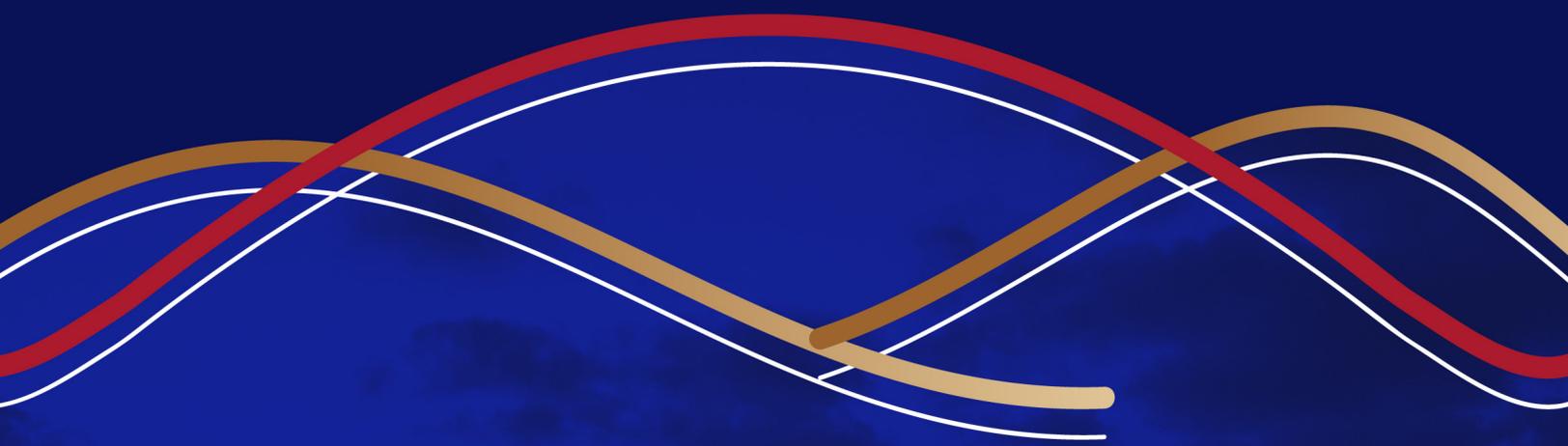




30 años
ARMASUR
Conectando el sur austral de Chile al Mundo



Memoria **2021**  **2022**



Índice

Página	Tema
4.	Gremio ARMASUR.
6.	Carta Presidente.
8.	Organización del Gremio.
9.	Directorio.
9.	Equipo Ejecutivo.
10.	Quiénes Somos.
12.	Asamblea Ordinaria de Socios.
21.	Actividades Gremiales.
27.	Acciones para reducir el déficit de personal embarcado.
32.	Nuevos Asociados.
34.	Comités Gremiales.
38.	Educación.
46.	Asesoría Comunicacional.
48.	Responsabilidad Social Gremial.
58.	Acciones, estudios e informes.

La Asociación de Armadores de Transporte Marítimo Fluvial, Lacustre y Turístico Sur Austral de Chile. ARMASUR A.G. fue creada el **19 de agosto de 1992**, para fomentar y trabajar de manera conjunta por el desarrollo competitivo de la industria marítimo portuaria en las regiones de Los Lagos, de Aysén y de Magallanes.

Actualmente, ARMASUR cuenta con **33 empresas** asociadas, que la convierten en el mayor clúster del rubro marítimo portuario, en una zona del país que representa más del **80% de la flota de naves mayores y el 90% de los puertos privados que entregan conectividad permanente en lugares apartados de la zona sur austral**, respondiendo simultáneamente a la demanda creciente de la actividad productiva y de servicios, del extremo sur nacional.



Gremio **ARMASUR.**

Los socios de ARMASUR, generan más de **7 mil** puestos de trabajo directo, en su flota integrada por más de **170** naves con **7** terminales portuarios y **5** astilleros que mueven anualmente, más del **60%** del tonelaje total de carga que se moviliza dentro de Chile, en el cabotaje de las regiones australes.

La zona en que ARMASUR desarrolla su labor, expresa el mayor porcentaje de recaladas del país, con más de **300 mil** de ellas y **7 millones** de usuarios trasladados.

Política.

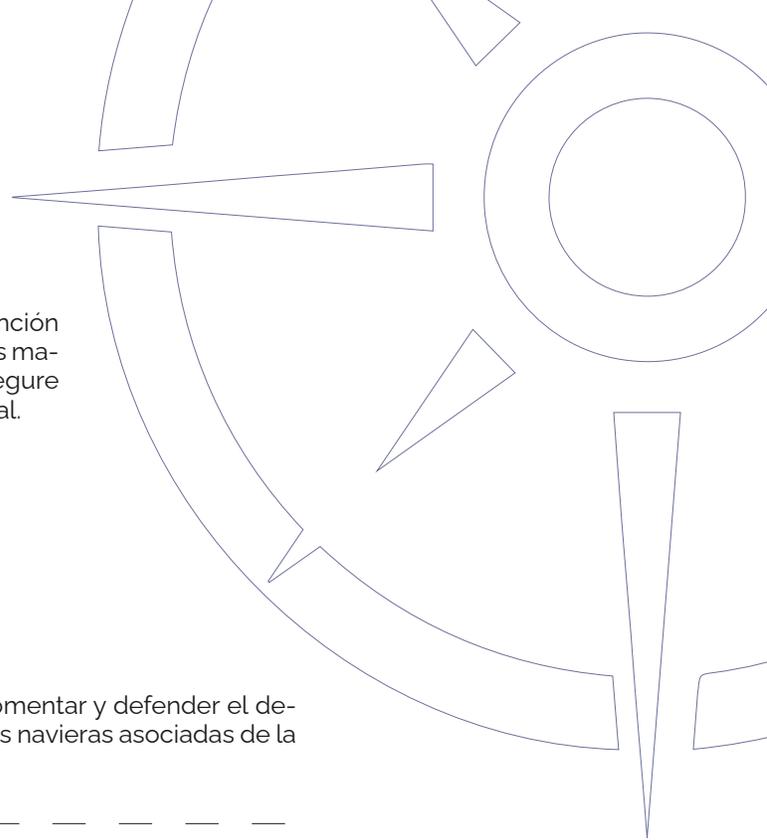
Fomentar la actividad naviera y portuaria, favoreciendo la mantención de una Marina Mercante Costera Regional, acorde con los intereses marítimos nacionales, procurando un desarrollo sustentable que asegure un servicio marítimo eficiente y permanente en toda la zona austral.

Misión.

Representar, coordinar, gestionar, fomentar y defender el desarrollo competitivo de las empresas navieras asociadas de la zona sur austral de Chile.

Visión.

Conformar una agrupación unida, responsable, íntegra y de excelencia que busca el mejoramiento continuo de sus miembros asociados generando integración geopolítica, impacto social, desarrollo económico, calidad y seguridad en sus servicios.





Carta **Presidente.**

Estimados asociados:

Este 2022 celebramos 30 años de vida. Con legítimo orgullo podemos decir que hemos cumplido con las expectativas de los fundadores de ARMASUR, entre ellos, visionarios emprendedores que tuvieron el esfuerzo, la dedicación y templanza como atributos esenciales para desarrollar empresa, considerando la relación con las comunidades cercanas, y el capital social que implica integrarlas y hacerlas partícipes del desarrollo como elementos claves de su actuar. Han dejado su legado y pueden estar tranquilos de que son parte de la esencia más profunda de la identidad de nuestro gremio.

Creemos haber “posicionado” sobre la base de estos pilares fundacionales nuestra marca en la ruta hacia la sostenibilidad, incorporando análisis con evidencia objetiva y rigor como una cuestión básica e ineludible, para fijar posiciones que sustentan nuestros argumentos. La investigación y la información son claves para hablar con conocimiento, proponiendo, criticando constructivamente, articulando y presionando con respeto y claridad, para que la zona sur austral sea mirada desde el mar con sus particularidades y que el marco jurídico y las políticas públicas respondan a esto, adaptando normas y procedimientos que se aplican y que resultan vitales; regulando la vida marítimo portuaria de las regiones del extremo sur de nuestro país acorde con su realidad.

Nuestra historia de participación activa en los procesos que hoy inciden en el futuro de Chile y de nuestra marina mercante, se ha mantenido e incrementado. Estar y actuar en la construcción de las políticas públicas con la Autoridad Marítima, con los poderes ejecutivo y legislativo es parte de la agenda cotidiana de ARMASUR a través de la gestión del directorio, del equipo ejecutivo del gremio, de los comités; de ustedes como empresas asociadas que constituyen el corazón de la asociación y, de forma muy especial, con la construcción de capital social genuino con actores relevantes como la pesca artesanal, los trabajadores, las ONG, liceos e

instituciones de formación y capacitación, y otras organizaciones de la sociedad.

Hemos expresado con fuerza nuestra posición sobre temas que determinarán el futuro de la marina mercante, pero que también impactarán en miles de familias, de emprendedores, de empresas, de personas que viven en el mar y para el mar en nuestro territorio. El proyecto de apertura total y unilateral del cabotaje; la Ley supersol, sobre accidentes en la mar que afectan a sectores más vulnerables como la pesca artesanal; la regulación del descanso diario que elimina el día calendario como un indicador efectivo de una jornada que se realiza en periodos de 24 horas cronológicas; mejoras en el sistema de inspección de naves; atender y analizar la implementación del sistema de máquinas desatendidas; la suspensión de la aplicación de la circular O-71/36 sobre dotaciones mínimas de seguridad; lograr que se reconozca de forma transversal el déficit de dotaciones y que se trabaje en conjunto con la AA.MM. los sindicatos, gremios y otros actores para buscar soluciones de corto, mediano y largo plazo; la modificación de la clasificación de naves menores de 50 AB a 100 AB, con lo que implica esto en mejoras de seguridad, habitabilidad y mayor espacio de trabajo y desarrollo para las dotaciones de naves menores, cuya fuente de recurso humano proviene precisamente de la pesca artesanal y liberación de profesionales hacia las naves mayores; perseverar para lograr una reglamentación específica de formación marítima de navegación en cercanías de costa y mar interior: la activa participación en federaciones como Sofofa y las multigremiales nacional y Los Lagos. Estos son algunos ejemplos del arduo trabajo en que estamos comprometidos. Nuestro mandato de que la actividad de los asociados se materialice con irrestricto cumplimiento a la Ley y la normativa vigente, aún con consecuencias judiciales, demuestran que nuestras convicciones son una manifestación cabal de cumplir nuestros principios.

El proceso constituyente también nos ocupa y nos preocupa. Creemos y lo hemos dicho claramente en las instancias que la misma Convención Constituyente generó para expresarlo. Presentaciones directas en las comisiones, cabildos, iniciativas populares de norma; iniciativas convencionales de norma y reuniones directas con convencionales, han sido los espacios donde hemos estado presentes como ARMASUR, y como integrantes de Sofofa, de la Multigremial Los Lagos y como Multigremial nacional.

Tenemos relato común con organizaciones, con sectores de la actividad económica regional y otras instituciones sociales, respecto del fuerte contenido regional que tienen nuestras actividades, su notable característica descentralizadora y el vínculo con las comunidades locales que forman parte de la identidad del territorio en que hay familias originarias, de la pesca artesanal; de sectores aislados y rurales, que son fundamentales de cada actividad. Planteamos que al final de este camino que vivimos como chilenos, contemos con un texto constitucional que sea "la casa de todos", donde la democracia se exprese con el requisito esencial de "una persona, un voto" y que la igualdad ante la Ley y la participación ciudadana sea efectivamente equilibrada para todos, teniendo un marco jurídico que garantice esto. Que no existan privilegios de ninguno por sobre otros. Lamentablemente esto está en riesgo. Por ello seguimos participando activamente en los espacios que la ley permite, con la esperanza de que sean considerados nuestros argumentos y logremos un texto constitucional que responda con el espíritu de creación original que la gran mayoría esperaba.

La amplitud de la acción gremial y de las empresas ha sido uno de los sellos que hemos intentado dar a la gestión de ARMASUR 2019 – 2022. Ir más allá de la responsabilidad social empresarial. Asumir y hacernos cargo de que somos un eslabón en múltiples dimensiones de la zona sur austral y que hoy, más que nunca, es requerido para reactivarse en la ruta hacia la sostenibilidad. Es parte de lo que nos mueve, es parte de nuestro propósito.

En este andar, nuestra relación con los actores del borde costero se ha ido estrechando. Con los pescadores artesanales y sus familias; para que se integren a la actividad económica regional en general y a la marina mercante en particular; con la Sexta Compañía de Bomberos que continúa capacitándose para enfrentar las emergencias peligrosas; con las comunidades locales donde nuestras empresas asociadas hacen su trabajo apoyando en situaciones duras como el incendio de la comuna de Castro que dejó más de 140 familias sin

hogar; con la firma del convenio con Gendarmería, para desarrollar actividades conjuntas de cooperación y generación de condiciones que faciliten la capacitación, formación en el trabajo y la colocación laboral de personas que cumplen condenas en el sistema cerrado, abierto y postpenitenciario, para su efectiva reinserción social en la Región; con nuestra participación en la iniciativa liderada por WWF, que busca reportar la presencia de las ballenas en zonas de navegación de las rutas que cursan las naves de ARMASUR; con convenios de colaboración con liceos, institutos y universidades destinados a conseguir una solución estructural al problema de déficit de personal; trabajo mancomunado con sindicatos, federaciones y Alianza Marítima para buscar atraer al mundo del mar a las nuevas generaciones, son parte del trabajo.

La alianza con ONG Canales nos ha permitido continuar focalizando los esfuerzos en formar a las futuras tripulaciones desde la base. Queremos ayudar para hacer crecer la red de establecimientos técnicos profesionales; complementar nuestras acciones para "regionalizar" nuestra marina mercante y reducir el déficit de dotaciones, estrategia donde el BIM Capitán Williams volverá con una nueva gobernanza y un plan de explotación que ampliará la cobertura de beneficiados.

El mundo del cual formamos parte está convulsionado. Adaptarse a la incertidumbre cierta que la pandemia visibilizó como un espejo cruel, ha sido el desafío de cada uno de ustedes y de ARMASUR durante el último año. Nuestro gremio ha priorizado y focalizado sus esfuerzos en el horizonte que desde nuestra fundación nos planteamos: trabajar juntos por el desarrollo competitivo y sostenible de la marina mercante del sur austral.

En esta nueva normalidad, la transformación digital ha sido incorporada en nuestros procesos operativos como gremio. Reuniones virtuales, híbridas; difusión en redes sociales en que hacemos comunidad; publicaciones digitales como el newsletter mensual con nuestras noticias y la presente memoria de gestión cuyas páginas profundizan en estos puntos que les comparto y que les invito a leer.

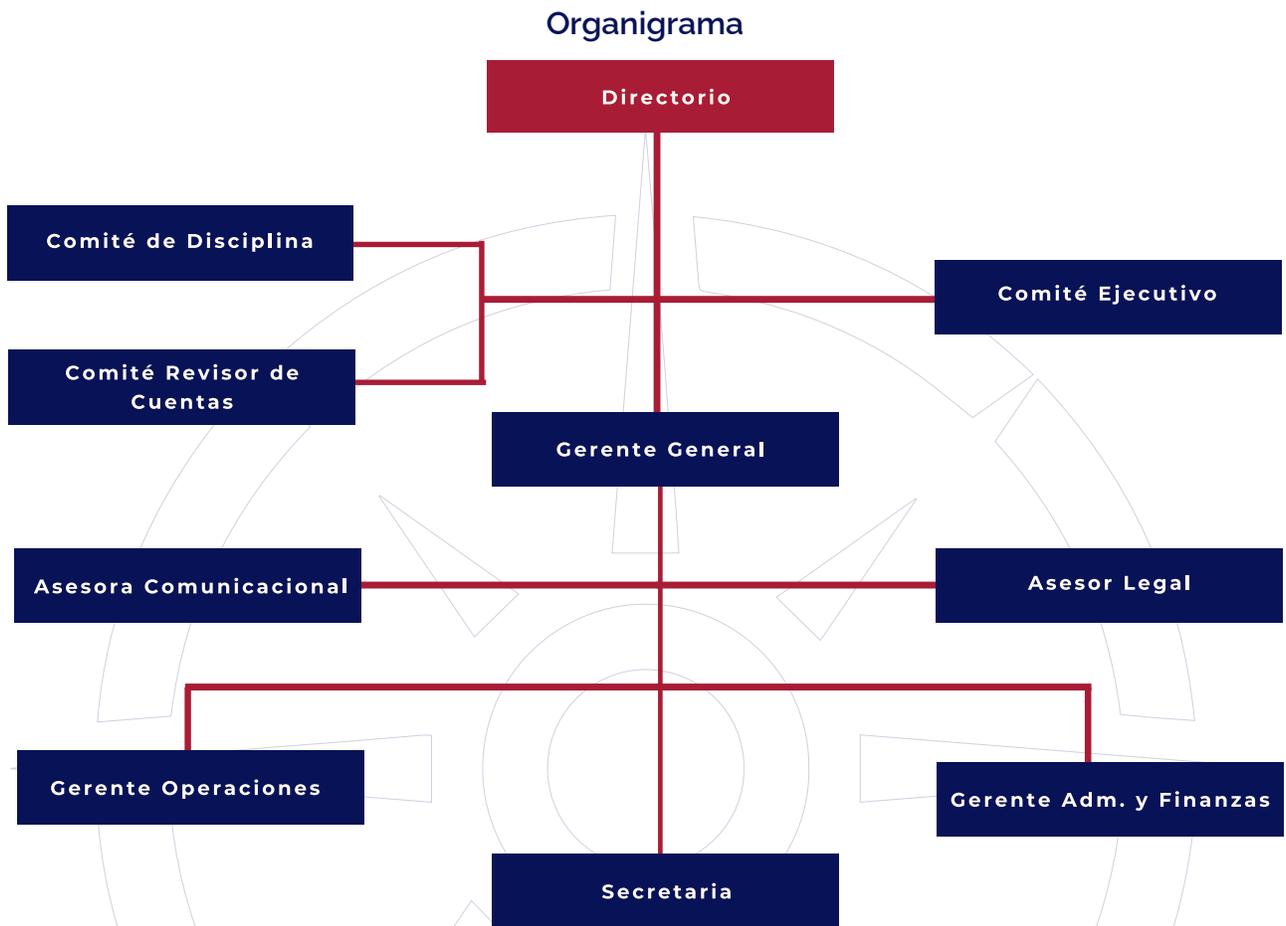
Nadie dijo que sería fácil, cuando hace 30 años, el 19 de agosto de 1992, personas y familias visionarias apostaron por la asociatividad dando vida a ARMASUR A.G. Hoy, tampoco lo es y seguimos navegando, proa al frente.

