en estos últimos 206 años de existencia. Por tanto, es importante que se analicen detenidamente las implicaciones y consecuencias de una eventual modificación a la regulación nacional sobre el cabotaje marítimo en Chile, considerando no solo los beneficios económicos y de eventual mayor competencia que podría aportar, sino también los posibles riesgos y amenazas para nuestra industria marítima nacional, los aspectos laborales y la importancia político-estratégica de una MM propia.

PATRIMONIO NACIONAL

- ¿Qué aspectos positivos puede destacar de la MM nacional y en qué áreas se espera mejorar en el futuro?

- Sin duda que nuestra MM tiene un sinnúmero de elementos destacables, partiendo por la formación y calificación de sus dotaciones, hombres y mujeres altamente capacitados, que son el pilar fundamental de la institución. Nuestros empresarios navieros son responsables, con una amplia trayectoria empresarial, proponiendo los estándares más exigentes para contar con una flota moderna y buscando cumplir todas las

exigencias que nuestra regulación y los convenios internacionales nos imponen. La Marina Mercante, con 206 años de existencia, es un patrimonio de todos los chilenos, casi tan antigua como la República misma; es una institución llena de carisma, que ha crecido y ha visto crecer al país con el tiempo. A futuro esperamos ver un horizonte despejado, que nos permita seguir navegando en nuestras aguas sin incertidumbre y con una legislación que fomente el transporte marítimo y haga gala de cómo nos sentimos como país marítimo. Esperamos tener en lo más alto de nuestras naves la bandera chilena flameando por muchos años más.

MEDIOAMBIENTE Y SEGURIDAD

El medioambiente y la seguridad son temas relevantes en todas las industrias, y en lo que tiene relación con la Marina Mercante existen diversas iniciativas que se están llevando a cabo. Al respecto, Ricardo Tejada sostiene que la Organización Marítima Internacional (OMI) ha establecido una serie

de convenios, medidas y políticas para abordar de manera permanente el cuidado medioambiental y la seguridad de la vida humana y de las operaciones en el mar. “Chile, como país miembro de la OMI, de manera permanente va analizando estas medidas para ratificarlas en caso de los convenios o adoptarlas en la legislación nacional en el caso de las políticas y nuevas medidas”, indica el ejecutivo.

Agrega que la descarbonización en la industria marítima es una meta que se ha planteado para el año 2050, aunque existen metas intermedias para 2030 que consideran porcentajes importantes de reducción de emisiones. Estas políticas están destinadas a reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) procedentes de los buques y a promover la transición hacia un transporte marítimo más sostenible.

Por otro lado, el gerente general de ANA explica que “hace algunos años entró en vigencia el convenio de manejo de aguas de lastre, el cual regula el vertimiento de aguas que, si bien es agua de mar y no está contaminada, desde el punto

de vista microbiológico llevaría especies de un territorio a otro que podrían afectar a la flora y fauna marina local de otro país. Como Asociación Nacional de Armadores este año levantamos al Ministerio de Relaciones Exteriores el interés y conveniencia de ratificar este convenio”.

Otro acuerdo que Chile no ha ratificado es el Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos (“Convenio del Fondo de 1992”). “Existe el Convenio de Responsabilidad Civil -dice Ricardo Tejada-, el cual proporciona un primer nivel de indemnización mínimo ante daños de carácter civil, que es financiado por el propietario del buque que causa los daños por contaminación con hidrocarburos. Sin embargo, el monto financiero a cubrir puede reducirse dependiendo del tamaño del buque; para este caso se creó el convenio del Fondo, el cual brinda un segundo nivel de indemnización, con montos suficientes para mitigar los daños producidos a la pesca, turismo, comercio y a todo aquel que se vea afectado por un derrame. Lamentablemente este



ACTUALMENTE SE TRAMITA EN EL CONGRESO UNA MODIFICACIÓN A LA LEY DE FOMENTO A LA MARINA MERCANTE Y LEY DE NAVEGACIÓN.

convenio, si bien fue aprobado por el Congreso el año 2001, aún no ha sido promulgado”.

Por último, el representante gremial puntualiza que en el área de seguridad la OMI está preocupada por el aumento a nivel global de ciberataques, que pueden afectar a naves y puertos que cada vez cuentan con un nivel mayor de automa-

tización. “En este sentido -detalla-, Chile acaba de promulgar este año la Ley de Ciberseguridad, que tiene por objeto 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 estos y los particulares”.

“A futuro esperamos ver un horizonte despejado, que nos permita seguir navegando en nuestras aguas sin incertidumbre y con una legislación que fomente el transporte marítimo y haga gala de cómo nos sentimos como país marítimo”.

UNAB: FORMANDO A LOS FUTUROS PROFESIONALES DE LA INDUSTRIA NAVIERA

En su aniversario 206°, la Universidad Andrés Bello saluda a la Marina Mercante y reafirma su compromiso para entregar una formación de excelencia a sus estudiantes, quienes cumplirán un rol clave en la conexión de Chile con el mundo y en el desarrollo del país.



Universidad
Andrés Bello®
Conectar · Innovar · Liderar

6 AÑOS Universidad Andrés Bello
ACREDITADA EN TODAS LAS ÁREAS
NIVEL EXCELENCIA
DICIEMBRE 2022 - DICIEMBRE 2028

8 años MSCHÉ
MIDDLE STATES COMMISSION
ON HIGHER EDUCATION
UNIVERSIDAD ACREDITADA 2022 - 2028

AN AUDIT
SISTEMA DE ASESORAMIENTO
INTERNO DE LA CALIDAD
Diseño Certificado

CHEA Council for
Higher Education
Accreditation
CHEA International Quality Group
CIQG

Impacto de los hidrocarburos en el mar: deuda local con el medioambiente

CEDIDA

Pese a la alta regulación de la industria naviera, nuestro país no está al día con los convenios que aseguran la sostenibilidad y seguridad de las operaciones marítimas globales, así como la protección del medioambiente marino frente a los riesgos que implican los derrames y otros accidentes.

