Puerto Montt Lunes 26 de Septiembre 2022

Efectos de las indicaciones ingresadas por el ejecutivo, al proyecto de ley que modifica el Código del Trabajo con el objeto de reducir la jornada laboral (boletín 11.179-13) en la industria marítimo portuaria del sur austral



- Mantiene jornada de 56 horas semanales.
- Mantiene pacto de horas extras sin límite (Art. 31 C. Trabajo)
- Reduce Jornada semanal de 48 a 40 horas cuando nave permanece en puerto en día Domingo o festivo.
- Incrementa el pago en 5 horas semanales con el recargo de hora extra.

Efectos

1. Aumento de los costos por incremento en 5 horas semanales que se pagarán con el recargo de una hora extraordinaria, lo cual se suma a las 11 horas que hoy se pagan con ese recargo.
2. Afecta mayormente la competitividad de las naves de tamaño reducido (< de 1000 AB que representan más del 75% de la flota nacional) de propiedad de Armadores pequeños y/o medianos.
3. Lo anterior, promueve concentración en una industria, afortunadamente, altamente desconcentrada (existen decenas de controladores de naves mayores y cientos de naves menores).
4. Aumento de costos en servicios de conectividad impacta principalmente a personas vulnerables que habitan en los lugares más aislados.
5. Reducción de la jornada semanal de 48 horas a 40 horas cuando el buque se encuentra en puerto resulta inaplicable.



ARMASUR
Conectando el sur austral de Chile al Mundo

Nuestros asociados (60% Sur austral)



03
11
09
04
05
01

33
ASOCIADOS

7.000
EMPLEOS DIRECTOS

300.000
Zarpes

164
NAVES Mayores

¿Como es Chile?

Línea costera relativamente pareja.

La **conectividad es terrestre:** Ruta 5 conecta Chile sin interrupciones desde el límite con Perú hasta Puerto Montt.

Corresponde al 62% del territorio y 94% de la población del país *(El centro real de Chile continental está en Coronel)* .



Paralelo 41°

Denominada zona sur austral.

+ 5000 islas e islotes que representan 14% de superficie del país.

Conectividad es marítima o marítima-terrestre.

Corresponde al 38% del territorio y 6% de la población del país.