Con afecto, un abrazo.



Héctor Henríquez Negrón
Presidente
ARMASUR A.G.

Organización del Gremio.



Directorio.



**Héctor
Henríquez**
Presidente



**Constantino
Kochifas**
Vicepresidente



Mauricio Labra
Secretario
General



**César
Barrera**
Tesorero



**Orlando
Almonacid**
Director



**Álvaro
Contreras**
Director



**Jaime
Jonshon**
Director



**Ezequías
Alliende**
Director



**Cristian
Fernández**
Director

Equipo Ejecutivo.



Manuel Bagnara
Gerente General



Karina Sepúlveda
Gerente Operaciones



Eduardo Gómez
Gerente Administración y
Finanzas



Dalma Díaz
Asesora Comunicacional



Eduardo Vilches
Asesor Legal



Pamela Gómez
Secretaria



Quiénes Somos.

ARMASUR A.G., es una asociación gremial integrada por 33 empresas de la industria naviera que desarrollan su trabajo en la zona sur austral.

Entre sus socios hay navieras, astilleros, puertos y remolcadores.

Navieras.

Las empresas navieras socias de ARMASUR, realizan conectividad de corto, mediano y largo alcance; turismo de intereses especiales y servicios a la acuicultura. Su flota está compuesta por más de 170 embarcaciones entre naves mayores y menores.



Conectividad.

Los socios que ejecutan esta actividad, representan más de 180 mil recaladas al año y movilizan más de 1 millón de vehículos:

- Naviera Puelche.
- Naviera Cruz del Sur.
- Naviera Paredes.
- Transmarchilay.
- Transbordadora Austral Broom.
- Transportes Austral.
- Naviera Austral.
- Navimag Ferries.
- SOMARCO.



Turismo de Intereses Especiales.

Los socios de ARMASUR que desempeñan esta actividad, poseen un profundo compromiso con el desarrollo sostenible de las regiones del sur austral. Aportan a la economía local, generando trabajo en aquellos lugares donde llevan a cabo sus recaladas y viajes:

- Cruceros Australis.
- Cruceros Marítimos Skorpions.
- Naviera Isla Margarita.



Astilleros.

Los astilleros socios de ARMASUR proporcionan un servicio de calidad a sus clientes, basado en el cumplimiento de los estándares que la ley vigente en Chile exige, respecto de este tipo de actividad.

Dentro de sus especialidades están la construcción de naves, su mantención (carenas) y la prestación de servicios a la industria acuícola con pontones:

- Astilleros Calbuco.
- Astilleros Detroit.
- Astilleros Skorpions.
- Astilleros Comavsa.
- Astilleros Sitecna.



Servicios a la Acuicultura.

Transporte de peces y de alimentos; cosecha y fondeos, son algunas de las acciones de los socios que prestan servicios a la acuicultura. Su flota de well-boats, representa más del 90% de este tipo de embarcaciones en Chile. Se estima que para el año en curso, trasladarán el 80% del total de la producción salmonera nacional, estimada en 900 mil toneladas:

- CPT.
- Detroit Chile.
- Frasal.
- La Península.
- Naviera Orca.
- Patagonia Wellboat.
- Río Dulce.
- Transmarko.
- Pesquera La Portada.
- SMT.
- Lagomar Ltda



Remolcadores.

Nuestros asociados en esta área, son aliados precisos para las distintas operaciones que requiere una nave al llegar a puerto. Entregan entre otros servicios, la asistencia en atraques y desatraques; abarloadamientos y desabarloadamientos; mantención de terminales; cambios de banda; apoyo en emergencias y derrames; combate de incendios; remolques nacionales e internacionales:

- CPT Remolcadores.



Puertos.

En materia de cabotaje, la operación de los puertos asociados a ARMASUR representa transferencias de más de 500 mil metros lineales; 420 mil metros cúbicos de smolt; 970 mil toneladas de alimento para peces y 140 mil toneladas de otro tipo de cargas:

- OXXEAN.
- Portuaria Cabo Froward.
- Skretting.
- SPQ.

Asamblea Ordinaria de Socios ARMASUR A.G.

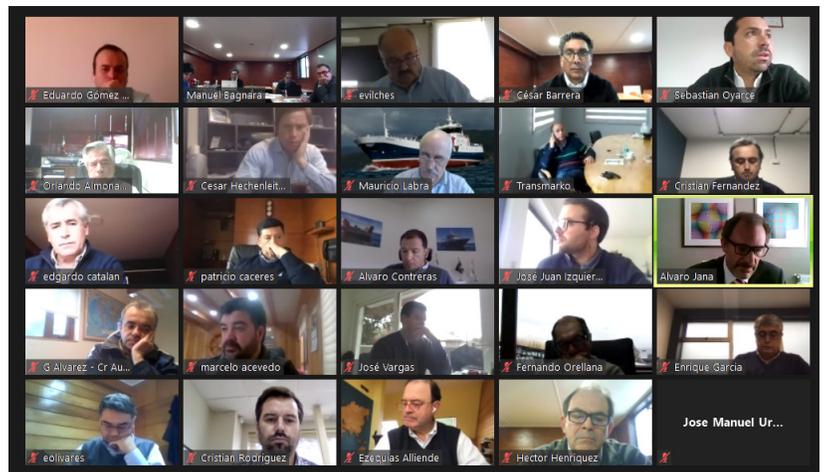
En Puerto Montt, viernes 30 de abril, siendo las 10:30 horas, a través de plataforma virtual ZOOM, combinada con presencialidad de parte del directorio y el equipo ejecutivo del gremio en las oficinas de este último y con los debidos resguardos sanitarios, se reúnen los Asociados de ARMASUR A.G. convocados por la Presidencia de la Asociación, con el propósito de dar cumplimiento al Artículo 23° de los Estatutos, que dispone que la Asamblea se reunirá en los meses de marzo o abril.



Habiéndose dado cumplimiento a la forma de citación para esta Asamblea, se cuenta con la asistencia de los representantes titulares o sus representantes debidamente autorizados de 28 empresas asociadas de un total de 32 a la fecha, teniendo el quórum necesario para reunirse, de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 21° de los Estatutos.

Tabla para Asamblea Ordinaria:

- **Aprobación acta de asamblea 2020.**
- **Cuenta del presidente.**
- **Memoria y balance ejercicio 2020 – 2021.**
- **Presupuesto 2021.**
- **Temas varios.**



Desarrollo de la Tabla:

1 Aprobación del Acta de la Última Asamblea.

El Presidente de ARMASUR, Héctor Henríquez Negrón, solicita la aprobación del Acta de la Asamblea Ordinaria de fecha viernes 29 de mayo de 2020. La Asamblea no manifiesta observaciones a ella, con lo cual se da por aprobada el Acta de la última Asamblea.

2 Cuenta del presidente período 2020 – 2021.

El presidente de ARMASUR, Héctor Henríquez Negrón, inicia su intervención contextualizando que "lo que correspondía hoy era elegir nueva directiva". El acuerdo de directorio fue postergar las elecciones hasta dentro de lo que la ley señala que es realizarla dentro de tres meses, posteriores al levantamiento del estado de excepción. Eso dice la ley.

Podríamos haber hecho una votación virtual, pero la decisión unánime fue esa.

Si la situación de la pandemia se alarga mucho más, veremos y lo someteremos a la consideración de una asamblea extraordinaria, para definir si se realizan las elecciones en el período de los tres meses siguientes al levantamiento del estado de excepción o bien, se postergan hasta el período marzo o abril de 2022".

> Exposición de la cuenta pública.

Damos cuenta de algunas de las múltiples actividades que hemos hecho en el período 2020 – 2021.

> Déficit de personal embarcado.

Este es un gran tema. Este déficit genera malas prácticas. Entre otras, que las empresas tengan que hacer acciones que no siempre son las que desean hacer. Por ejemplo, contratar personas que ya han cumplido la vida laboral, contratar a personas que están en tiempos de descanso. Hemos conocido casos de gente que está con licencias médicas embarcadas en los buques. No es bueno y tenemos que hacer todo lo que podamos hacer para evitar que se vuelva a repetir.

Las cifras oficiales no cuadran con la realidad. Lo concreto es que hoy día hay más plazas reales que genera la actividad, que personal disponible.

Esto lo hemos dejado medianamente claro luego de muchas reuniones de trabajo con la autoridad marítima. Estimamos que existe un déficit por sobre las 500 personas entre oficiales de puente, máquina y tripulantes. Consideramos que este déficit se produce principalmente por tres efectos: el crecimiento que ha tenido la marina mercante en el sur austral; la falta de formación de gente, por distintas razones; el aumento considerable en los períodos de relación trabajo descanso efectivo. Si antes teníamos sistemas de 3x1, hoy día estamos en sistema de 2x1 y esto significa aumentar en un 50% el personal embarcado. Junto a lo anterior, los largos períodos de práctica, los requisitos para ascender y otros no son precisamente motivadores para ingresar gente por la base.

Al respecto, hicimos un plan de trabajo que aborda acciones de corto, mediano y largo plazo.

Corto plazo: pudimos sacar 65 oficiales. Básicamente suboficiales en retiro de la Armada. También pasamos motoristas de la pesca industrial a personal de marina mercante, y también apoyar el currículum y la salida al mercado de la gente del ITR y de la Universidad de Los Lagos.

Mediano plazo: se replicará la acción de los suboficiales de la Armada. Por compromiso de la DIRECTEMAR, no sólo el año pasado, sino este año y los venideros van a salir con sus cursos OMI listos. Le hemos pedido a la DIRECTEMAR, con éxito en la respuesta, que además gestione que el curso de gestión de mando que también es relevante, salga listo.

Se incorporarán suboficiales de la Armada de camadas anteriores, que no tuvieron acceso a lo que sí accedieron los de las acciones de 2020.

Esto generará una cantidad de personal que tiene ciertas competencias y que tiene una formación de disciplina, de respeto a la autoridad, etcétera, que es importante en la actividad que tenemos, tanto naviera, como portuaria y de astilleros.

Hemos generado un acuerdo suscrito desde la gestión an-

terior, con la Universidad de Los Lagos. Estamos haciendo cursos de tripulantes a través de empresas asociadas (CPT y Transmarko); hay tres cursos que se están realizando y esto es algo que queremos proyectar para que todos los asociados hagan exactamente lo mismo que están haciendo CPT y Transmarko, con lo cual creemos que el déficit va a ir disminuyendo de forma considerable.

Los planes que se están llevando a cabo para reclutar jóvenes provenientes de la pesca artesanal y cursar con el apoyo de las empresas asociadas, es otra de las iniciativas que esperamos sea estructural en el tiempo y constituya una fuente permanente de personal de mar. Amén del impacto social que la medida conlleva.

Tenemos que ver de qué manera resolver el cuello de botella que significa entregar prácticas. Sabemos que no todos los buques tienen condiciones para esto. El reconocimiento de aprendizajes previos, también a través de la CFT estatal es otra iniciativa de trabajo que estamos llevando adelante liderado por Manuel y su equipo, con ONG Canales, con socios como el director Jonshon que está muy comprometido en esto junto con el CFT estatal y la autoridad marítima. ¿Qué va a significar esto?

Que vamos a poder certificar competencias. Es decir, profesionales de carreras afines, por ejemplo un ingeniero mecánico, pueda ser motorista.

Largo plazo: tenemos alianzas con la ONG Canales y con distintos estamentos, para motivar desde los liceos para tener más gente que se incorpore y entusiasme por seguir la carrera marino mercante. Un buen ejemplo de esto es lo que pasó este año con el ITR de la Ulagos. Tenemos por primera vez el doble de los estudiantes inscritos en cada una de las carreras. 50 en el piloto costero y 50 en motoristas. Hay 100 oficiales que partieron este año con su formación académica.

Hemos generado también difusión, radio, visitas a terreno a liceos, a caletas, etcétera, etcétera.

Reconocer la existencia de déficit de personal embarcado no fue algo fácil. Tuvimos una reacción inicial contraria de la AA.MM. Finalmente permitió que se reconociera que hay un déficit de personal en la marina mercante. Incluso tenemos aliados a algunos sindicatos en este tema, lo que parecía increíble hace unos meses atrás. También ante un déficit comprobado, el DGTM en uso de las facultades que le confiere la ley vigente puede autorizar excepcionalmente incorporar extranjeros. La ley permite hasta un 15%.

Y en esto, la autoridad está abierta.

> ¿Cómo se hace la certificación de competencias?

Se hace una encuesta. Se miden las capacidades que tienen las personas. Si de 40 condiciones de aprendizaje que requiere la carrera en función de la malla curricular del motorista por ejemplo, dice no saber 10, pero dice saber 30; las 10 se enseñan a través de un marco teórico de enseñanza, y los 30 que dice saber se evalúa. Si las sabe, pasa directamente a ser reconocido como que tiene las competencias para ser parte de la flota de la marina mercante. Si no, vuelve a la enseñanza de los 10 anteriores que mencioné. Se evalúa, se le hace la capacitación, se evalúa el aprendizaje igual como en el caso de los 30 anteriores y aprobando, pasa a formar parte de la flota de la marina mercante.

Es un muy buen instrumento. Disculpen la autorreferencia. Yo soy ingeniero mecánico, y una de las cosas que tuve que hacer para poder trabajar como oficial de máquinas fue pasar por el proceso de certificación y posteriormente dar los exámenes ante la AA.MM..

La carta Gantt del proceso de certificación con el CFT está algo atrasada. Esperamos que hacia finales de este año tengamos las primeras aprobaciones y personal de la marina mercante a través de este sistema.

Va a ser otra fuente importante de personal para todas las actividades, incluso técnicos de peces, etcétera. Esto está abierto a todo. Esa es la espiral virtuosa.

> Trabajo con la pesca artesanal.

Qué duda cabe que el trabajo cada vez más linkeado con la pesca artesanal ha llevado a que generemos una relación que ya está funcionando. CPT abrió un curso que tiene 25 jóvenes de la pesca artesanal estudiando a contar del lunes para tripulante de máquina de nave mayor; que rápidamente van a ser motoristas. Porque lo que estamos pidiendo a la Autoridad Marítima, es que estos jóvenes que tienen expertise marítima, les sean reconocidos sus periodos de práctica. También estamos pidiendo que el requisito de cuarto medio que se debe cumplir sea aceptado el cuarto medio laboral, que se puede sacar rápidamente con los mecanismos que la ley tiene establecido.

La espiral virtuosa es pescadores artesanales jóvenes y no tan jóvenes que estén interesados en ser parte de las dotaciones, e incorporarlos a través de lo que dice el Decreto Supremo 12, a patrones de nave menor, tripulantes de máquina y cubierta de nave menor. Y a su vez, el patrón de nave menor, el tripulante de nave menor y el tripulante de máquina de nave menor, haga los cursos pertinentes y pasarlos a tripulantes de cubierta, tripulantes de máquinas, piloto o motorista de nave mayor. Ese debiera ser el trazado normal de la gente de mar proveniente de la pesca artesanal.

Eso que le estamos sacando a las naves menores, lo estamos llenando por así decirlo, con los jóvenes de la pesca artesanal.

Hay que reconocer el gran trabajo que hace Manuel con su equipo. Visitando caletas, estando junto con los pescadores. El trabajo de terreno es súper importante para motivar, y esto que estamos viendo en la matrícula del ITR que les señalé antes, en los cursos que se están haciendo también con las empresas asociadas CPT y Transmarko, son fruto de esta labor.

Todo esto va a generar la posibilidad permanente de que las personas de la pesca industrial, puedan pasar también a ser oficiales de la marina mercante. No se trata de quitarle a la pesca industria. Estamos haciendo una alianza con esta área de la pesca para ver cómo potenciamos y generamos en conjunto más personal disponible para las naves de la pesca industrial, como para la marina mercante, especialmente de la zona sur austral.