Dada la gravedad de los accidentes de navíos que provocan el derrame de toneladas de petróleo en los océanos del planeta y la necesidad de proteger el medioambiente de estas catástrofes, la industria naviera es una de las actividades más reguladas a nivel internacional. A cargo de instituciones como la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), se busca que las embarcaciones cuenten con altos estándares uniformes para sus operaciones, y que estos prevengan la contaminación.

Uno de los pilares de esta regulación es el Convenio de Responsabilidad Civil (CLC) de la OMI, un acuerdo internacional establecido en 1969. Nació en respuesta a las crecientes preocupaciones por los efectos devastadores que estaban teniendo los derrames y vertidas de crudo en el mar. El convenio fijó por primera vez un marco legal internacional para regular la responsabilidad civil de los armadores en caso de daños causados por contaminación por hidrocarburos.

El CLC original vino a fijar

Lo que falta y se trabaja entre las partes chilenas es la legislación complementaria que da las responsabilidades y atribuciones administrativas para la operación y relación del Fondo de 1992 con nuestro país.



MÁS DE 120 PAÍSES HAN RATIFICADO EL CONVENIO DEL FONDO DE 1992.

cuál era la cantidad máxima de compensación económica que podrían ser obligados a pagar en caso de un accidente. Sin embargo, una de las limitaciones significativas del convenio es que los armadores pueden limitar su responsabilidad financiera en relación con el tamaño de la nave, lo que puede resultar insuficiente para cubrir la totalidad de los daños ocasionados por grandes siniestros.

Por este motivo, años más tarde se introdujo una modificación: el Fondo Internacional de Indemnización de Daños

Debidos a Contaminación por Hidrocarburos, conocido comúnmente como el Convenio del Fondo de 1992, que amplió los límites de responsabilidad de los armadores y mejoró los procedimientos para la compensación frete a incidentes de contaminación oceánica.

Este último acuerdo ha sido ratificado por más de 120 países, los que representan el 95% del tonelaje de la flota mundial. Según este convenio se define, el Fondo de 1992 es un complemento que brinda “un segundo nivel de indemnización”.

SITUACIÓN NACIONAL

Actualmente, Chile solo ha ratificado el Convenio de Responsabilidad Civil firmado en 1969, quedando desprovisto de las indemnizaciones que brinda el Convenio del Fondo de 1992 y en deuda en este tipo de protección medioambiental.

Dentro de las ventajas que se sugieren, el gerente general de la Asociación Nacional de Armadores (ANA), Ricardo Tejada, explica que el nuevo convenio al que nuestro país no ha adherido es financiado por las empresas importadoras de petróleo, en vez de por los mis-

mos armadores, y no tiene ningún costo para los Estados.

Además, el dirigente gremial menciona que con la ratificación de este acuerdo se podría dar pie, en caso de accidentes por derrames de hidrocarburos, a reclamaciones de diversos tipos, tales como costos de las operaciones de limpieza y medidas preventivas, daños materiales, pérdidas económicas de pescadores o de personas dedicadas a actividades de salmicultura, pérdidas para el sector de turismo y costos de reparación del medioambiente.

CEDIDA



LA OMI Y LA OIT SE HAN PREOCUPADO POR EL TEMA DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS EN LA INDUSTRIA NAVIERA.

**TRAMITACIÓN
DEL CONVENIO**

A la fecha, desde la Asociación Nacional de Armadores trabajan porque el Convenio del Fondo de 1992 sea ratificado por nuestro país. El proceso tiene más de 20 años, pues fue en el 2000 y durante la administración del Presidente Ricardo La-

gos que se inició la tramitación legislativa del acuerdo. Si bien el Fondo de 1992 se aprobó, nunca fue promulgado por falta de una ley complementaria.

“Chile tiene una bandera importante en el mundo, es parte del Consejo de la OMI, y los países que están ahí se supone que son bien mirados por-

que tienen sus convenios firmados (...) Es importante que Chile se ponga a la altura de los grandes países marítimos y esto es uno de los puntos que nos faltan”, plantea Ricardo Tejada.

Lo que falta y se trabaja entre las partes chilenas es la legislación complementaria que da las responsabilidades y atri-

buciones administrativas para la operación y relación del Fondo de 1992 con nuestro país. Una vez esté listo este proyecto de ley complementario al convenio, debe ingresar y tramitarse en el Congreso para luego poder promulgarse la ley que ratifica el acuerdo por parte de Chile.

1969

Surge el Convenio de Responsabilidad Civil (CLC) de la OMI, que nace en respuesta a los efectos devastadores que estaban teniendo los derrames y vertidas de crudo en el mar. El acuerdo fue suscrito por Chile.

1992

El Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos amplió los límites de responsabilidad de los armadores y mejoró los procedimientos para la compensación frente a derrames.

2000

Durante la administración del Presidente Lagos se inició (en Chile) la tramitación legislativa del Fondo de 1992, que se aprobó pero no fue promulgado por falta de una ley complementaria.

**La Asociación Nacional de Armadores
saluda a la Marina Mercante Chilena
en su aniversario.**

**206
AÑOS**

**UNIENDO
CHILE Y
EL MUNDO.**

Historia de navegación y progreso

A lo largo de 206 años, la Marina Mercante Nacional ha sido un pilar fundamental en el desarrollo económico del país, así como un apoyo clave en tiempos de guerra.



CEDIDA

REMOLCADORES DE CPT TOWAGE, EMPRESA ASOCIADA A ANA.

58 años al Servicio de la Formación Profesional Marítima en Chile
Tradición y excelencia en la formación profesional marítima mercante

Saluda a la **Marina Mercante Nacional** en su **206** aniversario, destacando su importante rol protagónico en el desarrollo de Valparaíso y del comercio exterior chileno.