41° Sur

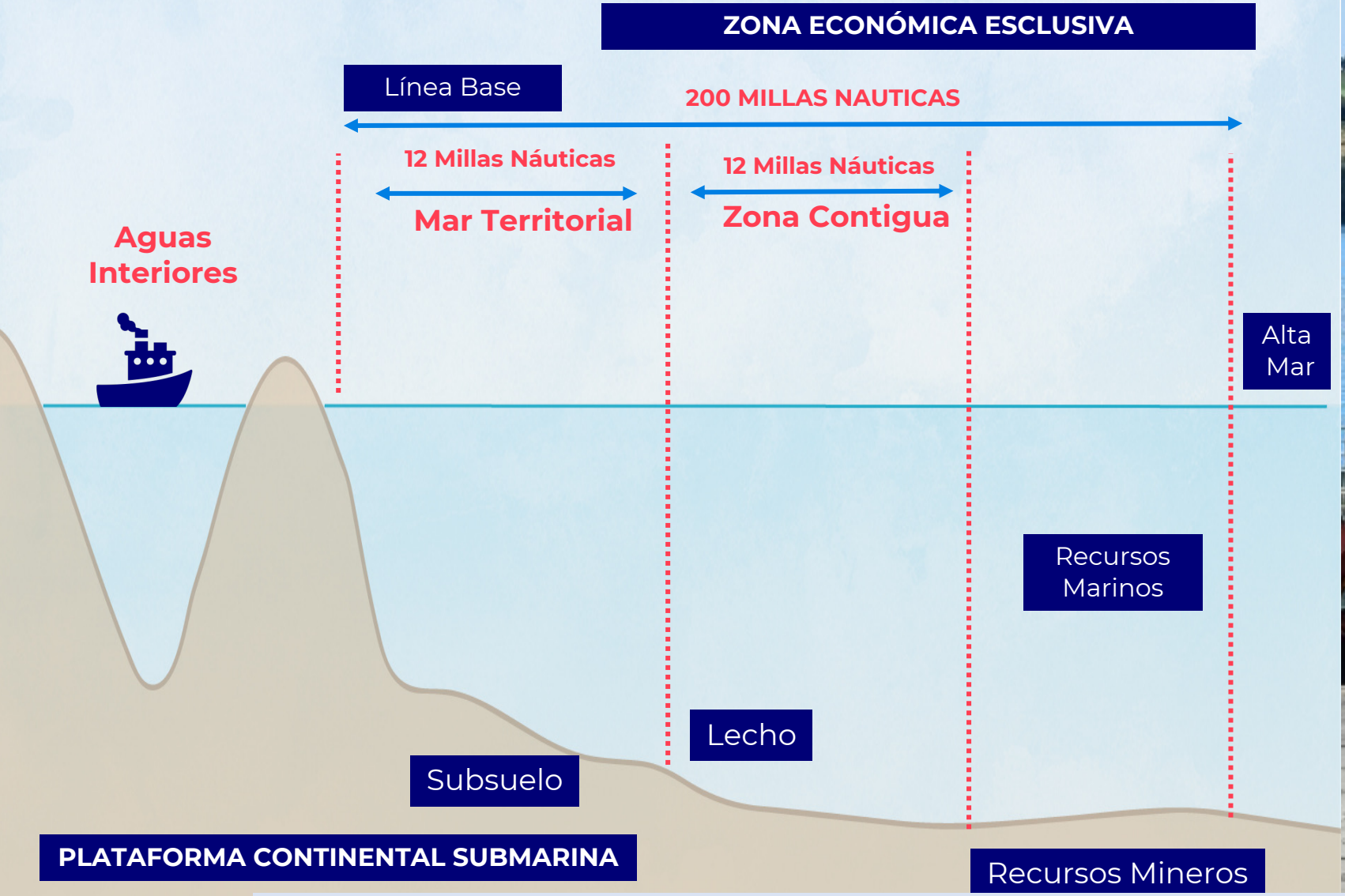
- Geopolítica.
- Soberanía.
- Reserva Naval.
- Integración Territorial.
- Conectividad Marítima es vital.







¿Dónde navega la marina mercante sur austral?







CABOTAJE DE CONECTIVIDAD

+ 70 Naves Mayores
+220.000 Zarpes-Recaladas/Año.
+ 900 Tripulantes + Oficiales.





SERVICIOS A LA ACUICULTURA

190 Naves Mayores.
2,5 MM Carga transportada
180.000 Recaladas al año.
2.500 Tripulantes + Oficiales.





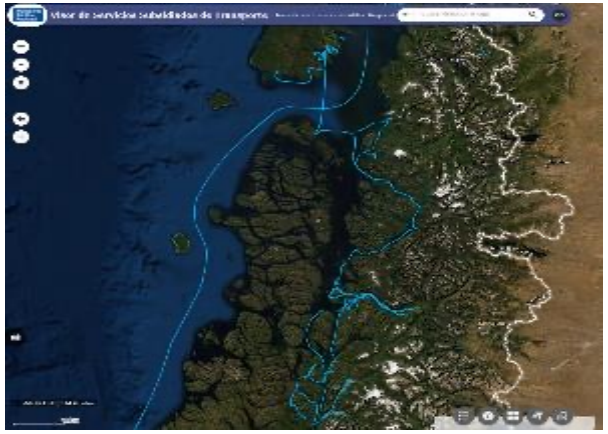
TURISMO DE INTERESES ESPECIALES

8 Naves Mayores.
800 Viajes/año.
70.000 Pax/año.
+ 300 Tripulantes + oficiales.











Servicios de conectividad

X Región	XI Región	XII Región

- + de 150 servicios de conectividad
- > 90% servicios subsidiados
- Prestación en naves mayores y menores
- Predomina tamaño reducido (<1.000 AB)
- Escenario actual complejo por escalada costos