➤ **Habilitación de capitanes hasta 2000 AB.**

Para conseguir cosas es muy importante presentar buena evidencia objetiva. Para conseguir ampliar la aprobación de habilitar la operación de nuestros capitanes se demostró a través de un análisis operacional con entre 230 naves de 50 y 1000 AB, más 47 entre 1001 y 2000 AB en 47 puntos habilitados de embarque y desembarque y 325 centros de engorda. Esta muestra de naves y puntos de operación (que no es el 100%) arrojaron que se realizan 437 mil 715 maniobras al año. Ante la contundencia de la cifra no resulta difícil contestar la pregunta ¿tenemos esa cantidad de prácticos? Eso es imposible. Esa evidencia objetiva es irrefutable y fue uno de los argumentos que se construyeron, para que la Autoridad Marítima entendiera y así fue. Tuvimos un muy buen trabajo ahí con Jaime Jonshon y con el equipo de ARMASUR, con la gente de DIRSOMAR. Hoy tenemos habilitados los capitanes costeros superiores para trabajar sin prácticos hasta 2000 AB.

➤ **Dotaciones mínimas de seguridad.**

Esto fue un golpe duro. El año pasado aun cuando previamente habíamos hecho saber a la AA.MM. (basados en el trabajo que hizo Eduardo Vilches con su equipo), la cantidad de reparos que teníamos a una potencial circular sobre dotaciones mínimas de seguridad, igualmente y en forma absolutamente imprevista, DGTM publica la circular O71-33 o 071-36, donde se aumenta entre un 30 y un 50 por ciento las dotaciones mínimas de seguridad, agravando aún más el problema de déficit de dotaciones.

En primera instancia tuvimos conversaciones con la DIRECTEMAR donde no vimos espacios para resolver esta situación. Ante este "cierre de puertas" estuvimos que entrar al terreno judicial, donde nos asesoramos por los abogados Jana, Graf y Vilches para presentar una demanda de nulidad de derecho público. Recién, en ese contexto, la Autoridad Marítima se abrió para empezar a discutir nuestros argumentos. Nuestros argumentos fueron de peso y generamos un plan de trabajo que significó primero que la DIRECTEMAR postergara en un año el inicio de la vigencia de esta circular. Mientras tanto, hicimos todo un programa de trabajo de cómo presentamos evidencia y rigor objetivo de por qué estimamos que las dotaciones mínimas de seguridad que nosotros teníamos, incluso podrían ser me-

nores a las que tenemos hoy día, o al menos mantenerlas.

Dimos la evidencia comparada con lo que pasa en otros países que tienen densidad de tráfico muchísimo mayores a las nuestras, que navegan en proximidad a la costa y algunas en aguas interiores, con dotaciones que son evidentemente inferiores a las nuestras.

Otro de los grandes argumentos de la Autoridad Marítima, para sacar la circular era la gran cantidad de emergencias marítimas y accidentabilidad. Hicimos un análisis riguroso con evidencia objetiva al respecto. De 725 emergencias marítimas en los últimos 5 años, sólo 96 se produjeron en naves mayores, 548 en naves menores y 82 en artefactos y en otros elementos. En cinco años, 54 emergencias atribuibles a naves mercantes mayores en la zona sur austral. De esos 96, 54 que ocurrieron en la zona austral, no necesariamente de la marina regional, sino de la marina mercante nacional, ocurrieron del paralelo 41 al sur.

Es decir, hay 11 emergencias por año.

Si se analizan las estadísticas objetivamente, en relación con las naves que tenemos nosotros como asociados al gremio, generamos 395 mil maniobras al año. Si todas las 11 emergencias por año son de naves de asociados en ARMASUR, la incidencia es de un 0,0025 por ciento. Es decir, de 2,5 emergencias por cada 100 mil exposiciones al riesgo. Mejor que muchos estándares internacionales, lo cual descarta que la siniestralidad sea una razón objetiva para aumentar dotaciones

Otras de las razones que argumentaba la circular y la AA.MM. para aumentar las dotaciones, era lo relativo al descanso. A la falta de descanso de las personas. Hemos demostrado que tenemos un sistema de descanso muy superior a lo que existe en navegación marítima internacional y nacional. Que tienen, en el mejor de los casos, 180 días de embarco, x 60 de descanso. En el sur – austral existen al menos 11 ó 12 sistemas de descanso entre los distintos asociados. El promedio ponderado de cantidad de gente por cada sistema de trabajo descanso y el número de naves etcétera, da un promedio ponderado de 30x15. Es decir, por cada 30 días de embarco, existen 15 días de descanso más los feriados anuales y los progresivos. Esto descarta que el factor descanso sea una variable válida para aumentar las dotaciones

También demostramos que tenemos una institucionalidad robusta. Cuando la OMI dicta reglamentos, resoluciones, se está refiriendo fundamentalmente a buques de bandera de conveniencia que tienen distintas clasificaciones. En Chile contamos con una legislación muy superior a la que la OMI fija como estándares.

Vinieron demandas de Fenasomechi contra la DIRECTEMAR, por prorrogar la aplicación de la circular. Llegó otra demanda contra la Dirección del Trabajo. Lo único que tenemos claro es que antes del 15 de junio, vamos a tener promulgada una nueva circular y sobre la cual hemos definido como directorio, y con algunos de ustedes, que hay al menos tres temas intransables en la circular: que hagan guardia el capitán y el jefe de máquina; no aplicar retroactividad a buques que antes de la entrada en vigencia de esta circular tengan su certificado de dotación mínima de seguridad vigente. Tam-

poco es transable que per sé haya sistemas de 3 turnos que significa aumentar las dotaciones.

Otro de nuestros planteamientos a la AA.MM. ha sido que los cuadros referenciales de dotaciones mínimas de seguridad deben venir muy similares a los que tenemos hoy día. Si fuere así efectivamente el sistema de los 3 turnos, no sería tema.

Si la AA.MM insiste en mantener en la circular O-71/36 las restricciones a la guardia de los capitanes y jefes de máquina. Si se insiste en una aplicación retroactiva y en el sistema de tres, la decisión tomada es que retomamos la estrategia judicial con el equipo Jana, Vilches y Graf.

Hago un reconocimiento a los directores que han ayudado en este tema: César Barrera, Mauricio Labra, Jaime Jons-hon, Oscar Alvarado de CPT Wellboat, a nuestro asociado La Península que puso a disposición el trabajo profesional de Jorge Olivares. Por cierto, al equipo ejecutivo de ARMA-SUR con Manuel, Karina, Eduardo, Pamela y Dalma. También a nuestros abogados que han estado muy comprometidos con este tema.

➤ **Indicaciones al Artículo 116 ante Diputados.**

Este es un trabajo que presentamos en sala de la Cámara de Diputados, en la comisión de Trabajo. Hicimos una presentación robusta. Nuestro planteamiento es que se modifique el artículo 116 del Código del Trabajo que se cambien las 8 horas continuas por cada día calendario y que se aplique la norma general que existe en la marina mercante de todo el mundo, que son 10 horas de descanso por cada 24 horas cronológicas de embarco, y que estas 10 horas se puedan fraccionar en 2, 3 ó 4 periodos como quieran, pero que uno de los cuales no pueda ser de menos de 6 horas.

Esto da una flexibilidad acorde al tipo de trabajo que se desarrolla en las naves de la marina mercante. Tendremos la información disponible prontamente en nuestra página web.

Justo es reconocer el apoyo de la Alianza Marítima (que reúne a los sindicatos más grandes de Chile), de Siomma, de Siomot entre otros que también hicieron presentaciones en la Cámara de diputados en la misma línea de nuestra exposición. Este proyecto de Ley finalmente fue aprobado de forma unánime por los diputados, a pesar de la presentación de Fenasomechi, que se oponía tenazmente a esta modificación.

➤ **Alianzas para el desarrollo del borde costero.**

El acuerdo suscrito con Corepa, lo estamos expandiendo con otras asociaciones gremiales y sindicatos de pescadores artesanales.

Tenemos también un convenio con AquaChile. Vamos a formar el Consejo del Mar donde queremos poner los temas que nos parecen importantes para el desarrollo del borde costero.

Queremos que los pescadores artesanales por su conocimiento y capacidades participen, aunque sea en una pequeña proporción, del retiro inicial de las catástrofes de mortandad masivas en el mar, y hemos sido un verdadero articulador en mejorar la relación pesca artesanal con industria del salmón, uniendo a salmoneras con pescadores artesanales para que se generen instancias efectivas de integración y para que además reciban ayuda en los momentos difíciles que impone la pandemia, en especial al mundo de la pesca artesanal.



> Campaña Hogar de Cristo.

Quiero felicitar a quienes participaron y a quienes no en la campaña que hicimos con el Hogar de Cristo. Un reconocimiento especial, porque no era la mejor oportunidad donde uno les pedía meterse la mano a los bolsillos y ayudar a quienes más lo necesitan. Sobretudo empezando el tema de la pandemia, en un escenario de incertidumbre tremendo.

La mejor recompensa es ver a los beneficiados de la campaña felices. Esa es la mejor recompensa que podemos tener.

> Apoyo a la gestión de Caleta Anahuac.

Ustedes saben que estamos trabajando mucho con la pesca artesanal y también con actores del borde costero. Queremos hacer trabajos genuinos que queden en el tiempo. No queremos solo asistencialismo.

Hicimos un modelo de intervención, rediseñamos un modelo de negocios para la caleta, con un sistema de registro, de gestión, de control y de contratos, para que sepan dónde colocar sus esfuerzos. Con un consejo asesor que estará apoyándolos durante un tiempo para que lo aprendido sea sistemático.

La idea es que sea un modelo replicable para otras caletas.

Hacemos un reconocimiento a quienes nos ayudaron en esto: a la Fundación Simón de Cirene.

> Alianza con la Sexta Compañía de Bomberos.

Hemos trabajado mucho en alianza con nuestro director Jaime Jonshon y con distintos asociados, cuyo aporte ha sido relevante para generar un vínculo que ha permitido capacitar a los voluntarios en situaciones de emergencia, con aportes también en tecnología y equipamiento para abordar estos casos con sustancias y materiales peligrosos. Es una relación de ganar - ganar, porque tener una compañía de Bomberos lista y dispuesta para actuar ante una emergencia en el borde costero es una inversión. Y queremos que así sea vista por todos nuestros asociados.

> Simplificación documentación naviera MTT.

Hemos hecho ver hasta el cansancio a la autoridad, que la burocracia que se le impone al cabotaje no es sostenible.

La simplificación documental. Una ventanilla única, un listado de manifiesto estándar. Todo ayuda a que sea el proceso más ágil y en eso hemos estado trabajando a través de la simplificación de la documentación naviera del Ministerio de Transportes.

> Ley Lafkenche.

La Ley Lafkenche ha sido un dolor de cabeza. No es culpa de los pueblos originarios que esté así, pero sí es responsabilidad de todos el cómo se genera de la mejor manera posible un ganar - ganar general. Hay más de 3,3 millones de hectáreas ya pedidas por las comunidades, lo que provoca un impacto a muchos incumbentes en la industria acuícola, en los puertos, en los astilleros; las mismas municipalidades en la administración del borde costero.

Hemos generado un avance a través de la Multigremial. De ahí hemos estado pasando a la CPC, a la Sofofa, porque queremos poner este tema como uno de ámbito nacional. Ver esto con los distintos ministerios, sentarnos con el pueblo originario, con la pesca artesanal, con todos los incumbentes para destrabar el problema.

> Acciones en pandemia.

Chiloé quedó bloqueado. Tuvimos una intervención importante generando un puente alternativo, para sacar los productos de la Isla a través de Castro y de Quellón, lo que ayudó a que se destrabara el tema de la apertura del Canal de Chacao.

Cuando surgieron las primeras exigencias preventivas, elaboramos, coordinados entre los asociados y el gremio, distintos protocolos que hoy llevan a que cada empresa que forma parte de ARMASUR tenga su propio protocolo sanitario. En el caso del protocolo general hecho por el gremio, éste fue compartido con las compañías de los distintos ámbitos productivos en la zona sur austral.

> Multigremial Los Lagos.

Fui investido como presidente de la Multigremial Los Lagos, que hoy se está constituyendo legalmente. Hay 11 gremios como SalmonChile, Aproveche, la Cámara Chilena de la Construcción, la Cámara de Comercio, AmiChile, Turismo de Puerto Varas, Transportes de Palena, SAGO y nosotros como ARMASUR, entre otros.

Esto permite relevar a una instancia superior los temas que pueden afectar a nuestros asociados.

> Cuidado de las ballenas.

Hay que ser proactivos. Lo han visto en la prensa. El cuidado de las ballenas y las colisiones de éstas con los barcos, es un tema que se viene y queremos estar sentados en la mesa de inclusión en este tema. Por eso estamos trabajando con WWF para ver de qué manera, podemos reportar la presencia de los mamíferos en zonas de navegación.

> Participación en Diálogos Constituyentes.

No podemos estar ajenos a un tema tan sensible para las empresas y para el mundo gremial, como es la Constitución. Por eso hemos tenido una activa participación en diálogos constituyentes.

> Lecciones aprendidas de DIRECTEMAR.

Nos ocupamos del prestigio de nuestros asociados y de nuestra actividad. Por eso cuando sale un documento como el "Lecciones Aprendidas" de la DIRECTEMAR, y vemos que hay causas que difieren sustancialmente de las reflejadas en la ISA y que eso produce un grave daño reputacional y patrimonial, tenemos que hacer la solicitud de modificación. Hemos recopilado todos los antecedentes rigurosamente y hemos hablado con la DIRECTEMAR, intervención que no generó mucho aprecio, pero están dispuestos a modificarla.

> Inspecciones de naves.

Todos son testigos de los criterios disímiles de los inspectores y que han generado distintos problemas que se reflejan en el abuso del Código 17 de observación al zarpe, abuso del levantamiento presencial, más aún cuando hay escasez de inspectores y los que hay, muchas veces evidencian desconocimiento de la norma.

Hemos hecho una recopilación de estos casos y puntos. El inspector presta un servicio y nada cuesta tener un tra-

to cordial, integrador, que permita establecer cuáles son las reales deficiencias que hay y no las que ellos crean sin sustento objetivo. Lo vamos a elevar a una mesa de trabajo local y luego, a una mesa de trabajo nacional.

Hago un reconocimiento a Jaime Jonshon y Jorge Olivares en el desarrollo de este tema.

> Formación y Educación.

La difusión, la motivación, hecha por distintos actores donde nos encontramos, ha generado que hoy tengamos 50 alumnos de pilotos y 50 para motoristas. Ambos en el ITR de la Universidad de Los Lagos.

También hemos logrado que a futuro, las exámenes de competencias en los simuladores, se puedan hacer en Puerto Montt. Que vengan los examinadores hasta acá, y que ya no sea necesario viajar a Valparaíso. La OTEC se ha comprometido a tener un simulador de puente y un simulador de máquinas.

Todas las acciones en educación que estamos generando tienen un impacto no sólo para el ámbito naviero, sino también portuario y de astilleros. Es mano de obra para los tres sectores industriales.

> BIM Capitán Williams.

Esperamos, conforme evolucione la pandemia, darles una buena noticia dentro de poco, sobre cómo va a reverdecer la iniciativa y cómo ser un real aporte a la educación.



> Prensa y comunicaciones.

Hemos estado en medios profusamente. En esta contingencia tan particular hemos tenido una buena campaña de posicionamiento. Hemos salido de nuestra zona de confort porque estamos obligados a manifestar nuestra posición en muchas cosas; mover el centro y participar en temas públicos.

ARMASUR tiene hoy sus redes sociales: twitter, facebook, instagram con logros tremendos. Somos columnistas en Diario El Llanquihue.

Destaco el trabajo de nuestra periodista Dalma Díaz Pinto. Nosotros teníamos cero redes sociales. Partimos con la campaña Chile Nos Une y con su difusión, en dos o tres meses hemos tenido la visita de 589.579 personas que han visto este material a través de nuestras redes sociales. Más que la Cámara de Comercio de Puerto Montt, más que SalmonChile, más que la Multigremial de Osorno, más que la Cámara de Magallanes.

> Bienvenida a nuevo socio.

Le damos la bienvenida a Lagomar, nuevo asociado a ARMASUR. Bienvenidos a su gremio amigo.

> Decálogo de ruta.

A nivel de directorio, hemos suscrito una hoja de ruta con pilares que hacen énfasis en los compromisos que queremos de los asociados, con un fuerte rol en la formación y capacitación, en el buen trato, en las buenas relaciones humanas y en la construcción de un proyecto financiero que vaya más allá de las cuotas que nos permita tener Centros de Estudio para el registro de la evidencia objetiva que fortalezca aún más nuestro prestigio como gremio. Transparencia y condiciones de habitabilidad, sanitarias y de orden y limpieza con un estándar mínimo que nos diferencie. Que sea auditable marcando pauta en el buen hacer de la labor de nuestras acciones en la marina mercante.

Evolución empresarial a través de la incorporación de principios en nuestros estatutos. Un decálogo que esperamos nuestros asociados hagan suyo.

> Apertura de cabotaje.

Se nos viene la apertura de cabotaje. Como gremio tenemos la posición de siempre. Estamos abiertos a discutir ciertas cosas. No tenemos el proyecto definitivo, pero del informe económico que hizo el Ministerio de Hacienda, se dan a entender puntos que pueden generar una competencia desleal y que perjudican la integración territorial, la frecuencia, calidad y disponibilidad que tiene que tener cada una de las personas que viven en las zonas más apartadas del sur de Chile, y que puedan verse fragilizadas por este proyecto.

Hemos salido a la prensa con esto. Hemos encontrado muchos aliados y estamos atentos a cómo viene y cómo se presenta el Ejecutivo con esta iniciativa.

> Despedida de Jorge Pacheco como director de ARMASUR.

Por razones personales, Jorge Pacheco tuvo que dejar su rol de director en nuestro gremio, pero sigue como asociado.