Escuela de Tripulantes y Portuaria de Valparaíso
Una escuela que navega hacia el mañana

Clave 615 | Fonos: 32 2131400 - 32 2131401 | Valparaíso

www.escoladetripulantes.cl

Nuestro país es un territorio marítimo por excelencia, ya que cuenta con un litoral de más de 4.300 kilómetros, lo que constituye un factor potencial económico para el desarrollo general de sus habitantes. A la Marina Mercante Nacional, que este 26 de junio celebró su aniversario número 206, le cabe una gran responsabilidad respecto de la comercialización de productos que entran y salen diariamente a través de diferentes puertos nacionales, convirtiéndose en el mayor medio de vinculación entre los mercados nacionales e internacionales.

Durante la conquista de Chile y, más tarde, en la época colonial, la Marina Mercante era dirigida y controlada exclusivamente por la Corona de España. Con la independencia de Chile, en 1810, estas actividades pasaron a depender del nuevo gobierno recién constituido. Con fecha 21 de febrero de 1811 se decretó el libre co-

mercio, disposición que dio inicio a los primeros pasos de la Marina Mercante Nacional.

Posteriormente, con fecha 22 de abril de 1811, se decreta la “libertad del comercio exterior” para todos los países vecinos, quienes podían ejercer sus actividades marítimas comerciales en los principales puertos del país, que por entonces eran Coquimbo, Valparaíso, Talcahuano y Valdivia.

GERTRUDIS, PIONERA

La primera patente de navegación fue otorgada el 26 de junio de 1818 a la fragata Gertrudis de la Frontera, nave que pertenecía a don Francisco Ramírez. Por esta razón se consideró esta fecha para celebrar el Día de la Marina Mercante Nacional; también en ese mismo día se funda la Compañía de Navegación de Calcuta, empresa marítima cuyas naves se conectaban directamente con los principales puertos de la India y China.

En 1819, ya se advertía, en

Valparaíso principalmente, el aumento de las naves dedicadas al comercio nacional y del exterior, dando así el fortalecimiento e inicio de la actual Marina Mercante Nacional. El 6 de septiembre de 1838, Guillermo Wheelwright, quien posteriormente construyera el ferrocarril de Copiapó a Caldera, fundó con capitalistas ingleses una empresa naviera de esa nacionalidad en Liverpool, que unió Europa con la costa occidental de Sudamérica, creando así a la Pacific Steam Navigation Company (P.S.N.C.), la cual obtuvo del Gobierno de Chile el monopolio de la navegación a vapor por sus costas hasta 1845.

El 15 de octubre de 1840 recalaron a Valparaíso sus primeros vapores de 700 toneladas, de casco de madera, de nombres “Chile” y “Perú”, los que constituyeron la base de un lucrativo negocio. Al correr de los años, en 1870, contaba con 35 buques con un total de 65.762 toneladas gruesas.

Durante la conquista de Chile y, más tarde, en la época colonial, la Marina Mercante era dirigida y controlada exclusivamente por la Corona de España.

1811

En abril se decreta la "libertad del comercio exterior" para países vecinos a Chile, que podían ejercer actividades marítimas comerciales en los principales puertos: Coquimbo, Valparaíso, Talcahuano y Valdivia.

1818

El 26 de junio de ese años se concede la primera patente de navegación a la fragata Gertrudis de la Frontera, lo que se considera el punto de partida oficial de la actividad de la Marina Mercante Chilena.

1864

Inversionistas locales crean la Compañía Nacional de Vapores, cuyo buque más representativo era el "Paquete del Maule", que podía remontar el río de ese nombre, lo cual constituía una ventaja ante naves extranjeras.

EMPRESAS NACIONALES

Paralelamente, los inversionistas nacionales se interesaron por el negocio naviero y formaron en 1864 la Compañía Nacional de Vapores, cuyo buque más representativo era el "Paquete del Maule", que podía remontar el río del mismo nombre, lo cual constituía una ventaja ante los buques extranjeros.

El 19 de agosto de 1870 se funda otra empresa naviera nacional, la Compañía Chilena de Vapores, que empieza a operar sus buques "Limarí", "Copiapó", "Biobío" y "Maipú" tanto en cabotaje como en viajes al exterior. Ante los nuevos competidores que atendían parte de su tráfico, la Pacific Steam Navigation Company (PSNC) bajó drásticamente sus fletes, lo que casi llevó a la quiebra a ambas compañías chilenas e inició gestiones para tratar de fusionarse con la Compañía Chilena de Vapores, su más fuerte competidora.

Sin embargo, las compañías chilenas prefirieron fusionarse entre sí, lo que fue aprobado por Decreto Supremo de 9 de octubre de 1872. Su nuevo nombre fue Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV). Esto trajo la reacción de la PSNC, que con una numerosa flota operando disminuyó sus fletes hasta límites increíbles para sacar a su adversario del mercado, lo que trajo como consecuencia la inminente quiebra de la naciente compañía.

El gobierno del Presidente Federico Errázuriz Zañartu tuvo una clara visión de los acontecimientos que sucedían en los países limítrofes, e intuyendo que Chile podría necesitar de los servicios de buques mercantes en caso de un conflicto



MARINA MERCANTE LOCAL ES LA TERCERA MÁS GRANDE DE SUDAMÉRICA.

CEDIDA

bélico, acudió en ayuda de la CSAV. Así, el 5 de mayo de 1874 se firma un contrato entre el Gobierno y la empresa en el cual se establecía que el primero subvencionaría por 10 años al segundo en \$100 mil anuales, pagaderos en trimestres vencidos, condicionado a cumplir un tráfico establecido entre puertos chilenos, rebajas a fletes fiscales y otras garantías, más la obligación de entregar las naves en arrendamiento al Gobierno en caso de un conflicto bélico, aceptando la designación de jefes navales cuando se considerara conveniente.