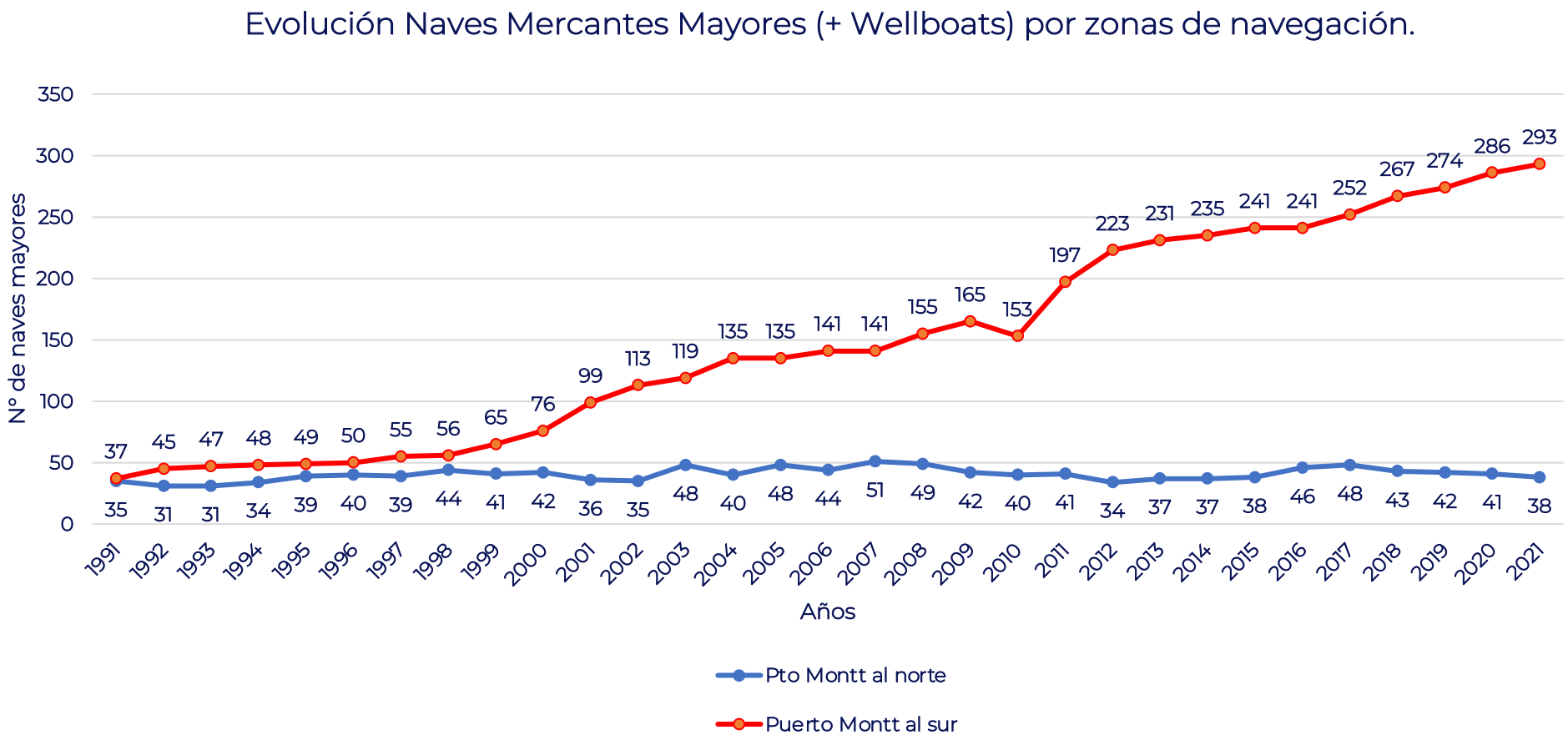






- Espiral virtuosa alianza Público – Privada
- En los últimos 20 años, las naves, mejoraron significativamente en estándar, capacidad de carga y pasajeros, acomodaciones a bordo para tripulaciones y pasajeros.
- Las instalaciones portuarias, rampas e infraestructura también han incrementado considerablemente su estándar.