Queremos reconocer la gestión de Jorge como director en múltiples períodos, tanto en esta presidencia como en la de Orlando Almonacid y en la de Constantino Kochifas.

3 Memoria y balance. Estados Financieros 2020.

El director tesorero expone los estados financieros 2020, destacando y agradeciendo a todos los socios por el cumplimiento de sus obligaciones en tiempos complejos. Explica seguidamente la reducción de gastos realizada por la administración, que significó un ahorro superior a los 52 millones de pesos para el año 2020 respecto del presupuesto.

4 Presupuesto 2021.

El director tesorero presenta el presupuesto 2021, indicando que la reducción de costos continuará por al menos todo el primer semestre 2021, además recalca que a mitad de año finalizan los pagos del crédito que solicitó el gremio para la construcción del BIM. Esto representa un importante hito que ayudará a mejorar la caja y hacer frente a los desafíos que presenta el año.

5 Temas.

Presentación que tenemos en el horizonte del gremio.

El gerente general de ARMASUR Manuel Bagnara expone a los asociados del gremio los horizontes que tiene el gremio y está trabajando con el equipo ejecutivo:

I.- Temas Legales:

1. Ley Supersol.

Debido a los accidentes de naves mercantes con las de la pesca artesanal, el diputado Fidel Espinoza patrocinó un Proyecto de Ley que hoy está en el Congreso y que tiene tres puntos importantes:

- Ver las sanciones al capitán.
- Subsidio a las familias.
- Eliminación piloto automático.

Estamos haciendo una agenda para reunirnos con los parlamentarios de la zona explicando lo que es el piloto automático.

La idea es prevenir este tipo de accidentes.

Tenemos como objetivo, formar una mesa de trabajo (tenemos el capital social que se ha construido en estos últimos años con la gente de la pesca artesanal, de hecho, hemos explicado mejor el tema).

2. MLC / Artículo 116 Código del Trabajo.

Proyecto de Ley que pasa día calendario a 24 horas, se evaluó en la Cámara de Diputados. Luego pasará al Senado.

3. Ley Lafkenche.

Estamos preparando una estrategia muy definida, para escalar el tema a nivel nacional.

4. Apertura de cabotaje.**II.- Educación y formación.****1. ITR Universidad de Los Lagos.**

Seguimos trabajando con ellos para hacer seguimiento a las carreras.

2. CFT Estatal.

Se presentó un nuevo modelo de formación para motoristas que debe ser validado por la Armada.

3. Liceos Técnicos.

Apoyo prácticas.

4. Prácticas Profesionales.

Necesitamos un mayor esfuerzo de nuestros socios para recibir alumnos en práctica en sus naves.

5. Sub oficiales Armada.

Que oficiales de la Armada se puedan embarcar en las naves mercantes de forma constante en el tiempo.

6. Oficiales de pesca.

Gracias a una resolución emitida por la Autoridad Marítima, los oficiales de máquina de la pesca se pueden embarcar en naves mercantes, aunque se espera la modificación del DS127 (para que esto sea por decreto).

7. Cursos especiales para comunidades ribereñas.

Se están realizando cursos para los hijos de los pescadores, para ser parte de la marina mercante (embarcarse como tripulantes y poder ascender con el tiempo).

III.- Convivencia con ballenas.

Se está trabajando en conjunto con la WWF – SalmonChile – ARMASUR, para construir un "Manual de buenas prácticas para disminuir interacción con grandes cetáceos".

1. No buscar culpables.
2. Buscar soluciones efectivas.
3. Buenas prácticas.

IV.- Fomentar pilares estratégicos del gremio.

1. Capacitación y educación.
2. Rol social en el borde costero (consejo del mar).
3. Buen trato y estándares en las relaciones empresariales.
4. Estándares mínimos auditables.

Siendo las 12:30 horas, habiéndose dado cumplimiento a la Tabla propuesta el gerente general de ARMASUR, da término a esta Asamblea Ordinaria de Socios de ARMASUR A.G.



Actividades Gremiales.

Presidente de ARMASUR participa en seminario sobre el mar en la Constitución.

Una destacada participación como panelista, tuvo el presidente de ARMASUR Héctor Henríquez, en el seminario on line sobre la importancia del mar en la Constitución, organizado por el clúster de la Alianza Marítima de Chile.

La actividad se realizó el 14 de mayo, a las 18:30 horas, y llevó por nombre "¿Es necesario incluir al mar en la próxima Constitución?". Moderada por la periodista de TVN Red Valparaíso Mónica Olguín, contó con las intervenciones del presidente Henríquez; la arquitecta y magister en Economía Urbana, Paz Undurraga; el director del Centro de Estudios Oceánicos de la Universidad de Valparaíso, Ernesto Gómez; el director ejecutivo en Fundación del Borde Costero y Buqueando Chile, Rodrigo Sánchez; el presidente de la Asociación Gremial de Pescadores Artesanales de San Vicente y director de CONAPACH, César Jorquera, y el economista y asesor de la Unión Portuaria, Gonzalo Díaz.

Dentro de las preguntas hechas por la moderadora del seminario, destacó la consulta sobre si se cree necesario tener un Ministerio del Mar. El presidente de ARMASUR, precisó al respecto que "más que concentrarse en tener un Ministerio del Mar, los esfuerzos deben estar focalizados en la integración territorial y en el importante papel que el mar desempeña en esto. Colocar al mar en su sitio y en este plano, el Ministerio del Mar llegará como una decantación natural", precisó.



ARMASUR presenta a asociados, resultados sobre estudio de necesidades y acciones hechos con membresía.



"Análisis de resultados de déficit de personal, capacitaciones y prácticas de empresas asociadas de ARMASUR", fue el nombre de la presentación que el equipo ejecutivo del gremio de armadores, puertos y astilleros hizo a sus asociados, para informar el resultado del trabajo hecho con cada una de las compañías miembro de éste, con las cuales se reunió durante los meses de abril y mayo de 2021.

El encuentro contó además, con la exposición por parte de ONG Canales, denominada "Propuesta educacional, para fortalecer el capital humano en la industria marítimo portuaria", hecha por su director ejecutivo, Eduardo Carmona, en la que se plantearon las acciones que esta institución se encuentra llevando a cabo en la materia, dentro de las cuales destacan el Plan BIM, donde se propone dar un uso diversificado al Buque de Instrucción Marítima Capitán Williams, y también, los pasos que la ONG está realizando para ser OTEC.

ARMASUR analiza con asociados, situación por proyecto de apertura de cabotaje.

Una presentación con los principales aspectos y antecedentes de evidencia objetiva que sustentan la posición de ARMASUR sobre el proyecto de apertura de cabotaje liderado por el gobierno, fueron tratados en una reunión virtual realizada por el gremio y sus empresas asociadas.

El objetivo del encuentro, fue informar a los asociados sobre el tema, y analizar los alcances que este último tiene para la marina mercante no sólo sur austral sino también nacional.

La actividad se realizó el 04 de octubre a través de la plataforma zoom.



ARMASUR se suma a mesa de trabajo por Plan Tenglo, para tener un borde costero y fondo marino limpios.

ARMASUR aceptó la invitación de la Capitanía de Puerto de Puerto Montt, para participar en la mesa de trabajo del Plan Tenglo, iniciativa que tiene dos objetivos generales. El primero, establecer una campaña de limpieza del Canal de Tenglo y de la Bahía de Chincui, que integre el trabajo conjunto de actores públicos y privados que tengan relación con el territorio. El segundo, establecer un programa de fiscalización sectorial y conjunto, que considere el monitoreo ambiental y sanitario del sector.

El plan tiene tres fases de acción: Limpieza del borde costero;

Desguace y retiro de naves, y Limpieza del fondo marino. Manuel Bagnara, gerente general de ARMASUR, valoró el Plan Tenglo. "Queremos agradecer y destacar la labor que ha desempeñado la Capitanía de Puerto de Puerto Montt, para llevar adelante este programa de limpieza del Canal Tenglo, tanto en su borde como en el continente, donde hemos podido unir voluntades para hacer un trabajo mancomunado en varias etapas de corto, mediano y largo plazo, y así poder tener un mejor entorno que podamos entregar a nuestras futuras generaciones", precisó.



ARMASUR expone posición del gremio sobre proyecto de apertura de cabotaje, en Cámara de Diputados.

Una contundente presentación hizo el gerente general de ARMASUR Manuel Bagnara, en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados, sobre la postura del gremio ante el proyecto de Ley de Apertura de Cabotaje presentado por el Ejecutivo, para su aprobación.

La intervención de Manuel Bagnara contó con la evidencia y sólidos argumentos que han sido planteados en las instancias de información que ARMASUR A.G., ha gestado y llevado a cabo para las empresas asociadas.



Nuevo gobernador marítimo de Puerto Montt, visita a ARMASUR.

Una visita protocolar para presentarse, hizo el nuevo gobernador marítimo de Puerto Montt, Capitán de Navío LT Felipe Hernández Gallardo a ARMASUR, el jueves 06 de enero.

El gobernador, fue recibido por el presidente del gremio de armadores, puertos, astilleros y remolcadores, Héctor Henríquez Negrón, y por el gerente general de la asociación, Manuel Bagnara Vivanco.

Participaron además en la visita, el director de ARMASUR Jaime Jonshon, y la gerente de operaciones, Karina Sepúlveda.



ARMASUR cumple 30 años y lo celebra con programa de actividades.

El 19 de agosto de 1992, un grupo de visionarios hombres de mar, decidió reunirse y trabajar juntos por el desarrollo competitivo de la marina mercante sur austral, dando vida a la Asociación Gremial de Armadores del Transporte Marítimo, Fluvial, Lacustre y Turístico Sur Austral ARMASUR A.G.

Este 2022, se cumplen 30 años de ese paso, y ARMASUR lo celebrará junto a sus socios y a la comunidad, con distintas actividades a lo largo del año.

Un video aniversario y dos seminarios son algunas de las acciones que contempla el programa de eventos, actualmente en diseño.

2022

Cumplimos 30 años de vida



Presidente de ARMASUR, participa en rueda de negocios con impacto.

El presidente de ARMASUR, Héctor Henríquez, en su rol de presidente de la Multigremial Los Lagos, fue invitado a participar en la bienvenida que la Rueda de Negocios con Impacto de la Región de Los Lagos, encuentro virtual que conectó a empresas y organizaciones del ecosistema emprendedor con gestión sustentable, para fortalecer sus redes y hacer negocios entre sí.

La bienvenida se llevó a cabo el 27 de mayo, a las 08:40 horas. Fue moderada por Sebastián Rodríguez de Emprediem, y tuvo como participantes a Josefa Monge de Sistema B; a Felipe Bettancourt, director nacional de FOSIS; Pablo Santana, director de FOSIS Los Lagos, y Héctor Henríquez, como presidente de la Multigremial de la Región de Los Lagos y presidente de ARMASUR.



Participación en Multigremial Región de Los Lagos.



Tenemos participación en la Multigremial Los Lagos que reúne a los principales gremios de la región, con representación de las 4 provincias: Osorno, Llanquihue, Chiloé y Palena. Hemos asumido la presidencia de este gremio que en su conjunto representa una fuente de trabajo de entre 150.000 a 180.000

personas, dependiendo de la estacionalidad.

Esta Multigremial se encuentra en una etapa de consolidación institucional que se concretará con la incorporación de un asesor comunicacional y uno contable. Se ha transformado en una plataforma comunicacional a través de la cual, podemos transmitir las preocupaciones de los diferentes actores productivos y de servicio de la región y plantear nuestra mirada respecto de la implementación como de la corrección de políticas públicas. Tenemos un espíritu de colaboración y facilitador para ser parte integrante de la fuerza de respaldo que requiere el gobierno regional, para llevar desde el territorio planteamientos productivos y de servicio en toda su globalidad (económico, social y ambiental) hacia el gobierno de turno.

El proceso constituyente ha sido motivo de preocupación y ocupación de nuestra Multigremial, ocupando todos los espacios de participación que permite este último. Participación en cabildos, propuestas constitucionales de norma y

populares de norma; diálogos constituyentes, intervención en comisiones, etc, han sido las múltiples formas de participar para llevar la voz de los gremios de la región hacia este órgano, respecto de lo cual no claudicaremos hasta que se agoten las instancias. Hemos definido opinar sobre artículos que tengan ya la aprobación tanto en general como particular del Pleno de la Convención y no desde lo que va saliendo de las comisiones.

Multigremial Nacional

A través de la Multigremial Los Lagos, somos parte de la Multigremial Nacional. Esta última, se ha transformado en un referente del más alto nivel en la representación de las micro, pequeñas y medianas empresas. Ha sido certificada como representante oficial del mundo de estas organizaciones. No hace falta explicitar más lo relevante que es tener dicha calidad de representación en cuanto capital social. Para la Multigremial Nacional, el proceso constituyente ha sido motivo de atención y de profunda preocupación respecto de las propuestas de texto constituyente que han ido saliendo del pleno. La iniciativa popular de norma que propició sobre el libre emprendimiento y derecho de propiedad tuvo el apoyo ciudadano necesario, pero en la convención no fue considerada.

Este gremio tampoco claudicará en agotar todas las instancias para que si, por una parte, ya no es posible influir en la corrección de textos constituyentes que afectan especialmente la sostenibilidad de las micro y pequeñas empresas, se hará a través de un diálogo social amplio para que la opinión pública esté informada de los efectos que pueden tener ciertos artículos del texto constitucional, dicho por boca de los más afectados, micro y pequeños emprendedores que constituyen la base del empleo en Chile.

Participación en Sofofa.

Nuestra participación en Sofofa nos permite tener un contacto fluido con el mundo de la mediana y gran empresa como asimismo, con las autoridades de turno. Eso posibilita plantear al más alto nivel la mirada desde las regiones sobre cómo afectan ciertas políticas públicas en el desarrollo, específicamente respecto de las actividades productivas, de servicio y a grupos sociales cuando éstas se ven sólo desde un prisma centralista, sin ninguna capacidad de vislumbrar los impactos que pueden llegar a tener en estos grupos de interés. En este gremio, la interrelación de las grandes empresas con las Pymes se produce a través de los gremios regionales.

El proceso constituyente, por cierto, ha sido la preocupación central en este período. El principio y objetivo que se han definido, es hacer todo lo que esté al alcance de la Sofofa para lograr tener una Constitución equilibrada, con igualdad de oportunidades y que sea la casa de todos. Lamentablemente, la ninguna consideración que ha realizado la Convención Constituyente de las indicaciones que se han hecho llegar a través de los mecanismos de participación ciudadana y que tuvieron un amplio apoyo popular (emprende libre; con mi plata no; etc.) son ejemplos de cómo se "da la espalda" a la promesa de integrar lo que la comunidad ha expresado mayoritariamente.

La oportunidad de participar en diálogos con las más altas autoridades del país, con personas y profesionales del más alto nivel, son oportunidades para plantear temas regionales y/o aprender del proceso de discusión.



Acciones para reducir el déficit de personal embarcado.



Capacitados dotaciones durante **2021**.

95

TGC



27

TGM



48

Motorista 2°



2

Motorista 1°



3

Ascenso a Ing 3°



218

Total

21

Piloto



11

De piloto a CC



1

De CC a CCS



10

Cookie



ARMASUR participa en mesa de déficit de personal en la marina mercante y pesca.



En agosto 2021 la autoridad marítima convocó a una mesa de trabajo que incluyó a gremios laborales y empresariales, con el fin de solucionar el grave problema de déficit de dotaciones en la marina mercante chilena.

Hasta la fecha se han realizado 7 reuniones donde se destacan los siguientes avances:

Trabajos ejecutados.

<p>Autorización temporal de embarco para oficiales de la marina mercante en título superior.</p>	<p>Se autorizó mediante resolución, el embarco en la plaza superior a los títulos de piloto costero, capitán costero y motoristas segundos.</p>
<p>Reducción de tiempos de embarco para aspirantes a pilotos costeros y motoristas segundos.</p>	<p>Se autorizó mediante resolución, reduciendo el embarco en práctica, de 6 a 3 meses.</p>
<p>Racionalización de asignaturas para oficiales de pesca área cubierta y máquina.</p>	<p>Se dio término a nueva malla y tiempos para su ejecución. Se elevará modificación a D.S. n° 680.</p>
<p>Modificación artículo 46, D.S. N° 127. (inicio trámite 18 feb 2021 - promulgado 13 el de julio de 2021).</p>	<p>Se incorporó que personal de motoristas de naves especiales de pesca, puedan optar a motoristas de naves mercantes.</p>
<p>Atención por internet y descentralización de evaluaciones de competencia.</p>	<p>Actualmente, se evalúan competencias en Valparaíso, Talcahuano y Puerto Montt.</p>
<p>Incorporación de personal en retiro de la Armada.</p>	<p>Actualmente, se ejecuta curso en dos institutos, con disponibilidad de un total de 9 pilotos costeros y 22 motoristas segundos entre los años 2020 y 2021.</p>

Temas en estudio y trabajo.