Así, esta actividad marítima creada con capitales nacionales contribuyó positivamente al crecimiento y desarrollo económico de la nación y además en diferentes épocas y circunstancias contribuyó al eficaz desarrollo de la Marina de Guerra, con aportes de naves y personal, como ocurrió durante la Guerra del Pacífico.

NUEVAS AGUAS

Hoy la Marina Mercante navega por aguas en las que la innovación y el avance tecnológico son su hoja de ruta, para así poder competir en el espectro del

La Marina Mercante Nacional en la actualidad posee una flota compuesta por una diversidad de buques capaces de transportar desde carga a granel hasta gas licuado.

tráfico marítimo internacional, cumpliendo con las exigencias que la OMI (Organización Marítima Internacional) y los altos estándares de seguridad exigidos por los usuarios. Esto ha llevado a la Marina Mercante local a ser la tercera más moderna y más grande (en tonelaje) de Sudamérica.

La Marina Mercante Nacional en la actualidad posee una flota compuesta por una diversidad de buques capaces de transportar desde carga a granel hasta gas licuado. Estos barcos, de acuerdo a sus dimensiones y características, reciben la denominación de buques Panamax o Suezmax; es decir, que poseen las características máximas para cruzar los canales de Panamá y Suez.



Saludamos afectuosamente a la Marina Mercante Nacional en su 206° aniversario.

Valoramos y agradecemos profundamente su aporte al desarrollo del comercio marítimo de nuestro país.



"Aunque nuestro sistema portuario es eficiente, es necesario modernizarlo"

Claudio Morales, director ejecutivo de la Asociación Nacional de Agentes de Naves, habla del rol de estos actores en la cadena logística y de la necesidad de ser competitivos frente al trabajo que realizan países como Perú y Argentina en esta área.

En el dinámico mundo de la logística portuaria, la figura del agente de naves es esencial, ya que "coordina las gestiones dentro de la cadena logística. Su labor es asegurar que todos los buques en los terminales nacionales sean atracados, recibidos y despachados eficientemente. Esto implica coordinar con terminales, remolcadores, lanchas y otros actores", como detalla Claudio Morales, director ejecutivo de la Asociación Nacional de Agentes de Naves (Asonave). "La responsabilidad del agente es garantizar operaciones óptimas y rápidas, beneficiando tanto al armador como al comercio exterior, permitiendo que los buques completen sus operaciones de carga y descarga en el menor tiempo posible", agrega el representante

gremial.

Asonave convoca a más del 50% de las representaciones de agentes de nave en el país, y su objetivo principal es abordar las diferentes situaciones y preocupaciones del sector con respecto a lo que es la atención de una nave. En esa línea, la Asociación participa actualmente en varias mesas de trabajo, incluyendo la Comisión de Facilitación del Ministerio de Transportes, que reúne a todas las autoridades del comercio exterior chileno. "Abordamos preocupaciones como la ampliación portuaria, ya que Chile está atrasado en comparación con Perú y Argentina -señala Morales-. Aunque nuestro sistema portuario es eficiente, desde finales de los 90 y principios de los 2000 es necesario modernizarlo. Los buques han crecido en tamaño, por lo que debemos actualizar tanto el



DIRECTORIO DE ASONAVE EN LA ÚLTIMA ASAMBLEA GENERAL DE LA ASOCIACIÓN.

Puerto Exterior de San Antonio como en Valparaíso, los dos principales puertos de carga de Chile. Además, trabajamos para que cada región también tenga su desarrollo portuario y evitar el centralismo".

LENTITUD EN PROCESOS

- Sobre la diferencia entre Chile y sus vecinos en eficiencia logística, ¿cómo aborda Asonave estos problemas en colaboración con las autoridades?

- Hoy se produce lentitud en procesos que quisiéramos acelerar, especialmente al comparar con puertos de países vecinos que avanzan más rápido. Chile es un país caro en términos logísticos porque está lejos del resto del mundo, y llegar aquí tiene un alto costo. En las mesas de trabajo levantamos estos temas, aunque no siempre se resuelven con la rapidez deseada, ya que muchos factores no dependen del Presidente, sino de diversas autoridades que a veces funcionan de manera autónoma. El puerto de San Antonio está atrasado principalmente por cuestiones medioambientales, y aunque se han hecho esfuerzos, aún en-

frentamos demoras. Valparaíso también tiene sus problemas; ha avanzado en integrarse con la ciudad. Es crucial que estas mejoras no generen sobrecostos en las operaciones, ya que cualquier costo adicional en el comercio marítimo afecta a los consumidores. Debemos buscar eficiencia para reducir estos costos, y asegurar que puertos como Valparaíso, San Antonio y todos los puertos de Chile tengan cadenas logísticas fuertes sin interrupciones como paros portuarios o factores climáticos que ralentizan las operaciones y aumentan los costos.

- ¿Cómo observan la infraestructura portuaria en Valparaíso y San Antonio?

- Es esencial modernizar y fortalecer la infraestructura portuaria de Chile. Si bien el país hizo una buena labor a fines de los años 90 con la modernización portuaria, hoy día está atrasado y hay que actualizarla. Hay muchas esperanzas con respecto a San Antonio y con respecto a Valparaíso, que también ya ha presentado proyectos de mejora. Creemos que San Antonio y Valparaíso se deben complementar más que competir. To-

“ La responsabilidad del agente (de naves) es garantizar operaciones óptimas y rápidas, beneficiando tanto al armador como al comercio exterior”.

das las empresas portuarias estatales, las 10 que fueron creadas a fines de los años 90, compiten entre sí. Las empresas portuarias deberían complementarse de manera que tener un polo logístico y portuario en la V Región. Es la zona de mayor movimiento de carga de entrada y salida del país. Cualquier atraso que se produzca nos afecta a todos directamente. Estamos preocupados por los permisos de construcción del puerto, una demora que se produce por discusiones medioambientales.