Evolución número de naves mayores





Navegación sur austral

+ del 90%
Recaladas **Nacionales.**

75%
Dotaciones de **Naves Nacionales.**

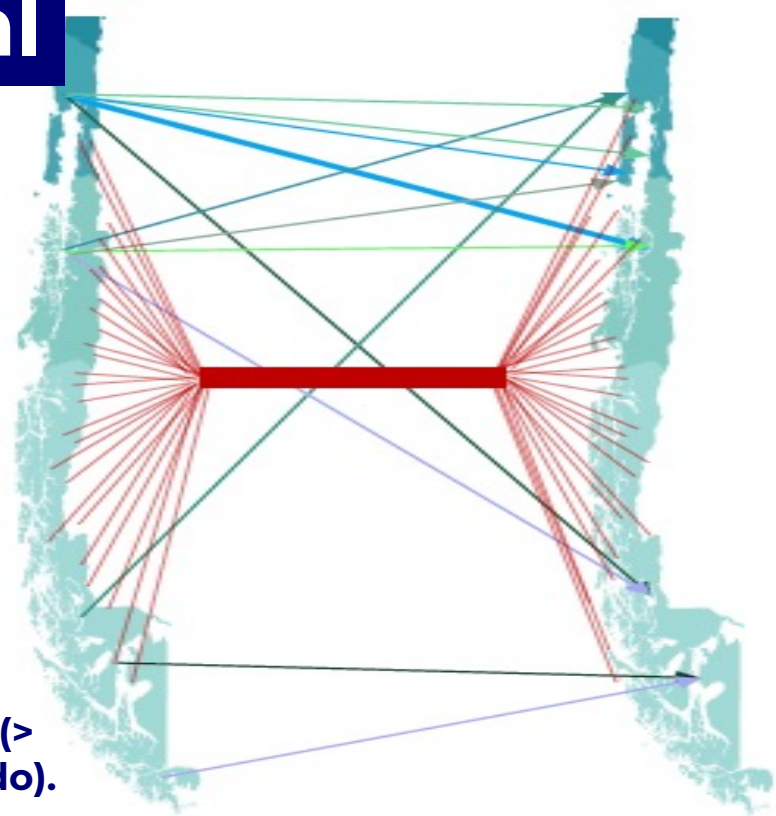
+ 85%
Naves mayores de la Flota Nacional (331 naves).

+ de 3.500
Personas **Embarcadas.**

20.000
Empleos **Directos e Indirectos.**

Navegación **aguas Interiores.**

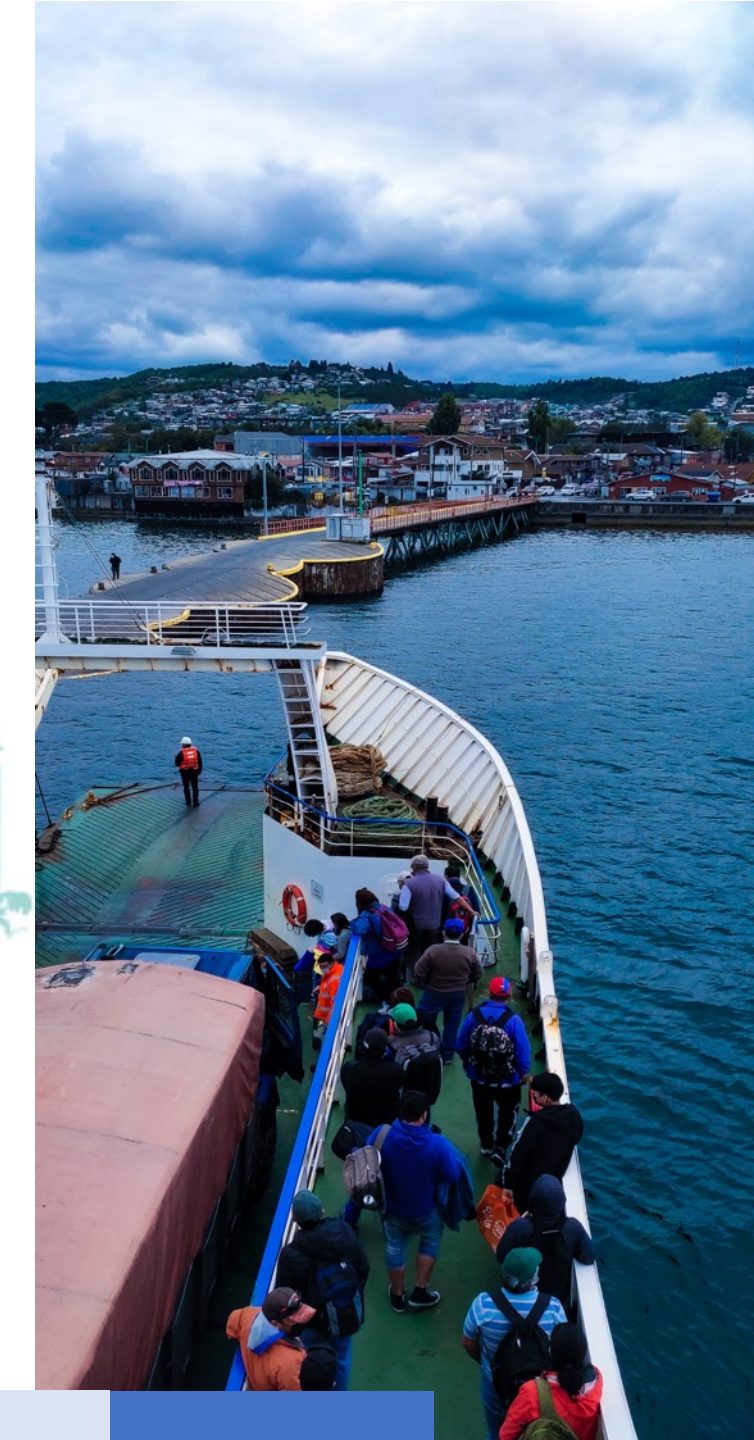
+ 200
Servicios **Conectividad (> 90% subsidiado).**