Curso de gestión de mando área máquinas. Existen discrepancias en pasar a los cargos superiores, con la exigencia del curso de gestión de mando, no debiendo ser exigible para todos, sólo capitán y jefe máquinas.	Se mantiene exigencia, requisito para nivel de gestión. (se evalúa caso a caso).
Modificación art. 4 Ley de Navegación. Capacitar y formar a los actuales patrones de naves. Hay que ver la forma de habilitarlos.	En proceso modificación D.S. N° 127 (art. 20, 21 y 22). Se exigirá, además, examen de conocimientos de estabilidad y estiba. en socialización a través de las gobernaciones marítimas y ámbito marítimo.
Factibilidad para autorizar cursos a profesionales universitarios de carrera técnico automotriz e ingeniero civil mecánico para optar a título ingeniero tercero.	Se analizará modificar reglamentación, en relación con obtener títulos para motorista segundo, a quienes posean títulos técnicos de nivel superior; e ingeniero tercero, y oficial electrotécnico a quienes posean títulos universitarios. (área de máquinas).
Tener conocimiento de qué se va a examinar en proceso evaluación de competencia.	Visita a CIMAR se programará para el mes de abril del presente año.
Generar formación 70/30 con módulos asincrónicos, debiendo ser rebajadas horas de formación.	En espera de presentación; proposición para análisis y resolución.
Definir banco de preguntas para evaluación de competencia de motorista segundo.	Definido por resolución DGTM Y MM ORD N° 12620/01/1., VRS de fecha 15 de octubre de 2021.
Acceso a motorista para quienes no tienen título técnico nivel medio formado por D.S. N° 680 y no se consideró alternativa para traspaso.	Por uniformidad en la formación, se exigió como mínimo el título técnico nivel medio, toda vez que, para acceder al título de motorista en la marina mercante, el requisito establecido, es poseer un título técnico de nivel superior.
Revisar la asignatura "reglamentación militar básica", estableciendo relación entre horas de clase y reconocimiento para efecto de la reserva.	En espera presentación proposición para análisis y resolución.
Reconocimiento del tiempo de embarco en la plaza inferior como requisito de ascenso para el piloto costero, que haga mando en una nave menor.	Se reconocerá en tiempo de embarco hasta la promulgación de la Ley.

Trabajo con empresas asociadas y pesca artesanal por dotaciones.

CPT inicia primer curso de tripulante general de máquinas, con pescadores como alumnos.



“Tripulante General de Máquinas”, es el nombre del primer curso que articulado por ARMASUR, tuvo como participantes a pescadores artesanales de la zona sur austral.

La actividad se enmarcó en las acciones que el gremio co – crea con sus empresas asociadas. El curso fue ejecutado por CPT. Se inició el 03 de mayo, concluyendo el 02 de julio.

Se dictaron 240 horas de capacitación en modalidad e-learning sincrónica. Es decir, los asistentes se conectan en horas definidas.

Participaron 23 pescadores.

ARMASUR apoya organización de curso para pescadores de Dalcahue.

Grabando



"Formación para tripulante general de cubierta", es el nombre del curso que se creó con el apoyo de las empresas asociadas de ARMASUR, para hijos de pescadores artesanales de Dalcahue en Chiloé, con el objetivo de lograr que los alumnos obtengan los conocimientos necesarios para insertarse en el mundo laboral de la marina mercante, teniendo una visión de responsabilidad social respecto de la prevención de riesgos, normas de convivencia a bordo y de higiene y seguridad, tanto preventivas como de emergencia.

Con un total de 320 horas e-learning más 63 de los cursos OMI obligatorios que exige la Autoridad Marítima, el plan contó con 23 participantes, que se capacitaron en noviembre, a través de seis módulos:

MÓDULO I – NOMENCLATURA NÁUTICA BÁSICA

MÓDULO II – DEFINICIÓN DE NAVEGACIÓN

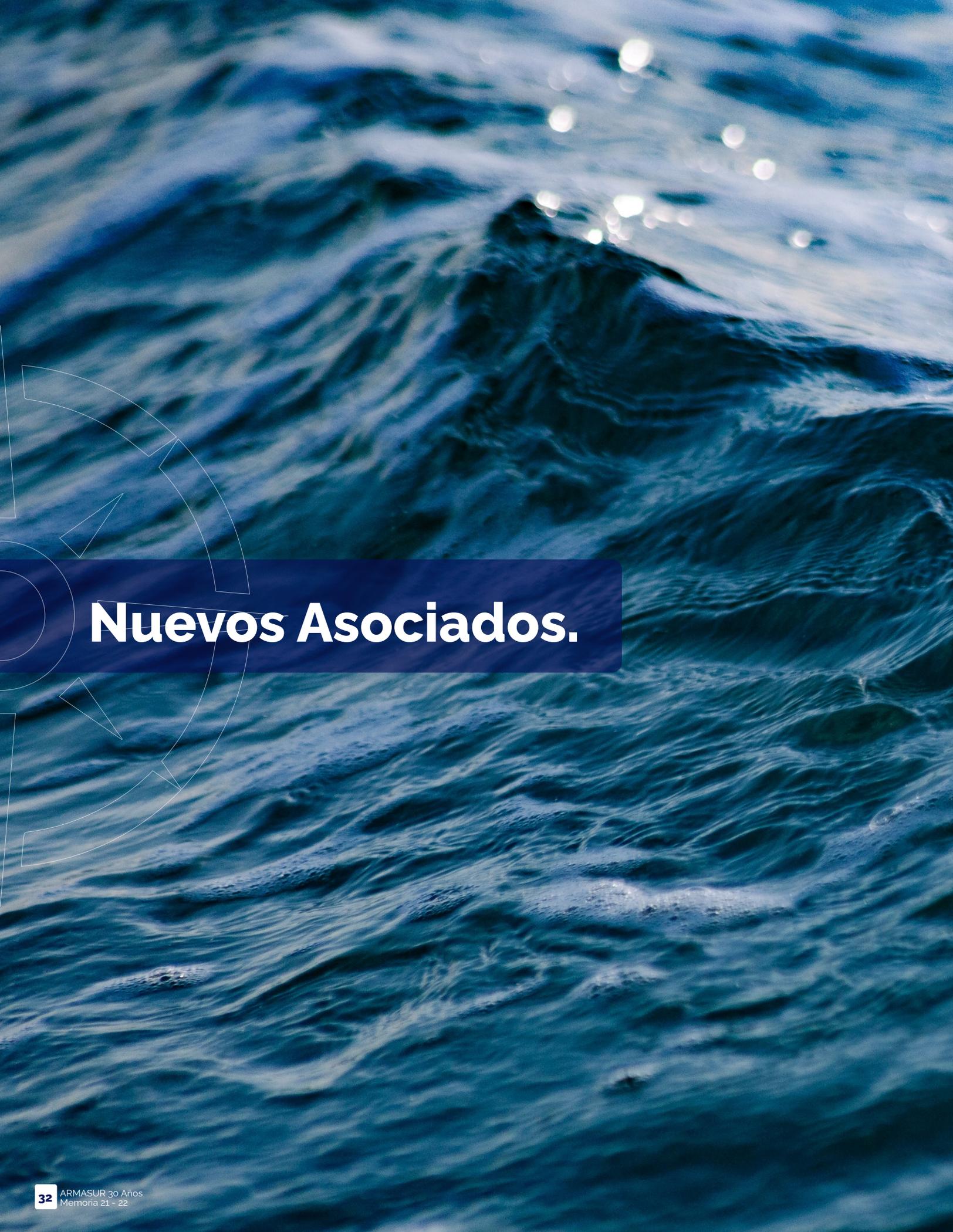
MÓDULO III – MAQUINARIA NAVAL Y MANIOBRAS

MÓDULO IV – INGLÉS TÉCNICO MARÍTIMO

MÓDULO V – SEGURIDAD

MÓDULO VI – LEYES Y REGLAMENTOS MARÍTIMOS

El curso fue ejecutado por S&C Chile Consultoría y Capacitación.



Nuevos Asociados.

ARMASUR da la bienvenida a Sitecna, nuevo asociado del gremio.



Crear soluciones innovadoras que aportan de forma sustentable al desarrollo de la industria acuícola y marítima, teniendo como respaldo más de 30 años de experiencia en el desarrollo, construcción y diseño de los artefactos navales que hoy son la base de la industria acuícola nacional, es el sello de Sitecna, nueva empresa asociada al gremio.

Sus oficinas se encuentran en el kilómetro 8 de Chiquihue en Puerto Montt.

Matías Arellano, gerente de Administración y Finanzas de la compañía, respondió nuestras consultas.

¿Cuándo nace Sitecna?

Partimos en 1987 con el nombre de Mas Ltda., una pequeña empresa ubicada en Viña del Mar. En 1989 nos trasladamos a Puerto Montt para construir artefactos navales para el rubro pesquero, y desde esa fecha, comenzamos a fabricar las primeras construcciones flotantes con habitabilidad que se han ido modernizando año a año.

Hoy somos más que un astillero. Buscamos ser un referente en innovación, ingeniería y construcción naval, y nos hemos especializado en pontones y en el servicio de posventa in situ para la industria acuícola.

¿Por qué decidieron incorporarse como socios de ARMASUR?

Porque creemos en la relevancia de los gremios como actores que permiten aumentar la vinculación de las empresas con los distintos stakeholders, de manera de poder realizar esfuerzos conjuntos con mayor probabilidad de éxito. En este sentido, y considerando nuestro rubro y la experiencia de ARMASUR, creemos que este es el gremio indicado para nosotros.

¿Qué esperan de ARMASUR como gremio del cual forman parte, como empresa asociada?

Nos interesan mucho las posibilidades que se abren para aumentar la vinculación de Sitecna con nuestras comunidades vecinas, para aportar al desarrollo de la zona donde realizamos nuestras actividades, y transformarnos en un miembro activo de la comunidad.

Al mismo tiempo, y entendiendo que nuestro marco regulatorio es bastante complejo, nos interesa mucho conocer la experiencia de otros socios de ARMASUR y aprender de dichas experiencias, para poder prepararnos para el futuro y desarrollar estrategias que sean sustentables en el tiempo.



Comités Gremiales.

La siguiente es una recopilación de los principales puntos tratados por los Comités, instancias donde sus integrantes analizan los temas de interés para ARMASUR, aportando para contar con indicaciones, propuestas e información actualizada, que permite al gremio continuar con su labor de trabajo en la consecución de un marco normativo y una formación desde la base, que responda a la realidad de la marina mercante del sur austral.

Comité Acuícola.

1.- Propuesta de Circular Marítima A-31/XXX que establece el procedimiento y exigencias técnicas mínimas para la elaboración y tramitación del Informe de Operación en centros de cultivos donde maniobran naves mayores en pontón y/o balsas jaulas.

2.- Presentación Agenda Gremial.

- Proyecto Ley Apertura de Cabotaje.
- Presentación Convención Constituyente.
- Mesa de Trabajo Déficit Personal.
- Circular O-71/36
- Agenda Legislativa.
- Temas Judiciales.
- Agenda Social.
- Rol de la Pesca Artesanal.

3.- Actualización temas Sernapesca.

- Requerimientos a las embarcaciones que trasladan cosecha viva con motivo de acreditar el cumplimiento con sistema de filtración, que requiere el nuevo PSEVC-Caligidosis.
- Estado de avance de la implementación del registro del cierre automático de compuertas y lo requerido en la última resolución, asociada al Programa de Alexandrium catenella.



Comité Técnico.

1.- Proyecto Boletín 14178-2.

Proyecto de Ley propone modificar las definiciones de las condiciones de habitabilidad que deben cumplir las embarcaciones pesqueras artesanales y las que prestan apoyo a la acuicultura”.

2.- MLC Convenio Laboral Marítimo.

- El MLC corresponde al “cuarto pilar” del régimen normativo internacional referido al transporte marítimo. Viene a complementar los convenios fundamentales de la OMI: SOLAS (1974), STCW (1978) y MARPOL (1983).
- Chile tiene la obligación, como Estado del Pabellón, de realizar una revisión del contenido obligatorio y realizar las modificaciones normativas y administrativas que correspondan. Para tal efecto, fue realizado un trabajo tripartito entre los actores relevantes de la Marina Mercante Nacional.
- Modificación Artículo 116.

“El descanso mínimo de los trabajadores a que se refiere este párrafo será de diez horas dentro de cada período de veinticuatro horas.

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

3.- Modificación del Decreto Supremo N° 26 1987, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, que aprueba reglamento de trabajo a bordo en las naves de la marina mercante nacional”.

4.- Protocolo de manejo de desembarco de caso confirmado, caso sospechoso y contacto estrecho, en contexto de Covid-19”.



Comité de Puerto.

1.- Modificación al reglamento de trabajo portuario y del curso básico de faenas portuarias.

El análisis del decreto que modifica el reglamento de trabajo portuario, y el impacto que esto tendrá para la actividad de los puertos en la zona sur austral, ha sido uno de los temas que el Comité de Puerto trató durante el periodo que considera esta memoria de gestión.

El reglamento vigente, establece como requisito para desempeñarse en el puerto, que es necesario cumplir con un curso básico de seguridad de faenas portuarias, que cuenta con módulos que la modificación aumenta en número y alcance.

Las conclusiones del comité precisan que "no obstante la adaptación al crecimiento de la actividad portuaria es una realidad, que se había actualizado para ser coherente con lo que indica el Código del Trabajo, la modificación del artículo 7 del reglamento curso básico de seguridad de faenas

portuarias sería el que más afectaría a la industria, ya que impondría una barrera de entrada a la industria portuaria, principalmente aquella que señala el aumento de los módulos de aprendizaje, y pasar de 60 a 200 horas de duración, con 80 de ellas prácticas".

Según el análisis de los miembros del comité, esta modificación impactaría en el corto plazo a aquellas empresas que contratan trabajadores eventuales.

Y en un mediano y largo plazo a las empresas de trabajadores contratados, podrán cumplir con las condiciones de eximirse según calcen con los requisitos exigidos.



Educación.





ARMASUR y ONG Canales, dan innovador uso a BIM Capitán Williams con apoyo de CORFO.

Con el objetivo de responder a la falta de infraestructura y escasa posibilidad de aprendizaje práctico en la formación marítimo portuaria en la Enseñanza Media Técnico Profesional, ONG Canales con el apoyo de ARMASUR, desarrollaron un proyecto de innovación social que permitió crear un modelo pedagógico y de gestión para el Buque Escuela BIM Capitán Williams.

Uno de los objetivos del proyecto, fue diseñar de manera colaborativa un modelo pedagógico que facilite la formación técnica y el desarrollo de habilidades para la vida en estudiantes de nivel técnico, de especialidades relacionadas con el sector marítimo portuario.

Para Manuel Bagnara, gerente general de ARMASUR, este proyecto es la segunda etapa de transformación del buque escuela. "Luego de recuperar y acondicionar el Buque Escuela Capitán Williams, era necesario crear un modelo pedagógico que permitiera su funcionamiento y ser un aporte en la formación del capital humano en la industria. Cuando este barco pueda retornar al mar, sabemos que será fundamental para la educación técnico profesional en la región", explicó.

En tanto Claudia Paredes, directora ejecutiva de ONG Canales, destacó la participación del Liceo Industrial de Puerto Montt, Liceo Comercial Miramar, Instituto del Mar "Capitán Williams" e Instituto Tecnológico Regional, junto a las empresas socias de ARMASUR.

"Este proyecto fue muy desafiante producto de la pandemia. Al principio pudimos trabajar estrechamente con las empre-

sas, docentes y estudiantes para levantar las distintas necesidades de la industria y, posteriormente, durante la pandemia logramos adaptar procesos y hacer cosas virtuales, como cápsulas formativas y visitas pedagógicas audiovisuales. Estamos trabajando arduamente entre ARMASUR y ONG Canales para poder implementar este modelo en el buque cuanto antes", comentó la directora.

Rodrigo Carrasco, director regional de Corfo Los Lagos, explicó que este programa busca potenciar la innovación social en los territorios y destacó la pertinencia del proyecto.

"Si miramos a Chile en un contexto geopolítico y geográfico es un país que debe volcarse al mar para ser marítimo, pero lamentablemente nuestro desarrollo ha sido más en ciudades mediterráneas y con poca cultura náutica. Esperamos que este proyecto de prototipo pase al escalamiento y luego a la masificación, para aportar a la formación de capital humano y a una cultura marítima", explicó la autoridad.

El desarrollo del sector marítimo en nuestro país se concentra en la zona sur austral, donde el 84% de la flota nacional está de Puerto Montt al sur. Con este proyecto, se busca contribuir en la formación de nuevos tripulantes en tres establecimientos: Enseñanza Media Técnico Profesional y una institución de nivel técnico superior en nuestra región.

Es posible conocer más detalles, en el video que ONG Canales preparó sobre el proyecto, disponible en su canal de YouTube: <https://www.youtube.com/watch?v=f-8sOGjAOgM>



Proyecto EMTP con ONG Canales.

El compromiso de ARMASUR con la profesionalización de las futuras tripulaciones de la marina mercante del sur austral, y el déficit de dotaciones que se expresa en relación con el crecimiento de esta actividad donde nuestras empresas asociadas desarrollan su labor, son variables que están presentes en la esencia y en la acción del gremio para aportar de manera proactiva a que los jóvenes vean en el mar su opción de vida y de futuro trabajo. Por eso desde hace años, participamos activamente en alianza con ONG Canales, en iniciativas y espacios que apuntan a este horizonte.

Durante el período que aborda la presente memoria, articulando las condiciones desde nuestra gestión gremial, ONG Canales realizó un estudio que sistematizó los datos sobre

los alumnos de la especialidad de naves mercantes y especiales de los Liceos Industrial e Idemar de Chonchi, cuyos resultados de evidencia objetiva demuestran que hay una fuga de estudiantes que por razones familiares, expectativas personales y motivaciones, no obstante terminan su carrera, cambian de actividad. Por esto, es necesario ampliar los esfuerzos y la intervención en otros establecimientos de educación técnico profesional de la zona sur austral, para aperturar esta especialidad y con ello reforzar la intervención desde la base de la formación.