- ¿Cuáles son los principales desafíos en términos de seguridad para la industria marítima y portuaria?

- Hay dos aspectos clave en la seguridad: la operación misma y la protección de los trabajadores, donde el cumplimiento es del 100%. La mayoría de las em-

presas asociadas a nuestra organización están certificadas por normas de calidad y seguridad. Además, deben adaptarse a las exigencias de los terminales. Este aspecto de seguridad está cada día mejorando gracias a una mayor conciencia y a estas certificaciones que obligan a las empresas a seguir un buen camino. En cuanto a la seguridad operativa, nosotros, como toda la cadena logística, estamos expuestos a situaciones preocupantes. Hemos tenido casos de autoridades asaltadas, encerronas y robos de vehículos fiscales. Por esto, buscamos digitalizar procesos para evitar la presencialidad (...) En el ámbito marítimo, el tráfico de drogas es una gran preocupación. Trabajamos con Directemar y fiscales para estar alertas y denunciar situaciones sospechosas oportunamente, minimizando su impacto.



CLAUDIO MORALES.

Instituto Piloto Pardo impartirá su primer diplomado con foco en seguridad marítima

Los primeros días de agosto se inicia el programa, dirigido a profesionales que busquen especializarse en la materia.

Con el propósito de seguir entregando conocimiento y capacitación a mujeres y hombres que son parte del mundo marítimo, el Instituto Profesional Piloto Pardo de Valparaíso impartirá su primer diplomado en Gestión de la Seguridad Marítima Portuaria.

El programa, dirigido a jefe de operaciones de empresas portuarias o navieras, ejecutivos del área, directivos de organizaciones públicas, expertos en prevención de riesgos que trabajen o quieran ser parte del rubro y, en general, a profesionales interesados en la materia, se iniciará el próximo 5 de agosto y se extenderá hasta el 15 de noviembre.

En el detalle, el vicerrector académico de la institución, Fernando Schiappacasse, comenta que “el diplomado será modalidad online, con clases 70% sincrónicas y 30% con sesiones grabadas y se realizará los martes y jueves de 19:00 a 21:30 horas”.

El objetivo del programa es capacitar a los profesionales en la gestión integral de riesgos que existen en el sector marítimo y portuario, a través del desarrollo de competencias avanzadas para identificar, evaluar, y mitigar riesgos, además de fortalecer habilidades de liderazgo y comunicación, y fomentar un compromiso con la ética profesional y la responsabilidad social. Lo anterior, agre-

ga Schiappacasse, enmarcado en la adaptabilidad continua a nuevas tecnologías y cambios que se presentan continuamente en el sector.

REFERENTE LATINOAMERICANO

Este pionero diplomado, según comenta el rector del IP Piloto Pardo, capitán de altamar Guillermo Vargas, es uno de los primeros pasos con los que el establecimiento espera convertirse en el “centro de marina mercante de Latinoamérica”, indicando que “queremos ser los referentes con respecto a la formación de marinos mercantes”. De esta forma, además del nuevo programa académico se pondrán en contacto con las diferentes marinas mercantes de los países latinoamericanos, en virtud que el rector ya conoce la realidad de varias de ellas, como las de Perú, Argentina, Ecuador y Venezuela.

Este desafío esperan comenzar a fortalecerlo a partir del próximo año y se suma a la nueva carrera que lanzarán en octubre: Ingeniería en Logística Marítima Portuaria, la que se adicionará a los dos programas que ya imparte el IP: Ingeniería en Marina Mercante Mención Cubierta e Ingeniería en Marina Mercante Mención Máquinas.

Asimismo, Vargas indica que cuentan con un convenio con el Instituto Chileno Británico, donde “la idea es que les



FORMACIÓN DE ESTUDIANTES DEL PLANTEL INCLUYE USO DE SIMULADORES.

entregue la formación de inglés a los alumnos con nivel B1 y B2, cumpliendo así con los requisitos de la OMI (Organización Marítima Internacional)” y añade que, en paralelo, “iniciamos conversaciones con la autoridad marítima panameña, que tiene la mayor bandera de conveniencia del mundo, para así egresar a alumnos con título chileno y panameño, que les va a permitir salir a trabajar a todas partes del mundo”.

El Instituto Profesional Piloto Pardo fue reconocido por el Ministerio de Educación como institución de educación superior con plena autonomía y por la Dirección General del Territorio y Marina Mercante Nacional (Directemar) como una de las instituciones más importantes en la formación de marinos en ese rubro del país.



Jotun, líder en pinturas marinas, saluda a la Marina Mercante Nacional, quienes celebran su 206° aniversario navegando los mares contra viento y marea siendo un pilar fundamental en la logística mundial.

¡FELICIDADES POR UN NUEVO ANIVERSARIO!



RESCATISTA ILUSTRE

La figura del Piloto Luis Pardo Villalón, también conocido como Piloto Pardo, es especialmente relevante en la historia marítima de Chile, ya que fue un destacado navegante formado en la Escuela Náutica, dirigida por la Armada de Chile, quien ganó reconocimiento internacional por su papel en el rescate de la tripulación del HMS Endurance, que naufragó durante la famosa expedición de Sir Ernest Shackleton a la Antártica, en 1916. Pardo y su tripulación salvaron a todos los miembros de la expedición bajo condiciones extremadamente adversas.

Dirsomar: con la navegación segura como principal objetivo

La Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas se encarga de proteger la vida humana en el mar -lo que abarca desde salvatajes a prevención de delitos-, pero también de preservar los recursos naturales del mar. El contralmirante Carlos Fredes, director del organismo, habla sobre su labor y sus desafíos.



CEDIDA

DIRSOMAR FUE CREADA EL 31 DE AGOSTO DE 2001.