+400.000

Zarpes - Recaladas efectivas/año.

- Baja capacidad de carga.
- Naves tamaño reducido.
- Infraestructura acotada.
- Mercado desconcentrado.
- Territorio fragmentado.
- Conectividad esencial.



Segmentación de la Industria Marítima

76%
NAVES < 1000 AB
NAVES DE TAMAÑO LIMITADO

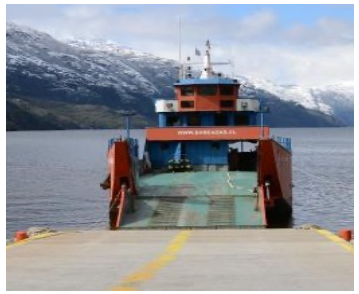
50%
Costos Operativos

AB > 50.000





AB < 1.000





TIPO DE NAVE	<500 AB	Entre 500 – 1000 AB	Entre 1000 – 5000 AB	> 5.000	TOTAL
Conectividad + Carga + Turismo	137	55	46	23	261
Transporte de peces vivos	20	25	25		70
Remolcadores	71	1	1		73
TOTAL	**228**	**81**	**95**		**404**

76%

Comparativo modalidades de embarco

	DÍAS		
	Períodos Embarco	Descansom ensual	Total descanso en 180 días
Navegación Marítima Internacional MLC	180	5	30
Bandera chilena cabotaje sur austral	30	15	90

Régimen de Embarco (días de embarco: días de descanso)	%
20:20 - 15:15 - 2:2	4,7
30:15 - 28:14 - 20:10 - 14:7	22,5
29:13	4,4
28:12 - 21:9	11,3
24:10	5,6
21:8	7,1
45:22	19,6
30:10	8,4
22:7	12,0
90:30	4,4

- Tipo de Servicio.
- Zona de Navegación.
- Factibilidad de Asistencia.
- Frecuencia de Recaladas.
- Tamaño Reducido Naves <1.000 AB
- Condiciones de la Nave.
- Otras.

PROMEDIO PONDERADO	30:15



Formación

- Rol preponderante de las empresas
- Liceos TP
- Carreras Marítimas Universidad de Los Lagos
- Buque escuela