Nos encontramos trabajando en esta planificación.



ONG Canales presenta su OTEC a socios de ARMASUR y la Autoridad Marítima.

ARMASUR y autoridades marítimas participaron de la presentación que ONG Canales hizo de su organismo técnico de capacitación "OTEC Canales", que diseñará, ejecutará y promoverá iniciativas de formación de capital humano, en respuesta a las necesidades que el sector privado posee aportando a la vez, al desarrollo de los territorios y las personas.

En la reunión asistieron representantes de Navimag Ferries, Transmarko, Patagonia Wellboat, OXXEAN, Río Dulce y La Península, además del Gobernador Marítimo de Puerto Montt, Capitán de Navío LT, Héctor Aravena Salazar.

Manuel Bagnara, gerente general de ARMASUR, calificó la creación de OTEC Canales es una gran oportunidad. "El déficit de tripulantes es la gran crisis que tenemos como industria, por lo tanto, esta OTEC se presenta como una oportunidad para dar continuidad al trabajo de formación de capital humano que se inicia en los liceos. Esta herramienta nos permitirá generar distintas instancias de capacitaciones per-

tinentes a nuestro sector", precisó.

Valeria Rojas, directora de capacitación de ONG Canales, explicó que esta OTEC busca levantar una oferta de capacitación pertinente a la realidad de las empresas y los trabajadores. "Nuestra OTEC desarrollará una estrecha vinculación con los gremios y otros actores importantes para levantar propuestas en conjunto que impacten en la competitividad de las empresas y de sus trabajadores. Junto con esto, siendo una OTEC que nace de ONG Canales, busca contribuir en el desarrollo laboral de los técnicos profesionales y trabajadores en las empresas", indicó.

Las industrias en las que OTEC Canales comenzará a trabajar son la Marítima Portuaria, Acuicola, Turismo, Agropecuaria, Telecomunicaciones y Tecnologías, Mantenimiento y Mantenimiento.



ARMASUR e ITR de la Ulagos, fortalecen carreras marítimo portuarias.



Reuniones de equipo periódicas, para diseñar e implementar estrategias que fortalezcan las carreras de Técnico Universitario en Transporte Marítimo Costero y de Técnico Universitario en Electromecánica Marítima, se realizaron durante el período que abarca la presente memoria de gestión del gremio de armadores, puertos, astilleros y remolcadores.

Los temas tratados fueron entre otros, el proceso de prácticas, el seguimiento laboral de los egresados, la identificación de los factores que determinan la decisión de los alumnos para ingresar a las carreras y también, el análisis de los pasos



a seguir con el fin de motivar a los jóvenes, para que no se retiren de los estudios.

ARMASUR apoyó el proceso de matrículas 2022, con una campaña radial en Radio Bio Bío a nivel regional.



ARMASUR participa en encuentro temático de liceos con especialidad de tripulantes.

Planificar y coordinar acciones a corto y mediano plazo para el 2022, con una mirada regional y mancomunada, fue el objetivo del encuentro temático de tripulantes organizado por ONG Canales, en el marco del trabajo que esta organización lleva a cabo con la red de liceos con especialidades marítimas, que a su vez son apoyadas por ARMASUR.

La reunión se llevó a cabo el 22 de diciembre vía meet de google, y en ella participaron Karina Sepúlveda, gerente de operaciones de ARMASUR; Eduardo Otárola y Liliana González, docentes de la especialidad de Tripulantes de Naves Mercantes y Especiales del Liceo Industrial de Puerto Montt; Eduardo Pavez, jefe de la especialidad de Tripulantes de Naves Mercantes y Especiales del Idemar; la Jefa de UTP de este instituto, Roxana Ojeda, y Violeta Vuscovich, coordinadora de proyecto de ONG Canales de la Región de Los Lagos.

Los principales puntos tratados en el encuentro fueron la práctica profesional de los estudiantes generación 2021; Las acciones prioritarias para el Liceo Industrial de Puerto Montt durante el año; los planes de alternancia con las empresas socias de ARMASUR y la planificación de acciones conjunta para el 2022.

PREGUNTAS

1. ¿Por qué eligieron la especialidad?
2. ¿Qué opinan sus padres y madres?
3. ¿Conocen bien sobre el trabajo de un tripulante?
4. ¿Cómo se imaginan que es el trabajo?
5. ¿Cuántos quieren seguir estudiando algo relacionado con la especialidad?
6. ¿Dónde se imaginan en 3 años más?

Chat

yo postule a la armada, espero quedar

De Alan Raipane-3B a Todos: 10:09 AM
estudiando para patrón

De Gustavo Marcos a Todos: 10:09 AM
En Valdivia estudiando

De Joaquín González ide... a Todos: 10:09 AM
en valdivia en la u austral

De Cristian Levin 4ª a Todos: 10:09 AM
Estudiando

De Hernán Oliguay 4ª A.L. a Todos: 10:09 AM
probablemente en tercer o segundo año de carrera, mentalizándome para nuevas metas y buscando seguir avanzando profesionalmente

¿Quién puede ver sus mensajes? La grabación está habilitada

Enviar a: Todos

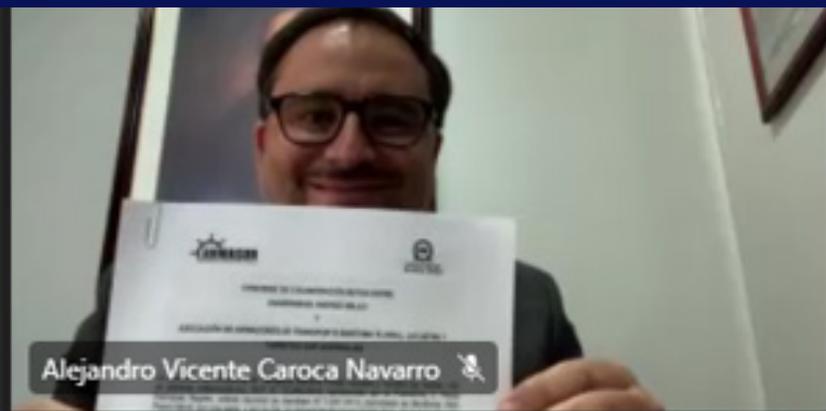
Escribir mensaje aquí...

ARMASUR expone a alumnos del Idemar de Chonchi, sobre las oportunidades de integrar tripulaciones.

Conocer las ventajas que entrega integrar las dotaciones de la marina mercante del sur austral, como continuidad de las especialidades que cursan, fue el principal objetivo del encuentro virtual que ARMASUR sostuvo con los alumnos de Tripulación de Naves Mercantes y Especiales del Instituto del Mar Capitán Williams, llamado también Idemar, ubicado en Chochi, Chiloé.

La presentación fue liderada por el gerente general del gremio Manuel Bagnara, quien compartió con los estudiantes aspectos como el nivel de sueldo que se gana, el fortalecimiento de las habilidades blandas de relaciones humanas que entrega el trabajo en equipo que se genera a bordo de las naves y la experiencia de reencantarse con la vocación que les llevó a elegir una especialidad marítima, para vivir en el mar y para el mar.

La actividad contó con la articulación de ONG Canales, la participación del equipo pedagógico del Idemar y además de la gerencia general, de la gerente de operaciones de ARMASUR Karina Sepúlveda. Se hizo virtualmente, el día jueves 07 de octubre.



Alejandro Vicente Caroca Navarro



Barbara Duran Magnere



Carlos González Correa



Manuel Bagnara (Invitado)

ARMASUR y Universidad Andrés Bello, suscriben convenio de colaboración para el desarrollo de la marina mercante.

Establecer relaciones de cooperación, para el desarrollo de tareas conjuntas de interés mutuo, en las áreas de navegación, instrucción marítima y deportes náuticos, con la participación de ARMASUR en actividades académicas, de extensión y proyectos, es el objetivo general del convenio de mutua colaboración que el gremio de armadores, puertos, astilleros y remolcadores suscribió con la facultad de Ingeniería de la Universidad Andrés Bello.

El evento de la firma se hizo de forma virtual, y contó con la participación del vicerrector de la Universidad Andrés Bello sede Concepción, Carlos González; académicos, estudiantes y representantes de gremios de la marina mercante, los equipos de ARMASUR y de la Universidad Andrés Bello.

Alejandro Caroca Navarro, decano de la facultad de Ingeniería de la Universidad Andrés Bello, señaló que "este convenio está alineado no sólo con nuestra facultad de ingeniería sino con nuestra Universidad Andrés Bello, en términos de ser un actor relevante con un estrecho vínculo con las comunidades y con las industrias, donde el centro de las iniciativas radica en nuestros estudiantes. Estamos contentos por la firma de este convenio y esperamos que sea el inicio formal de una muy buena etapa de colaboración entre las partes", indicó.

Héctor Henríquez Negrón, presidente de ARMASUR, valoró la firma del convenio, calificándolo como "un elemento relevante. Cada día hemos sostenido - cada vez con más fuerza -, que las empresas deben mirar la educación y la formación de profesionales, como una actividad primaria de su cadena de valor, para ser sostenibles en el tiempo. De las más de 350 naves mayores en Chile, el 80% está en la zona sur austral, lo que sigue creciendo y por tanto se necesita no sólo de oficiales regionales, sino también de oficiales de alta mar. Este convenio permite generar más personas por la base y de esta manera romper el déficit estructural que está teniendo la marina mercante, con una relación de ganar ganar para toda la industria", precisó.

Manuel Vicuña, director de la carrera de Ingeniería en Marina Mercante de la Universidad Andrés Bello, agregó que "para nosotros es muy significativo que nuestros estudiantes de Concepción y Viña del Mar estén viendo esta actividad. Porque esto está dirigido a ellos. Así que van nuestras felicitaciones. Participando de este hito, están desde ya acercándose a lo que es ser oficial de la marina mercante y a través de este convenio, a la marina mercante del sur austral y del resto de Chile", puntualizó.



Asesoría Comunicacional.

La asesoría comunicacional para el período que aborda esta memoria, contempló la comunicación interna y externa de ARMASUR, con los siguientes productos:

- a. Gestión de medios., con entrevistas y columnas en revistas y portales electrónicos de la industria. **8 entrevistas en los medios** Portal Mundo Marítimo, Portal Agua; Periódico SalmonExpert. Diario El Llanquihue. Radio El Conquistador Red Los Lagos; Diario El Llanquihue y Vértice TV.
- b. Gestión de redes sociales. Actualización diaria con una base de 2 publicaciones por semana en Instagram y Facebook. **Más 2000 seguidores orgánicos diarios en cada red.**
- c. Columnas de opinión. En Diario El Llanquihue, una cada quince días (los lunes), con una lectura sólo en internet de más de 10.000 personas por contacto, lo que da un total 240 mil puntos de contacto en el período, más una cifra que duplica este número, por lectura de suscritos al medio en su versión impresa. **Es decir, 480.000 lectores conectados.**
- d. Newsletter electrónico mensual. Enviado por email y por whatsapp, a los asociados y aliados estratégicos. Las noticias que se publican, se encuentran en la web de ARMASUR. Para el período **se elaboraron y despacharon 12.**
- e. Campaña en programa Dará Qué Hablar. Radio El Conquistador Red Los Lagos. 3 meses de difusión a nivel provincia de Llanquihue por el dial FM y a nivel global por internet y transmisión por live de Facebook. En este programa se difunde una fase radial de 30 segundos en que ARMASUR invita a estudiar carreras marítimas. Esto se combina con la gestión de entrevistas de actores claves que dan su mirada sobre el proceso constituyente.
- f. Emisión de comunicados de prensa: rechazo proyecto apertura de cabotaje; precisiones participación en reunión mesa tripartita del 15 de marzo de 2022. Durante el período se emitieron **3 notas de prensa:** suscripción de convenio por Proyecto + R; la posición de ARMASUR sobre el proyecto de Apertura de Cabotaje, y precisiones que responden a la participación del gremio en la mesa tripartita de déficit de dotaciones, del 15 de marzo de 2022.
- g. Apoyo difusión radial, proceso matriculas carreras marítimas del ITR. Co – auspicio de lunes a viernes, en Radio Bio Bío a nivel regional, **durante 2 meses.** El resultado, **apoyo efectivo a la convocatoria, con 44 inscritos en Técnico Universitario Marítimo Costero y 18 Técnico Universitario en Electromecánica Marítima.**
- h. Memoria de gestión del gremio. **Más de 70 páginas que resumen** los temas y acciones ejecutadas por ARMASUR en el tramo abril 2021, abril 2022.
- i. Actualización de sitio web. Presencia de descripción de cada empresa asociada y de las noticias del gremio.
- j. Apoyo difusión convocatorias de empresas asociadas para cursos de tripulante general de cubierta y otros de dotaciones. En radio Bio Bío y en redes sociales. Más de 5.000 alcances orgánicos por cada publicación.
- k. Vínculo permanente con campañas de Sofofa, sobre proceso constituyente. Incorporación de contenidos en redes sociales del gremio.
- l. Preparación de piezas gráficas y audiovisuales de aniversario 30 de ARMASUR. Logotipo con sus aplicaciones, pendón, video aniversario, cápsulas para estudiantes sobre por qué es lindo estudiar en el mar, y cuaderno corporativo.
- m. Elaboración de cápsulas de estabilidad para capacitación. Una manera innovadora en que se capacitará a los estudiantes de carreras marítimas en material de estabilidad. La producción de estas cápsulas se realizará a partir de mayo de 2022.



Nuestras redes sociales

f Crecimiento fan page de facebook

20 abril 2021

Fecha métrica

540 Seguidores

20 diciembre 2021

Fecha métrica

1406 Seguidores

15 abril 2022

Fecha métrica

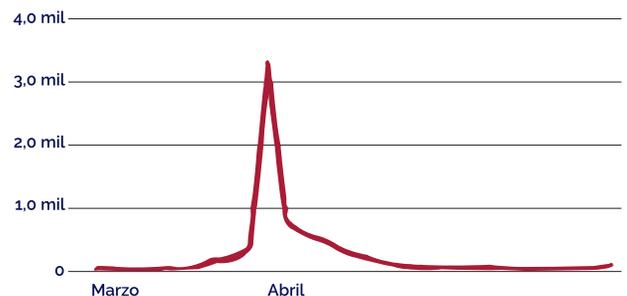
1953 Seguidores

f

Alcance página de Facebook

6,224

118,3 %





Responsabilidad Social Gremial.

Campaña Incendio Castro.

El jueves 09 de diciembre de 2021, más de 4 hectáreas de terreno con vegetación y viviendas, fueron arrasadas por un voraz incendio en el sector de la población Camilo Henríquez de la comuna de Castro en Chiloé.



ARMASUR se sumó a la campaña que liderada por SalmonChile, reaccionó la misma noche en que se produjo este incendio forestal. Nuestro gremio apoyó activamente la conexión con proveedores y compra de los insumos básicos que el municipio de Castro indicó se requerían, fundamentalmente frazadas y alimentos.

El aporte de las empresas asociadas de ARMASUR a esta campaña, fue de **\$32.000.000.**

Fotografías: www.bomberos.cl



Alianza con Sexta Compañía de Bomberos.

Durante el período que aborda la presente memoria, ARMASUR ha mantenido vigente su relación con la Sexta Compañía de Bomberos, atentos a la reactivación de las acciones en terreno que la pandemia interrumpió.





7 voluntarios de la Sexta Compañía de Bomberos de Puerto Montt, participaron en dos cursos para continuar capacitándose en la prevención y control de emergencias peligrosas.

Los temas fueron "Manejo para el control operacional de derrames de materiales peligrosos", y "Técnicas y procedimientos para control de emergencias industriales". Ambas actividades, contaron con el patrocinio de las empresas asociadas de ARMASUR: Oxsean, Cruz del Sur, CPT y Navimag.

"Manejo para el control operacional de derrames de materiales peligrosos", fue una actividad e-learning, cuyo objetivo era reconocer diferentes procedimientos defensivos de control en derrames de productos líquidos de acuerdo con protocolos de manejo de derrames bajo estándar. Tuvo una duración de 32 horas. Partió el 12 de julio, para concluir el 20 del mismo mes.



"Técnicas y procedimientos para control de emergencias industriales", tuvo como objetivo, aplicar procedimientos de control en derrames de productos líquidos, de acuerdo con protocolos de manejo de derrames bajo estándar NFPA. Fue presencial, con los resguardos sanitarios respectivos y tuvo una duración de 16 horas. Se llevó a cabo los días 13 y 14 de agosto.

El 13 de octubre de 2021, el gremio participó en la conmemoración del 96º aniversario de la Sexta Compañía. Una jornada en que los voluntarios convocaron a distintos actores con los que mantiene vínculo, y en que con todos los resguardos sanitarios, la compañía abrió sus puertas dando a conocer las actividades que realizan haciendo vida de cuartel.

Durante la ceremonia, se indicó que en sesión extraordinaria del 12 de junio de 2017, se aprobó para la Sexta, la creación de la súper especialidad de emergencias marítimo portuarias e hidrocarburos. Y en octubre de 2017, ARMASUR suscribió el convenio de mutua cooperación con ellos, para desde lo que cada institución hace, preparar a Puerto Montt como ciudad Puerto, y en tal sentido, que el borde costero cuente con una unidad bomberil capacitada y con el equipamiento, para enfrentar con eficiencia las emergencias peligrosas que se producen en este sector de la capital de la Región de Los Lagos.