Dar protección y seguridad a la vida humana en el mar, a la preservación de los recursos naturales y a la prevención de delitos en la jurisdicción de la Autoridad Marítima es el rol de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (Dirsomar), organismo dependiente de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Directemar) de la Armada de Chile. Con esos objetivos, la entidad ejerce la autoridad técnica en materias de Policía Marítima, control de tráfico marítimo, ayudas a la navegación, pilotaje, meteorología, búsqueda y salvamento marítimo e inspección de naves y artefactos navales y seguridad Marítimo Portuaria.

“Nuestra organización, consciente de los nuevos escenarios y responsabilidades que debemos asumir, nos impone además la necesidad de potenciar y renovar nuestras capacidades -comenta el contralmi-

rante Carlos Fredes, director de Dirsomar-. Prueba de ello es el Proyecto ‘Lantano’, el que se encuentra destinado a habilitar un importante número de estaciones automáticas y autónomas en cuanto a su funcionamiento, en zonas, cuyas condiciones climáticas y morfológicas son inhóspitas para la presencia de personal. Estas estaciones tienen la tarea de fiscalizar y controlar el tránsito seguro en la zona de canales de todo tipo de naves; para ello, se encuentran equipadas con radares, cámara de TV y sistemas de identificación automática”.

El oficial también destaca en esa línea la materialización del “Plan de Fortalecimiento y Proyección de la Policía Marítima”, cuyo fin es potenciar las capacidades institucionales en la función policial a través del Curso de ‘Operador de Policía Marítima’ a la totalidad del personal que cumple dicha función y equiparlos con el armamento y elementos de seguridad necesarios, “con el propósito de mejorar las capacidades

“ La adopción de tecnologías para mejorar la eficiencia operativa a la hora de realizar búsqueda y salvamento en el mar, es una necesidad a la cual estamos respondiendo de manera responsable”.

técnicas y operacionales para responder a los requerimientos del Ministerio Público y hacer frente en forma eficiente y eficaz a la prevención del delito en nuestra área jurisdiccional”.

PIEZA FUNDAMENTAL

Para el contralmirante, con la integración de nuevas tecnologías, el fortalecimiento en la instrucción y capacitación del personal, el incremento de la cooperación con organismos nacionales e internacionales y la adaptación de nuevos desafíos para lograr mares más seguros, “este servicio continuará siendo una pieza fundamental en la respuesta a emergen-

cias marítimas y a la protección de la vida humana en el mar”.

- ¿Cuáles son los desafíos que en seguridad y labor técnica enfrenta hoy Dirsomar?

- Su significativa misión implica importantes desafíos cuya principal contribución está orientada a brindar seguridad a la vida humana en el mar. Al respecto puedo señalar que el Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo, dependiente de esta Dirección Técnica, está materializado a través de un Centro Coordinador Nacional (MRCC Chile), del cual dependen cinco centros coordinadores y 11 subcentros distribuidos

a lo largo del país, todos ellos equipados con modernos sistemas de comunicaciones y medios de rebusca marítimos, aéreos y terrestres, con el objeto de llevar a cabo las operaciones de búsqueda y salvamento en un área de responsabilidad cuya extensión es de más de 26 millones de km², lo que equivale a 35 veces el territorio nacional. Por otra parte, el actual escenario que se vive en el ámbito de la seguridad marítima ha generado la necesidad de fortalecer y modernizar los estándares respecto del ejercicio de la Policía Marítima, a través de cursos de acción de corto, mediano y largo plazo, en aspectos de formación, entrenamiento, equipamiento y reconocimiento público.

- ¿Cómo ha influido la adopción de nuevas tecnologías en el trabajo de esta Dirección?

- La adopción de tecnologías para mejorar la eficiencia operativa a la hora de realizar búsqueda y salvamento en el mar

es una necesidad a la cual estamos respondiendo de manera responsable, ya que lograr la identificación, vigilancia, control y respuesta ante la activación de una emergencia en la extensa Área Marítima de Responsabilidad no es una tarea fácil. Sin embargo, este desafío lo cumple en forma satisfactoria la Autoridad Marítima Nacional, a través del Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo, ya que cuenta con un Sistema de Mando y Control Marítimo, que se sustenta en una potente herramienta informática denominada “Grafimar”, que incrementa las capacidades y eficiencia con las que Chile monitorea en tiempo real el tráfico marítimo en área de responsabilidad y con alcances de tipo regional (América del Sur) e incluso mundial.

- En lo específico, ¿cómo se integra la Inteligencia Artificial (IA) a las labores del organismo?

- La IA como herramienta tecnológica ha revolucionado una amplia gama de productos y servicios en todo ámbito, y en especial en el área de la Defensa y la Armada. En dicho contexto y a modo de ejemplo, la Academia Politécnica Naval (Apolinav) el año 2021, en el marco del apoyo “Desafío Avante 2020”, reunió al mundo académico, naval y civil, tanto público como privado, en la modalidad online, generando un lugar de encuentro entre la comunidad de I+D+I a través de actividades dirigidas a potenciar el desarrollo tecnológico de la Defensa Nacional, contribuyendo a la formación de personas que trabajen en soluciones de última generación para las necesidades del país. En esa oportunidad el equipo “IA Grafimar”, obtuvo el segundo lugar. El citado proyecto automatiza el análisis del tráfico marítimo en tiempo real, aumentando la capacidad de la Armada de Chile para detectar actos ilícitos y dirigir las operaciones de búsqueda y salvamento en el mar utilizando Inteligencia Artificial.

Mascarona: humanizando el trabajo de la gente de mar

Con sede en Valparaíso y con miras a expandirse a más ciudades del país, la fundación busca visibilizar la labor fundamental de hombres y mujeres que son parte de la industria marítima.