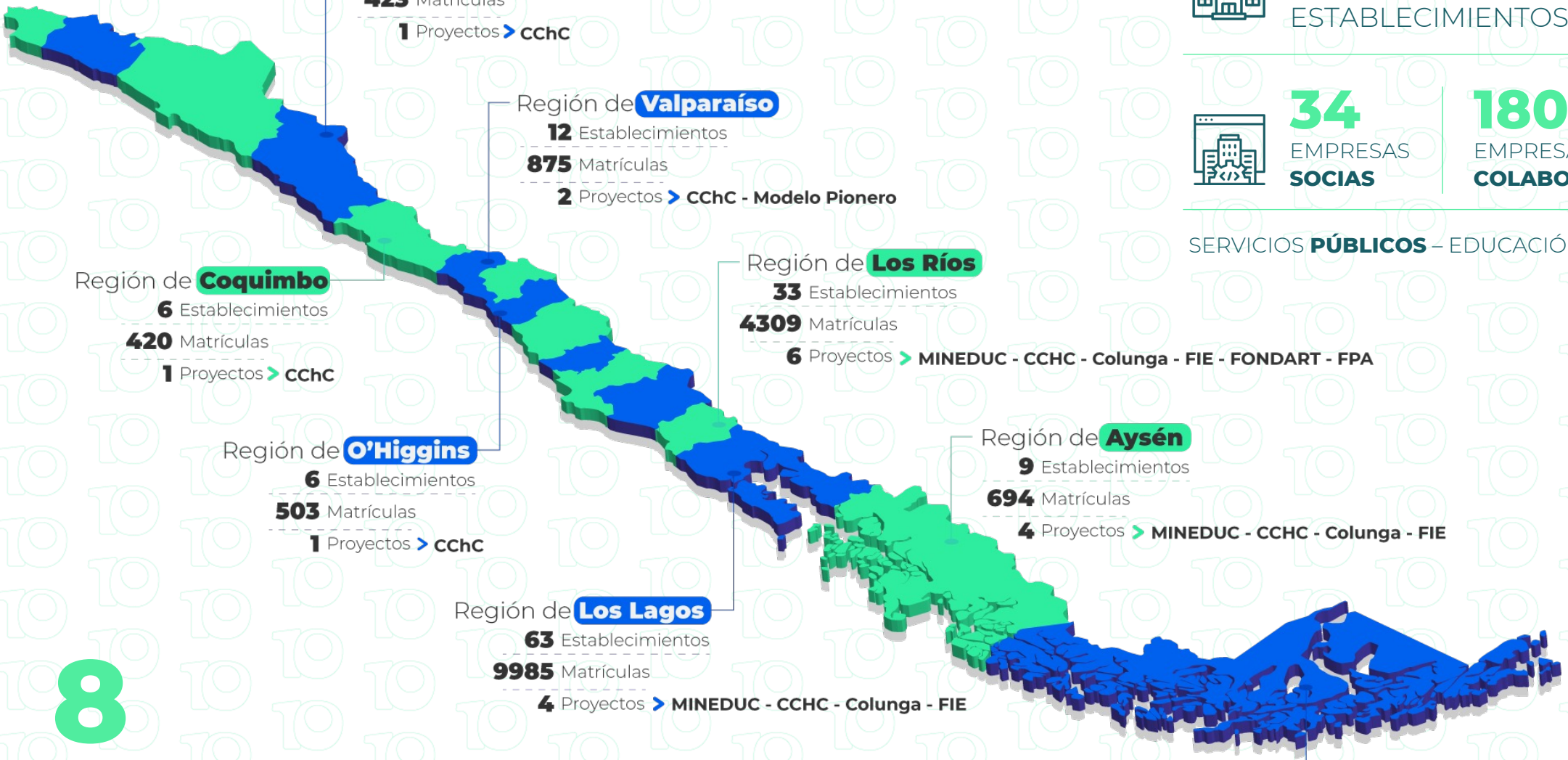












Región de **Atacama**
4 Establecimientos
423 Matrículas
1 Proyectos > **CChC**

Región de **Valparaíso**
12 Establecimientos
875 Matrículas
2 Proyectos > **CChC - Modelo Pionero**

Región de **Coquimbo**
6 Establecimientos
420 Matrículas
1 Proyectos > **CChC**

Región de **Los Ríos**
33 Establecimientos
4309 Matrículas
6 Proyectos > **MINEDUC - CCHC - Colunga - FIE - FONDART - FPA**

Región de **O'Higgins**
6 Establecimientos
503 Matrículas
1 Proyectos > **CChC**

Región de **Aysén**
9 Establecimientos
694 Matrículas
4 Proyectos > **MINEDUC - CCHC - Colunga - FIE**

Región de **Los Lagos**
63 Establecimientos
9985 Matrículas
4 Proyectos > **MINEDUC - CCHC - Colunga - FIE**

Región de **Magallanes**
9 Establecimientos
1393 Matrículas
2 Proyectos > **MINEDUC - Colunga**