En la exposición aniversario, la Sexta destacó la alianza con ARMASUR y mostró el equipamiento que las empresas asociadas del gremio aportaron, en marzo de 2021, para atender emergencias peligrosas.

Actualmente, la Sexta Compañía de Bomberos de Puerto Montt tiene 89 voluntarios, 5 de ellos insignes. Es decir, que poseen más de 50 años de servicio; 23 con más de 25, y 7 con más de 20. 80 son varones y 9 mujeres.

Para fines del primer semestre de 2022, está programada la realización conjunta de un seminario que tendrá como tema, las últimas tendencias y técnicas, para enfrentar emergencias peligrosas, en la especialidad del borde costero.

Voluntarios de la Sexta Compañía de Bomberos, capacitados durante el período 2019 – 2022, para enfrentar emergencias peligrosas en el borde costero. Las actividades han sido apoyadas por las empresas asociadas de ARMASUR.

2019:
24
Voluntarios
capacitados

2020:
25
Voluntarios
capacitados

2021:
17
Voluntarios
capacitados

20
Planificados
para **2022**

Total
86

Campaña "Tu Acción Cuenta" con Niña Planeta.



"Tu acción cuenta", es el slogan de la campaña que Noemi Manríquez, Niña Planeta de Chile y ARMASUR co - organizaron durante el verano para generar conciencia en los viajeros por mar, sobre la contaminación que producen las colillas de cigarro al ser lanzadas al océano, educando además, para que estos residuos sean depositados en los contenedores que las naves de las empresas socias de ARMASUR tienen a bordo.

Manuel Bagnara, gerente del gremio, valoró la participación de Noemí en esta campaña de cuidado medioambiental del océano sur austral. "Queremos felicitar a Noemí por su compromiso y trabajo metódico en esta campaña. Vimos su esfuerzo y dedicación aplicada. Su liderazgo es un referente para las futuras generaciones y también, para nosotros. Nos alegra e inspira poder aportar a cuidar el mar donde hacemos nuestra labor junto a ella. Agradecemos también a las



Mientras los pasajeros viajaban en las naves, pudieron escuchar y ver en videos a Noemí, Niña Planeta, contando de forma amena y didáctica, cuál es el impacto de botar las colillas y el plástico en el mar, invitándote a cuidar el océano y a dejar estos residuos en los basureros de los barcos.

empresas socias que acogieron felices esta campaña. Gracias a ellos, es posible conectarnos con sus pasajeros con esta iniciativa", concluyó.

Los mensajes se difundieron en español y en inglés.

Los videos y audios están disponibles en el siguiente link en el sitio web de ARMASUR:

<https://www.armasur.cl/noticias/armasur-y-nina-planeta/>

Plataforma avistamiento ballenas.



ARMASUR forma parte del ecosistema de la zona sur austral. En este contexto, el cuidado de las ballenas y las colisiones de éstas con los barcos, son temas importantes. Queremos tener una relación armónica con ellas y su aporte al medio ambiente. Por eso desde el 2020, participamos activamente en una iniciativa que busca reportar la presencia de estos mamíferos en zonas de navegación de las rutas que cursan nuestras empresas asociadas.

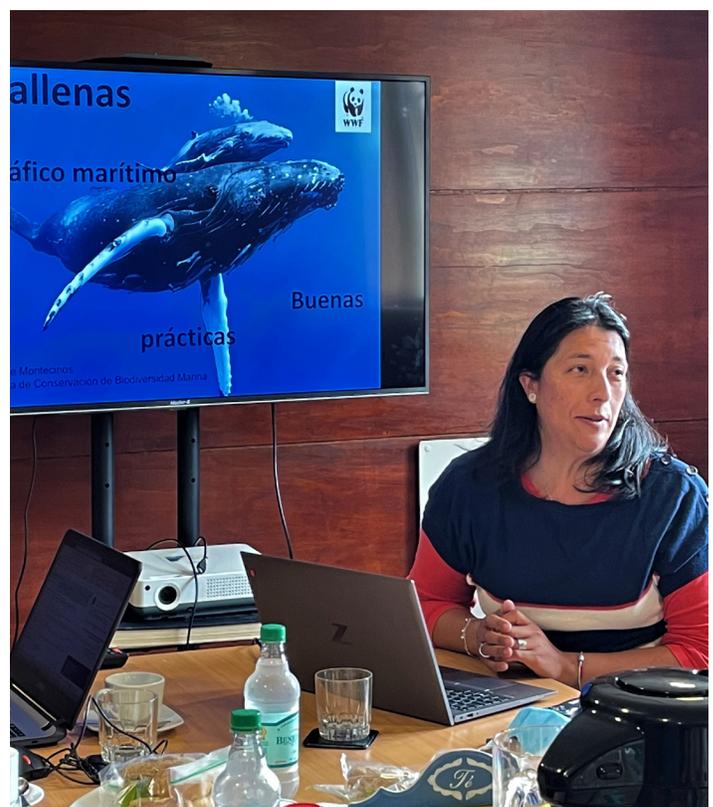
El proyecto es liderado por WWF y cuenta con el apoyo de ARMASUR e Intesal. Trata de una plataforma para reducir contacto con ballenas. El compromiso del gremio fue que sus empresas asociadas se sumaran gradualmente al uso de este sistema y que sus tripulaciones se informen sobre la ruta que siguen las ballenas en la zona sur austral y con ello, desarrollar acciones en el viaje que permitan reducir la interacción con los cetáceos, el impacto de ruido submarino y la contaminación, lo que permitirá finalmente salvarlas.

En este contexto, participan desde el inicio, Navimag, CPT y Transmarko.

Intesal lideró el diseño del sistema de monitoreo, que consideró su lanzamiento y uso como proyecto piloto, desde el 01 de enero y hasta el 20 de abril de 2022, con 10 nudos de velocidad máxima. Entrando al límite sur hasta el Golfo de Reloncaví, su uso fue verificado por la Armada cada 2 semanas, a través de su sistema informático GRAFIMAR.

La plataforma tuvo un proceso de familiarización de la temática con los actores de la cadena de valor marítima sur

austral y la generación de un manual de buenas prácticas. Actualmente está en funcionamiento en el link <https://extranet.intesal.cl/cetaceos/>



LA IMPORTANCIA DE LAS BALLENAS EN LA ZONA SUR AUSTRAL.

El Golfo Corcovado es el sitio más importante de alimentación para la ballena azul. Dicha población del hemisferio sur es la población más pequeña del mundo de esta especie.

La población de ballenas en la zona es acústicamente única en el mundo. Incluso en relación con las otras ballenas azules del globo.

El 90% del transporte en el mundo es marítimo. El impacto acústico con ruido submarino de las naves, impide la comunicación entre especies para la reproducción y también para conectarse con su alimento. El proyecto de trabajo conjunto entre ARMASUR, Intesal y WWF, responde a cómo hacemos que esto baje.

Es importante considerar lo que se está haciendo con éxito en otros países en la materia. Hay ejemplos de medidas implementadas en temporada de ballenas en Canadá, y también en Panamá. En este último país, se ha logrado una reducción del 75% de los gases contaminantes y de 15 mil toneladas de CO₂.

Un escenario ideal de velocidad de navegación es 8 nudos, con una probabilidad de 0,17 c/95% IC. Para el presente proyecto, la velocidad que se concilió como adecuada fue de 10 nudos de velocidad de navegación.

En Chile, la Gobernación Marítima de Castro cuenta con la resolución 12600/339, que entrega lineamientos voluntarios para aplicar en temporada de ballenas.

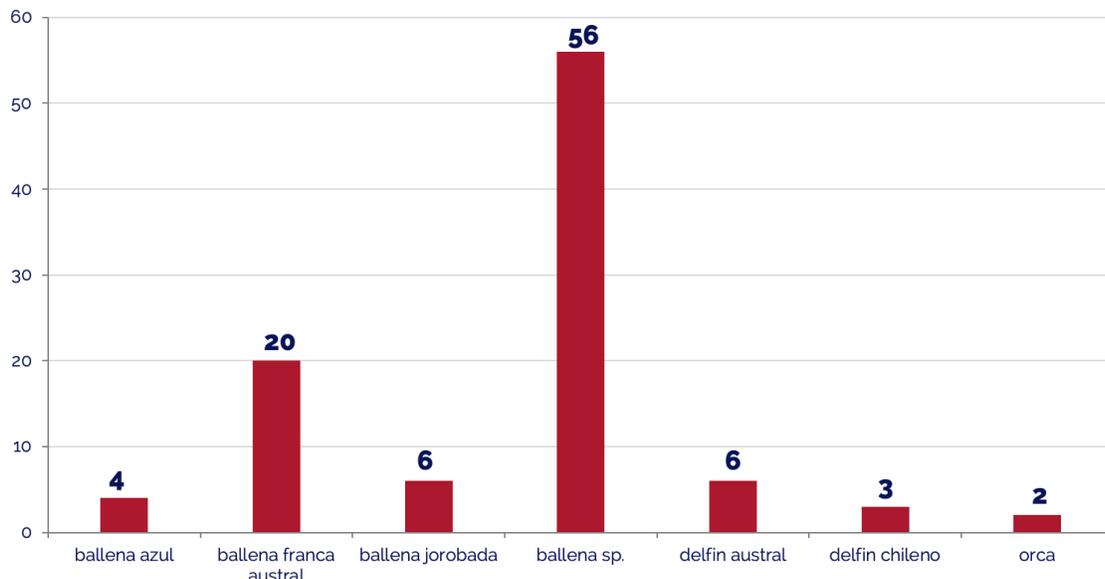


CONCLUSIONES IMPLEMENTACIÓN DE PLATAFORMA ENTRE ENERO Y ABRIL DE 2022.

- 1 El mayor registro de avistamientos fue reportado entre el Golfo de Corcovado y el Canal Moraleda.
- 2 La ballena sp. seguida de la ballena franca austral, fueron mayormente reportadas entre el período 5 febrero al 25 de marzo.
- 3 Los avistamientos se produjeron con mayor frecuencia durante horario de tarde.
- 4 Entre el 15 y el 18 de marzo fue identificada la mayor cantidad de grandes cetáceos.
- 5 Es muy probable registrar nuevamente los mismos ejemplares en periodos diferentes. Sin embargo, se logra visualizar el área geográfica donde se encontraron durante esta primera exploración.



Se avistaron en total **97** ejemplares



<https://extranet.intesal.cl/cetaceos>

Énfasis en la agenda social.

Rol vital del gremio como elemento estratégico de sostenibilidad gremial y empresarial, en las actividades desarrolladas en el borde costero.

Integración de actores del borde costero a las actividades productivas y de servicios en nuestro territorio marítimo.

Desde hace casi tres años nos encontramos trabajando activamente con actores sociales relevantes del borde costero como la pesca artesanal. Hemos integrado dicho sector en actividades que realizan nuestros asociados (dotaciones, operador portuario, etc) Además hemos sido "facilitadores" en la relación con actividades productivas, en especial, la salmónica. Proyectos de desarrollo técnico - ambiental, proyectos de desarrollo de algas en concesiones en descanso, retiro de mortandad, emprendimientos de la pesca artesanal al servicio de la industria, mejora en las capacidades de gestión en la administración de caletas y plantas como servicios portuarios y de insumos para la industria, son algunos de los ejemplos que están en distintas fases de desarrollo y que se han constituido en una gran alianza con desarrollos genuinos y con apoyo de base social.

El rol de la pesca artesanal en representar a los constituyentes y a la propia convención constitucional, la inconveniencia de establecer derechos de los pueblos indígenas por sobre el resto de la sociedad y los graves efectos que ello puede traer no sólo a la pesca artesanal sino a las distintas actividades que se realizan en el borde costero son motivos de profunda preocupación y de rechazo. Esto, además, se lo están representando al gobierno y a distintas autoridades.

Actividades y relación con organizaciones sindicales y federaciones.

Hemos encontrado, por regla general, una buena recepción y comunión de ideas en cuanto a cómo promover el desarrollo de la marina mercante. Si bien existen sectores sindicales críticos a la gestión tanto del gremio como de nuestras empresas asociadas, podemos ser claros y categóricos en que en el plano de la confrontación de posiciones, evidencias objetivas, argumentaciones y un real propósito de desarrollar la marina mercante, eliminando o minimizando "cuellos de botella" cada vez recluta más adherentes en el mundo laboral. Estimamos que estamos cada vez más cerca de formar un frente amplio de trabajo para lograr que nuestra bandera sea más competitiva y lograr atraer buques de propietarios nacionales que navegan con banderas de conveniencia. La mirada es común y no existe disenso en que para que ello ocurra, se requiere ampliar de forma muy importante la reclutación de personal embarcado y gente de mar por la base.



ARMASUR apoya diversificación de Caleta Anahuac.



Este plan de desarrollo consideró la co – creación con Caleta Anahuac, de flujos de caja proyectados para hacer un análisis comercial formal, quedando instalada la gestión en los procedimientos administrativos de la unidad. El desarrollo comercial para que la Caleta crezca sana, fue acompañado por un programa de voluntariado corporativo, conformado por ejecutivos de la industria del salmón y de la industria naviera, que conformaron un directorio temporal de Anahuac, y que en conjunto con la directiva y equipo administrativo de esta última, formularon un plan comercial para el 2021.

Este plan tuvo como valor agregado la vinculación entre la pesca artesanal y la industria salmonera. Con la formulación de ideas, propuestas, proyectos, teniendo una situación de ganar – ganar.

Lo anterior, se complementó con la creación y ejecución de jornadas de diálogo entre los socios del sindicato y las personas a cargo de la actividad comercial, para resolver las barreras de comunicación que había y construir un mapa de conflictos, con el objetivo de resolver éstos.

Concluido el sistema de voluntariado corporativo, contando con una estrategia comercial más armada, se revisó la estructura organizacional del sindicato.

Este trabajo contó con el financiamiento de ARMASUR y del programa PEM Salmón Sustentable, de CORFO.

El programa de intervención, entregó como resultado la redacción de una metodología de relacionamiento comunitario que releva las oportunidades de desarrollo al integrar la

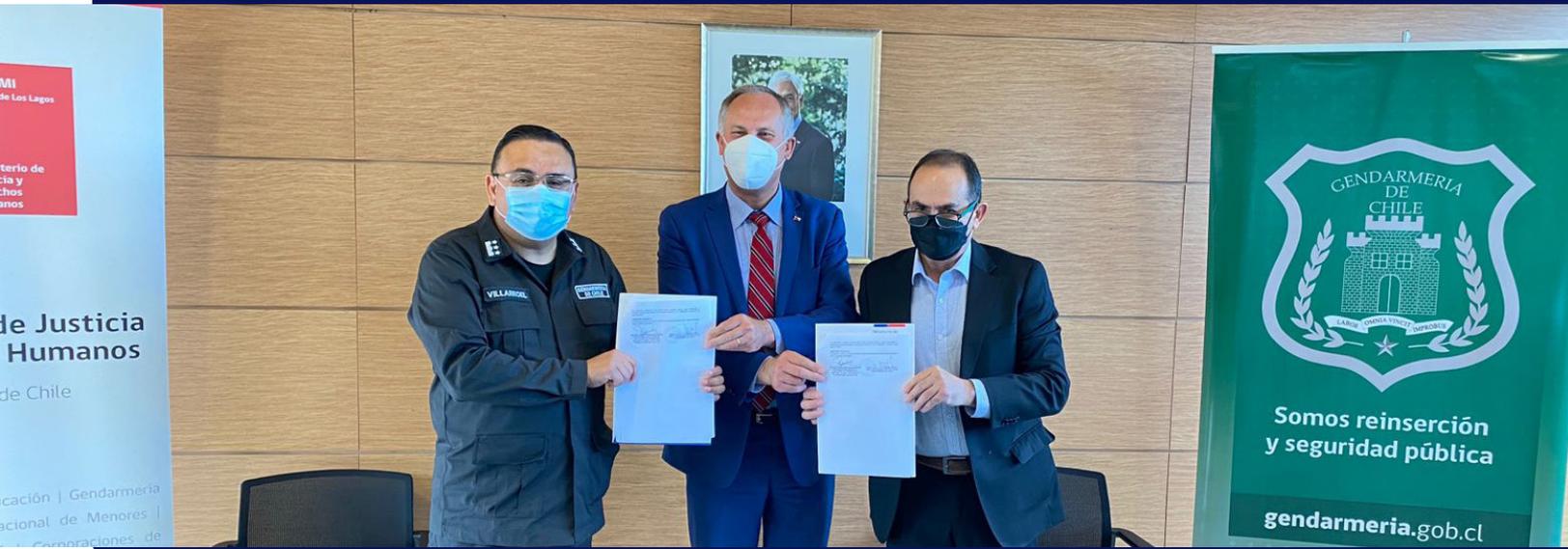
Caleta con la industria salmonera, modelo replicable para otras unidades de pescadores artesanales similares a Anahuac, a lo largo de la zona sur austral.



En su intervención de saludo a ARMASUR por cumplir 30 años de vida, Juan García, presidente del sindicato de Caleta Anahuac, valoró el proceso vivido de la mano del gremio y Fundación Simón de Cirene. "Tuvimos que hacer un trabajo bastante minucioso en el tema de auditoría, de cómo funcionaban los negocios y eso se plasmó en el plan de gestión que se hizo con la Fundación Simón de Cirene, que ARMASUR puso a disposición para nosotros. Logramos el éxito, entregamos ese plan de gestión y hace unos pocos días atrás, recibimos la Caleta por 30 años más. Agradecemos profundamente a ARMASUR por haber sido participes de este evento histórico", concluyó.