Miles son las personas que trabajan en torno al transporte marítimo, prestando servicios tanto dentro de las embarcaciones como brindando apoyo desde tierra, constituyendo con su labor un rol fundamental para la economía y el desarrollo a nivel nacional e internacional. Solo por entregar algunas cifras, el número de tripulantes supera los 54 mil y el de oficiales llega a más de 21 mil.

Así, preocupada por entregar condiciones dignas a la gente de mar, sobre todo después de lo vivido en pandemia, cuando cientos fueron los trabajadores que por restricciones sanitarias no podían bajar a tierra por un largo período estando lejos de sus familias, Raquel Meza, decidió formar la fundación Mascarona. Fundadora y presidenta de la entidad, la define como “el primer centro de gente de mar a nivel Latinoamericano”, con el objetivo fundamental de visibilizar la labor de estos hombres y mujeres.

El 22 de julio de 2022 nace la organización, bajo el alero de la ratificación e implementación del Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC 2006), que entró en vigor en Chile en 2019. Al respecto, Meza, quien tiene más de 17 años de experiencia en la industria marítima, comenta que hace mucho tiempo tenía la idea de desarrollar esta entidad, pero “debía nacer en un marco de ley con estructura en la que tuviese

una importancia para la industria en su conjunto”.

Agrega que “la humanización de la gente de mar es lo que se requiere, hacer entender que (estos trabajadores) son esenciales para la sociedad, debido a que más del 95% de las cargas en el mundo se realizan por la vía marítima”.

ACCIONES

A días de conmemorar su segundo aniversario, Mascarona saca cuentas alegres con las iniciativas que ha logrado concretar en este tiempo, como contar con apoyo legal, convenios con centros médicos y trabajar de manera transversal con el mundo académico, público y privado.

En este sentido, Raquel Meza dice que “estamos trabajando en conjunto con la Autoridad Marítima y con la academia, estamos levantando estudios, firmando convenios con distintas instituciones y trabajando en la creación de conciencia marítima y en la generación de líderes en esta área”.

Asimismo, cuentan con su sede en Valparaíso, y esperan en el corto plazo tener oficinas en Punta Arenas, Puerto Montt y San Antonio. En estos espacios se busca brindar a la gente de mar soluciones concretas tanto para ellos como sus familias a nivel de beneficios, oportunidades y herramientas, procurando cumplir con las normativas nacionales e internacionales

Mascarona también persigue aumentar los cupos de evaluación de competencias escri-



EL NÚMERO DE TRIPULANTES DE LA MARINA MERCANTE CHILENA SUPERA LOS 54 MIL.

tas y examinación para la obtención de títulos para el ingreso de trabajadores a la industria, facilitando y gestionando la disponibilidad de los espacios físicos para la rendición de exámenes.

Consultada sobre los requisitos para ser parte de la fundación, su presidenta enfatiza que “basta con que sea gente de mar para acceder a los servicios de la organización”, siendo el feedback de parte de sus miembros “muy positivo”.

CULTURA

Paralelamente, la entidad ha desarrollado un trabajo artístico y cultural de la mano de proyectos como “La Marina Mercante a través de los ojos de sus hijos”, que es apoyado por el pintor Gonzalo Ilabaca y que consiste en la creación de obras pictóricas con hijos de marinos mercantes, que se traducen en una obra plástica que se expone en las naves que recorren Chile y el mundo.

Otra iniciativa es “El álbum familiar de nuestra gente de mar: una historia que merece ser contada”, que persigue reconstruir la memoria y difundirla a través de exposiciones.

ASONAVE
ASOCIACIÓN NACIONAL DE
AGENTES DE NAVES DE CHILE A.G.

La asociación nacional de agentes de naves de Chile
ASONAVE A.G.

Saluda a la Marina Mercante Nacional en su 206 aniversario, a sus Armadores y tripulaciones pilares del desarrollo de nuestro país.

AGUNSA AGENTAL B3M
LANTAYLOR MARVAL SOMARCO

www.asonave.cl

"Chile, en general, tiene una deuda con la infraestructura portuaria"

Arturo Errázuriz, gerente general de la Compañía Marítima de Chile, habla sobre los desafíos de internacionalización y consolidación interna de la naviera, y apunta a los desafíos de la industria marítimo-portuaria.



CMC



ERRÁZURIZ ES GERENTE GENERAL DE LA NAVIERA DESDE SEPTIEMBRE PASADO.

Arturo Errázuriz lleva nueve meses como gerente general de la Compañía Marítima de Chile (CMC), que hoy trabaja en dos líneas de negocios: el transporte de cargas vía cabotaje y el negocio armatorial, es decir, la compra, venta y arriendo de naves. Y sobre los desafíos en su cargo, señala, están "retomar nuestra actividad internacional, que tradicionalmente tuvimos, y consolidar al mismo tiempo nuestra presencia en Chile en la medida que estén las condiciones para ello. Sin duda el proyecto de ley que modifica la Ley de Fomento a la Marina Mercante y la Ley de Navegación no propicia lo an-

terior. Chile se ha vuelto bastante inestable ante la falta de diálogo y consensos, lo que genera incertidumbre a la hora de definir estrategias y mantener a equipos alineados y motivados".

Tras la venta del negocio de contenedores a la naviera Hamburg Süd, en 2015, CMC inició un proceso de reconversión en el que conservó su actividad armatorial -en ese entonces con siete naves portacontenedores- e inició la búsqueda de nuevos negocios. En esa línea, el ejecutivo destaca que "la compañía ha tenido un crecimiento, quizás lento pero sin pausa, con una incursión en el negocio armatorial relativo a naves tanqueras matriculadas en Chile y con tripulación chilena, y buenas experiencias en el transporte de carga fraccionada en transporte de cabotaje (entre puertos nacionales) e internacional. Sin duda CMC tiene un desafío de internacionalización, no solo limitado a Latinoamérica, y se está trabajando en una estrategia para aquello".