142
ESTABLECIMIENTOS

34
EMPRESAS **SOCIAS**

180
EMPRESAS **COLABORADORAS**

SERVICIOS **PÚBLICOS** – EDUCACIÓN **SUPERIOR**

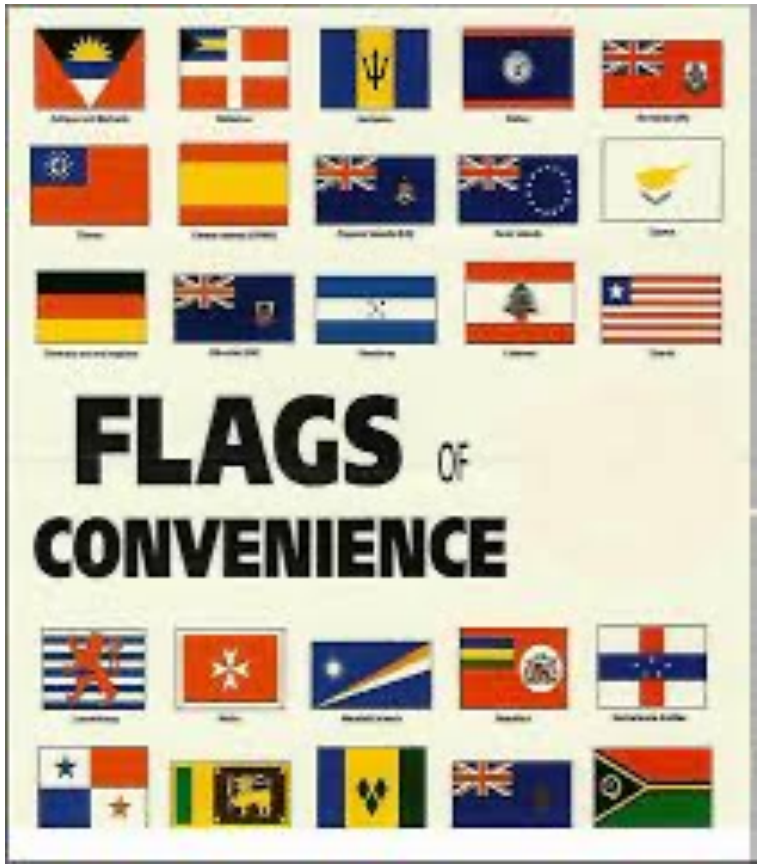
8
REGIONES

ATACAMA – COQUIMBO – VALPARAÍSO – O'HIGGINS – LOS RÍOS – LOS LAGOS – AYSÉN - MAGLLANES

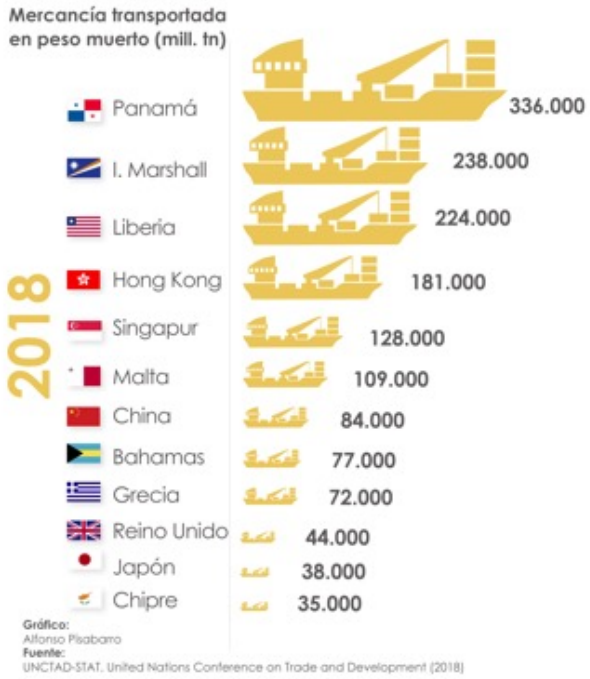
10 AÑOS 2012 - 2022 canales
MEJORES TÉCNICOS, MEJOR PAÍS

Banderas de conveniencia

"No existe un vínculo real o auténtico entre el propietario y el pabellón del buque". (J.Pejovés, 2017)



Paraíso fiscal



Bandera Chilena: 1 Millón Ton TDW Chileno B. Conveniencia >>

Por qué existen

- Fácil obtención.
- Plena libertad de contratación.
- Bajos costos laborales.
- Mínima o ninguna tributación.
- Tonnage Tax vs Impto. utilidades.
- Nula o muy difícil fiscalización.