Proyecto + R:

ARMASUR suscribe convenio con Gendarmería, para que personas privadas de libertad trabajen en empresas asociadas del gremio.



Un convenio para desarrollar actividades conjuntas de cooperación y generación de condiciones que faciliten la capacitación, formación del trabajo y la colocación laboral de personas que cumplen condenas en el sistema cerrado, abierto y postpenitenciario, para su efectiva reinserción social en la Región, fue suscrito entre la Asociación Gremial de Armadores del Transporte Marítimo, Fluvial, Lacustre y Turístico Sur Austral ARMASUR A.G. y Gendarmería de Chile.

El acuerdo se enmarca en la iniciativa Proyecto + R, política de gobierno liderada por el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos como coordinador, y que a nivel regional está en manos de la Seremi de Justicia. Fue firmado por el presidente de ARMASUR A.G., Héctor Henríquez Negrón, y por el director regional de Gendarmería, coronel Pedro Villarroel Camilo, en una ceremonia con todos los resguardos sanitarios, hecha en el Edificio Sector Justicia de Puerto Montt.

El seremi de Justicia, Alex Meeder Thiers, destacó la importancia del convenio suscrito. "Estoy muy contento de haber sido testigo de la firma de este acuerdo entre ARMASUR y Gendarmería de Chile en la Región de Los Lagos. Es significativo, porque los armadores están accediendo a dar espacios laborales a personas que han estado en conflicto con la justicia penal. Personas que han sido intervenidas por parte de Gendarmería durante los años en que han estado bajo la custodia y vigilancia de esta institución. Reitero mis agradecimientos a ARMASUR y a los profesionales de Gendarmería que han hecho posible la celebración de este convenio que marca un hito de colaboración público privada en nuestra región", indicó.

El presidente de ARMASUR Héctor Henríquez, explicó que la firma del convenio es una acción consecuente con lo que están convencidos debe ser el rol articulador de los gremios y en lo particular, con el trabajo que realizan conectando la

realidad de la comunidad general, con la de la marina mercante del sur austral donde sus asociados hacen su labor. "Como ARMASUR siempre estamos participando en la formación, titulación, capacitación e integración de las futuras generaciones que ven en el mar su vocación. Pero también nos preocupa cómo podemos relacionarnos mejor cada vez con las comunidades, y en este marco nace este acuerdo que hemos suscrito con Gendarmería para tener reinserción social de las personas que están o han estado privadas de



libertad, y partimos con una acción concreta. Un plan piloto con nuestra empresa asociada Transmarko, para que estas personas participen en él", indicó.

Los primeros beneficiados con este acuerdo son 11 internos del Complejo Penitenciario de Puerto Montt, quienes actualmente están realizando un curso de soldadura y estructuras metálicas, el que finalizará en febrero, según lo expuesto por el director regional de Gendarmería, coronel Pedro Villarroel.

"A través del proyecto +R, actualmente hay 11 personas privadas de libertad que están realizando un curso de soldadura y estructuras metálicas que está enfocado hacia las necesidades de las empresas socias de ARMASUR. Cuando finalice ese curso y se efectúe la certificación respectiva, buscaremos propender hacia la inserción laboral de esos internos a través de permisos de salida hasta que cumplan sus condenas", explicó el coronel.



Acciones, estudios e informes.

El siguiente es un resumen ejecutivo de los temas que movilizaron la agenda estratégica del gremio en el tiempo que aborda la presente memoria de gestión.

Proyecto apertura de cabotaje.



El 11 de agosto del 2021, ingresó a la Cámara de Diputadas y Diputados, el mensaje presidencial 156-369 *"con el que inicia un Proyecto de Ley que modifica la Ley de Fomento a la Marina Mercante y la Ley de Navegación, para fomentar la competencia en el mercado del cabotaje marítimo"*, impulsado por el pasado gobierno a través del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo. Con esa denominación, se buscaba modificar el artículo 3ero de la Ley de Fomento a la Marina Mercante que establece obligación de bandera chilena para realizar cabotaje, y el artículo 11 de la Ley de Navegación que indica requisitos de nacionalidad.

La iniciativa, fue calificada por ARMASUR como inoportuna, sin legitimación que además perjudica fuentes laborales y formación de trabajadores mercantes, promueve competencia desleal, afecta la soberanía y la seguridad del país, desconoce la realidad de la macro zona sur austral, vulnera tratados internacionales, derecho marítimo, y que finalmente el resultado no será en ningún caso

mayor competencia, sino el reemplazo de la bandera chilena por banderas de competencia. Además, ARMASUR encargó un estudio pormenorizado del proyecto a los abogados expertos Claudio Barroilhet y Max Genskowsky.

Todas estas ideas fueron planteadas a través de cartas de la asociación gremial al Sr Presidente de la República y expuestas en profundidad en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones de la Cámara de Diputadas y Diputados durante noviembre de 2021 donde además de ARMASUR, expusieron actores como el Ministro de Economía, ANA, Alianza Marítima de Chile, ENAP y SIOMA, entre otros. Junto con ello durante el periodo se socializaron estas ideas también con otros actores relevantes, tales como agrupaciones de trabajadores y de pesca artesanal. El proyecto fue aprobado en general por la comisión antes nombrada, y actualmente se está a la espera de las prioridades legislativas del gobierno entrante para conocer el camino a seguir.

Ley supersol.



"Proyecto de ley que modifica el Decreto Ley N°2.222, la Ley de Navegación, para establecer responsabilidades ante la ocurrencia de accidentes marítimos". Este es el título de la moción parlamentaria ingresada el 15 de mayo de 2020, que busca, como su título indica, modificar la Ley de Navegación. A tal efecto, la moción ha sido analizada y modificada por las comisiones de Pesca, Acuicultura e Intereses Marítimos y la de Defensa Nacional. Al respecto, ARMASUR ha trabajado con gremios de pesca artesanal impulsores del proyecto, con el fin de conocer y mejorar la propuesta, dado que, a juicio de todos los actores, el proyecto inicial no cumplía con su objetivo.

Originalmente, una de las propuestas incluía la prohibi-

ción del uso del piloto automático, lo que contravenía la legislación marítima y tratados suscritos por Chile. En tal sentido, el trabajo de mejora ha permitido que de acuerdo con lo tramitado aquella prohibición ya no exista. Tanto los trabajadores como el legislador concordaron que es más efectivo buscar un uso adecuado de la herramienta más no su prohibición. El proyecto se encuentra esperando pasar a la tabla de la Cámara de Diputadas y Diputados. Además, ARMASUR aboga por un uso coordinado del espacio marítimo y en tal sentido, envió información a legisladores de la zona respecto de cómo se realiza este ordenamiento en países y zonas más desarrolladas, a través de rutas de tráfico protegidas y correcta delimitación de zonas para otras actividades.

MLC. Eliminación día calendario.



El estado de Chile, inició en el año 2015, el proceso de ratificación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT (MLC, 2006). Éste fue aprobado y ratificado por el Congreso Nacional el 2017 y posteriormente correspondió iniciar todos los procesos administrativos, legales y reglamentarios, para la implementación que el Convenio exige. Así, el año 2018 a través de una instancia tripartita (8 agrupaciones de gente de mar, 2 agrupaciones de armadores, 6 instituciones públicas), de la que fue parte ARMASUR, denominada Comisión Temática de Implementación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, se entregó el informe que contenía el trabajo encomendado.

Luego de aquello, el ejecutivo ingresa durante el año 2020 un Proyecto de Ley que adecúa el Código del Tra-

bajo al Convenio sobre el Trabajo Marítimo. Durante su tramitación, ARMASUR expuso en la Comisión de Trabajo y Previsión Social del Senado de la República, remarcando los amplios acuerdos alcanzados en la comisión antes mencionada. La Ley fue finalmente promulgada el 21 de septiembre de 2021. Producto de este trabajo, se logró la modificación del Artículo 116 del Código del Trabajo que pasó de regular el día calendario a regular periodos de 24 horas. Siendo este un objetivo de muchos años para la Asociación, es importante consignar que la modificación alcanzada nos pone a la par de todos los otros medios de transporte nacionales y del funcionamiento de la industria a nivel mundial.

Inspección de naves.



Uno de los temas técnicos más relevantes de la Marina Mercante dice relación con el Servicio de Inspección de Naves. La actividad centrada en la ciudad de Puerto Montt da cuenta de la insuficiente capacidad del servicio, toda vez que somos una industria que funciona 24/7. Por ello, ARMASUR a través de cartas respaldadas con evidencia objetiva dirigidas a las autoridades pertinentes, informó respecto de lo que se identificó como tres áreas donde existen falencias y está la posibilidad de mejora con un importante impacto en la actividad.

Servicio de Inspección de naves

- Disponibilidad de servicio.
- Agendamiento.

Inspecciones

- Respaldo Normativo.
- Emisión de informe.
- Pertinencia de códigos 17.

Inspectores

- Criterios aplicados.

Producto de las citadas comunicaciones, la Autoridad respondió y se gestionó la formación de una mesa que se dedique a estudiar estos temas y sus posibles soluciones.

De aquella mesa, han surgido antecedentes y soluciones tales como:

- Nuevos inspectores para la zona.
- Agendamiento quincenal.
- Personal disponible el fin de semana.
- Emisión de informe de inspección in situ.
- Revisión de códigos 17 por parte del Gob. Marítimo.
- Estas, y otras medidas que se seguirán estudiando y aplicando en la mesa ya constituida, implican una mejora sustantiva en el servicio y por ende el efecto se extiende también a la logística de la industria completa.

Sistema de máquinas desatendidas.



Las naves con sistema de máquinas desatendidas, es una realidad mundial que responde al avance de los tiempos y a las necesidades operativas de las industrias asociadas al tráfico marítimo. Aquello, en Chile poseía una regulación que no respondía a las necesidades actuales. En ese contexto, ARMASUR, solicitó a la autoridad marítima la formación de una instancia de trabajo que permitiera explorar los upgrades necesarios.

La instancia de trabajo, en reuniones virtuales y presenciales, arrojó tres posibilidades o escenarios que permitirían avanzar en la certificación de naves con máquina desatendida:

- Nave certificada UMS por casa clasificadora.
- Nave que alguna vez contó con certificación UMS pero que no está vigente.
- Nave que buscará clasificación UMS a través de un proyecto que deberá ser certificado por la Autoridad Marítima.

Actualmente el trabajo está centrado en la generación de un documento que permita establecer las consideraciones para entregar certificación UMS y ARMASUR impulsa aquella idea centrada en la realidad de navegación del sur de Chile, conociendo sus rutas y naves e integrando aquellas particularidades a los requisitos para la obtención de la certificación.

Circular 071.



El año 2019, la Autoridad Marítima envió el borrador de una "Circular que establece los principios relativos a la dotación mínima de seguridad, sus directrices, responsabilidades, orientaciones y el marco para su determinación." El análisis del Comité Técnico del gremio, indicó que aquella circular no respondía a la realidad de la zona y que era absolutamente perjudicial para la actividad. Las observaciones de ARMASUR fueron enviadas durante noviembre de 2019 y la circular O-71/36 es finalmente publicada en mayo de 2020. Ante este hecho, el directorio traza un plan de acción y se forma un comité ad - hoc que representa formalmente al gremio en una mesa de trabajo con la Autoridad Marítima a la que fue invitado, con la mesa en funcionamiento, la circular prorroga su entrada en vigencia. El trabajo técnico del gremio se centra en defender la realidad sur austral, su particular navegación en aguas interiores, la existencia de una base laboral, la guardia del Capitán y Jefe de Máquinas y temas como la retroactividad entre otros. En

octubre de 2020 se sostiene la última reunión de trabajo con la Autoridad Marítima en Valparaíso, y se queda a la espera del trabajo interno de la Autoridad que a mediados de 2021, publica una nueva versión en el Diario Oficial. Esta última tampoco daba cuenta de lo expuesto por ARMASUR y se decide continuar por la vía legal. El trabajo incluyó ahora un catastro completo entre asociados y no asociados, con el fin de contar con la mayor cantidad de datos objetivos que permitieran un correcto trabajo al equipo de abogados.

En diciembre de 2021, se postergó la entrada en vigencia de la circular y existe una nueva instancia de diálogo, en la que ARMASUR insistirá en lo que considera intranstable, que es la realidad de la navegación en aguas interiores.

Naves menores.

El gobierno del Presidente Sebastián Piñera, ingresó en abril de 2021 un proyecto de Ley "que modifica la Ley General de Pesca y Acuicultura, en materia de espacios de habitabilidad de embarcaciones pesqueras artesanas y embarcaciones menores prestadoras de servicios a la acuicultura". Dentro de su articulado también se postuló la modificación del artículo 4to de la Ley de Navegación, que buscaba determinar que "Son naves mayores aquellas cuyo arqueado bruto es de cien o más y naves menores todas aquellas cuyo arqueado bruto es menor a cien." Lo que fue finalmente aprobado. Durante su tra-

mitación, ARMASUR se reunió con actores de la industria para aunar esfuerzos por lograr especialmente esta modificación, salvaguardando dos conceptos. Primero, el bienestar de las tripulaciones, contando con los espacios de habitabilidad necesarios para su correcto desarrollo y desempeño, y segundo, la posibilidad de liberar dotaciones de nave mayor de embarcaciones de entre 50-100 AB que hoy ya no son necesarias en esos tamaños y pueden ayudar a aplacar el déficit de dotaciones existente en la industria. La Ley entrará en vigencia el 16 de julio de este año.



Los asociados de ARMASUR que cuentan con naves menores, participaron en la revisión de reglamentos de construcción, estabilidad y sujeción de la carga y habitabilidad de estas naves.

Participación en proceso constituyente.



El proceso constituyente del país desarrollado desde el año pasado ha constado de instancias de participación, en las cuales, como ARMASUR, hemos buscado aportar desde nuestra visión regional al debate nacional. Siendo así, hemos participado en cabildos abogando por descentralización, impuestos locales, desarrollo de recurso humano local entre otros temas. Además, fuimos invitados a participar de la Comisión de "medio ambiente, derechos de la naturaleza, bienes naturales comunes y modelo económico". En aquella instancia, representados por el gerente general, expusimos respecto del

modelo de desarrollo de la industria del cabotaje del sur austral, su identificación con los habitantes de la zona y el impacto en la calidad de vida de todos quienes comparten el citado territorio.

Actualmente, nos encontramos realizando constante seguimiento del trabajo de la Convención Constitucional, centrados en aspectos de emprendimiento, medio ambiente y territorios marítimos, con la finalidad de participar y aportar con el conocimiento adquirido en aquellas temáticas.

Modernización estatutos.



A través de un constante proceso de revisión y análisis de nuestros estatutos y de otros gremios, durante el 2021 se realizó un trabajo interno con asesoría legal, para la actualización de los estatutos que nos han acompañado desde nuestros inicios.

La propuesta, representa una actualización acorde con los tiempos que se viven en aspectos tales como: objeto,

fomento de la competitividad de la industria, deja expresa y formalizadas disposiciones de la FNE de los últimos años, requisitos para asociarse, obligaciones de los asociados, opciones de financiamiento, conformación del directorio y comités, entre otros.

La propuesta será presentada a los asociados en la asamblea ordinaria de 2022 y sometida a votación.

Reglamentación de formación marítima regional.



Uno de los principales aspectos de trabajo de ARMA-SUR, se relaciona con la formación de capital humano. Siempre se ha buscado potenciar a los jóvenes de la zona, a través de la creación de carreras técnicas, del apoyo a liceos de la región, de la creación del primer Buque Escuela de formación civil, etc. En este contexto, también está el constante estudio y del camino que ya han seguido países más desarrollados que el nuestro, principalmente cuando cuentan con realidades geográficas similares. Siendo así, es que el espíritu de trabajo siempre ha sido buscar adecuar la reglamentación nacional a la realidad de la navegación en aguas interiores que es absoluta en la zona. Tal como se realiza en otros lugares.

Junto con ello, la coyuntura de la crisis de personal embarcado hace necesario revisar también la reglamentación en búsqueda de la dinamización necesaria que permita cumplir los objetivos de formación, pero también de aportar y ofrecer una carrera atractiva.

La solicitud constante de parte de la Asociación hacia la autoridad marítima de concordar esfuerzos para conseguir los objetivos compartidos, han sido formalizadas a

través de una instancia de trabajo formal, con participación de todos los actores de la industria. Esta mesa de trabajo ha permitido, durante el 2021 la implementación de medidas tales como:

- Motoristas de Pesca habilitados para Marina Mercante.
- Disminución tiempo de práctica. En virtud que la actividad entrega una gran cantidad de maniobras en un lapso de tiempo acotado.
- Ascenso de oficiales de puente y de máquina, a plazas superiores.
- Que el CIMAR toma exámenes en simulador de máquina y puente en PMO.
- Distinción especial en DS 127, para navegación doméstica.

Todo aquello, gracias a la constante participación y entrega de datos por parte de los asociados que permiten defender las posturas del gremio dentro de la mesa. El objetivo último, sigue siendo un reglamento exclusivo para navegación en aguas interiores, tal como existe en diversos países del mundo.

Créditos imágenes.

Fotografías:

Aportes de ARMASUR.

Aportes de banco de imágenes de periodista de ARMASUR Dalma Díaz Pinto.

Aportes de banco de imágenes de pago de www.shutterstock.com y www.canva.com





30 años
ARMASUR
Conectando el sur austral de Chile al Mundo



@ArmasurG



@armasurag



@ArmasurA.G.

www.armasur.cl