- ¿Cómo observa la industria marítima tanto a nivel nacional como internacional?

- Más allá del proceso de consolidación del mercado del transporte de contenedores que se comenzó a vivir a partir de la década pasada, el cual fue muy mediático a nivel de industria, actualmente creo que se está en presencia -hablando ahora no de un segmento determinado, sino que de la industria marítima en general- de un nuevo proceso de inestabilidad explicado, principalmente, por la incertidumbre política y macroeconómica. Las tarifas marítimas van al alza en una industria que se ve amenazada por falta de capacidad de buques ante las extra-millas que deben recorrer los servicios para evitar zonas de riesgo. Veo que esta inestabilidad está para quedarse, ante una restricción en la capacidad de financiamiento por altas tasas de interés y las dudas que aún existen ante la tecnología de propulsión que dominará el futuro verde. La oferta de buques, en general, se verá limitada ante una demanda pujante. Este escenario obviamente repercute en lo nacional, lo que se ve agravado, desde nuestra mirada de empresa naviera chilena, por las modificaciones que se están discutiendo ac-

tualmente en el Congreso Nacional a la Ley de Fomento a la Marina Mercante y Ley de Navegación, en lo relativo a la apertura del cabotaje.

- ¿Cómo opera CMC en el ámbito del cabotaje?

- CMC apoya conectando los extremos de las costas Chile, principalmente junto a Enap con la distribución del combustible que permite a Chile mantenerse andando, a través de naves tanqueras de su propiedad (...) Mediante nuestra flota de bandera chilena, apoyados por una tripulación chilena capacitada y profesional, aspiramos a mantener una eficiencia operacional sin bemoles. Nuestro compromiso con Chile y su Marina Mercante es serio, aunque esta última se ve amenazada por las discusiones políticas que se mantienen actualmente en el Congreso.

- ¿Cuál es su visión en cuanto a la infraestructura portuaria que existe en Chile?

- Chile, en general, tiene una deuda con la infraestructura portuaria, afectando nuestra competitividad regional. Me parece que el ritmo aceptable que se tenía en materia de

concesiones para la explotación de los frentes de atraque de los distintos puertos se perdió en el último tiempo, y nos estamos quedando atrás en comparación con nuestros vecinos (Perú especialmente). Creo que este tema debiese tener mucha más relevancia que la discusión sobre la Ley de Fomento a la Marina Mercante, en lo relativo a la apertura del cabotaje, que hoy llena titulares. En general, creo que Chile está en deuda con relevar la importancia de la logística de nuestro país y gestionarla de manera integral para hacerla más eficiente y competitiva al mundo. Los puertos son un eslabón fundamental para este desarrollo, y lamentablemente su infraestructura física y tecnológica se ha ido quedando atrás respecto de otros países cercanos. La excesiva burocracia en permisividad, el poder contar con condiciones más favorables para la inversión, y la falta de toma de decisiones oportunas están generando que no podamos beneficiarnos de las economías de escala, y además aprovechar la tremenda oportunidad de una eficaz integración logística con nuestros países vecinos.

Asociación Nacional de Armadores conmemoró los 206 años de la Marina Mercante de Chile

Fotos: Mónica Zamora L.
vidasocial@mercuriovalpo.cl

La Asociación Nacional de Armadores (ANA) reunió a distintos actores de la industria naviera y portuaria para celebrar los 206 años de la Marina Mercante chilena. En el aniversario, que se conmemoró en el Club de Campo Las Salinas, se recordó la entrega de la primera patente comercial al buque “Gertrudis de la Fortuna”.

En la ocasión, hubo un saludo del presidente de ANA, Enrique Ide, quien recibió un presente por parte del director de Directemar, almirante Fernando Cabrera. Por su parte, Ricardo Tejada, gerente general de ANA, recordó que la Marina Mercante “nació con los albores de la patria y nos llena de orgullo ser uno de los patrimonios de todos los chilenos”.



RICARDO TEJADA, GERENTE GENERAL DE ANA; CARLOS PETERS; ENRIQUE IDE, PRESIDENTE ANA; ALMTE. JUAN ANDRÉS DE LA MAZA, COMANDANTE EN JEFE ARMADA DE CHILE; Y BELTRÁN URENDA, VICEPRESIDENTE ANA.



CA RODRIGO PEÑARANDA, RODOLFO CODINA, ROSAURO SEGOVIA Y CA NELSON SAAVEDRA.



ARTURO ERRÁZURIZ, ENRIQUE LARRAÑAGA, MIGUEL DE ORBEGOSO Y ROBERTO MANUBENS.



CLAUDIO MORALES, SIMÓN MACKENZIE, CONSTANZA MAC-LEAN Y ÁNGEL CANESSA.



CF RODRIGO ALVEAL, VÍCTOR ZANELLI, CRISTIAN WIDOW Y CN GONZALO ARAYA.



HERNÁN MORALES, GIORDANO PERY, FRANCISCO ZAPATA Y FELIPE HOWARD.



HÉCTOR HENRÍQUEZ, HÉCTOR AZÚA, ARTURO MÁRQUEZ Y FRANCISCO LÓPEZ.



ALFONSO VALDEBENITO, AUGUSTO BARAHONA, CF IGNACIO ORTIZ, DIEGO VARGAS Y ÁLVARO GIRAUDO.



ANTONIO AMIGO, PABLO JEANNERET, ERNOBEL ORDENES Y CN PATRICIO TORRES.



EDUARDO PREUS, JORGE PIZARRO, CA FERNANDO CABRERA Y JUAN CANESSA.



IVANNA ROJAS, MIRIAM OLIVARES, RAQUEL MEZA Y CINTYA MORALES.



En el 206 aniversario de la **Marina Mercante Nacional**, saludamos con afecto a todas las personas que hacen de esta actividad un orgullo chileno, fundado en el profesionalismo y la excelencia por más de dos siglos.