	Costo mensual tripulación (USD)	
(1)	**Bandera chilena**	110.566
(2)	**Bandera liberiana**	80614
(3) = (1)-(2)	**Diferencia**	29.952
(4) = (3)/(2)	**%**	**37%**
(5)	**Cto. laboral/ Cto. op. (%)**	35%
(4)*(5)	**Diferencia en costos (%)**	**13%**

Fuente: Quiroz & Asociados 2011

MODALIDADES DE EMBARCO

NAVEGACIÓN MARITIMA (Bandera Conv.): 180:30

NAVEGACIÓN AGUAS INTERIOR (Sur Austral.): 30:15

¿Que hace el mundo para mejorar competitividad Bandera?





Atraer flota propietarios nacionales a bandera nacional.
Cumplimiento estándares de los convenios internacionales, específicamente Convenio 180 de la OIT y el STCW en lo referente a horas de trabajo y descanso.
Reducción carga fiscal – Incorporación de un porcentaje de dotación extranjera – Régimen de trabajo de dos turnos – Factibilidad de pactar horas extraordinarias, etc.

PAÍS	ESTIMULOS LABORALES – TRIBUTARIOS Y FINANCIEROS
AUSTRALIA (ASR)	• Australian International Shipping Register
BRASIL	• Registro Especial Brasileiro (REB)
CHINA	• Hong Kong Shipping Register, • Macao International Shipping Register
DINAMARCA	• Danish International Register of Shipping (DIS) • Feroe Islands International Ship Register (FAS)
FRANCIA*	• Registre International Français (RIF)
ALEMANIA	• German International Shipping Register (GIS)
ITALIA	• Registro Internazionale Italiano
PAÍSES BAJOS	• Curaçao Ship Register**
NUEVA ZELANDA	• Maritime Cook Islands Open Register
PORTUGAL	• Registro Internacional de Navios da Madeira (MAR)
ESPAÑA	• Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias (REBECA)
TURQUÍA	• Turkish International Vessel Registry (TUGS)
REINO UNIDO*	• Bermuda Ship Registry • British Virgin Islands Registry • Cayman Islands Shipping Registry (CISR) • Gibraltar Ship Registry • Isle of Man Ship Registry

¿Qué viene?

Aspectos:

- **Laborales** (competencias sobre cantidad).
- **Técnicos** (Reglamentación acorde zona navegación, equipamiento, tamaño naves, asistencia, etc).
- **Automatización** (UM, Robótica)
- **Tecnología** (Competencias, resolver los problemas de hoy con competencias de hoy.



Los primeros buques autónomos ya navegan en Japón

JUN 07 2022 #buques autónomos, #innovación

¡En Concreto!

1. Aplicar la gradualidad establecida en el inciso segundo del punto 4 del segmento III.- “Contenidos del Proyecto” para el incremento de horas que se pagan con el recargo del artículo 32 del Código del Trabajo. Esto es:

    - Aplicar el año 1 el pago con el recargo de hora extraordinaria las horas que van de la 44 a la 56 semanal.
    - Aplicar el año 3 el pago con el recargo de hora extraordinaria las horas que van de la 42 a la 56 semanal.
    - Aplicar el año 5 el pago con el recargo de hora extraordinaria las horas que van de la 40 a la 56 semanal.

2. Aplicar la gradualidad señalada en el proyecto de ley para la reducción de la jornada semanal para personal afecto al artículo 22 del Código del trabajo en puertos y astilleros.

3. Dejar sin efecto la reducción de la jornada semanal de 48 a 40 horas cuando la nave esté en puerto en día domingo o festivo.

4. Mantener, como lo mantiene el proyecto, la jornada de 56 horas semanales y la opción de realizar pacto de horas extras sin el límite del artículo 31 del Código del trabajo.

5. Iniciar trabajo en conjunto para hacer la bandera Chilena más competitiva.

