

Tema del día

RUDY MUÑOZ / UNO NOTICIAS



LOS REQUERIMIENTOS DE INSPECCIÓN MARÍTIMA SUPERAN LA CAPACIDAD DISPONIBLE DE LOS ENCARGADOS DE REALIZAR ESA TAREA, LO QUE GENERA INQUIETUD POR LOS EFECTOS EN EL NORMAL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD.

Exigen aumento de inspectores navales para revisión de barcos

Erwin Schnaidt

erwin.schnaidt@diariollanquihue.cl

En la región de Los Lagos, desde Puerto Montt hacia el sur, operan al menos 270 naves mayores y otras 900 menores, además de 16 astilleros. Estas instalaciones y artefactos navales deben ser sometidos a constantes revisiones técnicas, tarea que está a cargo de apenas 14 inspectores navales. Esta cifra da cuenta de que existe una dotación insuficiente de personal a cargo de esas fiscalizaciones, en comparación con la alta demanda existente.

Esta realidad fue expuesta en la hora de incidentes de la Cámara de Diputados por el legislador del Distrito 26, Alejandro

Bernales (PL), quien en su intervención en la sala advirtió que la situación actual en esta materia se hace "insostenible", ya que "hay sólo 14 inspectores para fiscalizar más de mil naves".

Fuentes de la industria validaron lo anterior y manifestaron su contrariedad al comparar la situación con el caso de Valparaíso, donde habría 15 inspectores para atender a diez naves mercantes y un astillero.

Bernales destacó que la industria marítimo-portuaria local tiene una actividad ininterrumpida, ya que "opera 24/7, los 365 días del año; pero que depende de un servicio de inspección que sólo trabaja en horario de oficina".

El parlamentario explicó

EN ZONA AUSTRAL. *El diputado Alejandro Bernales expuso situación en la sala de la Cámara Baja. Gerente de Armasur confirmó esa realidad y observó que se debería aumentar al doble la dotación. Capitán de marina mercante dijo que demoras en inspecciones generan riesgo legal de incumplimiento.*

que esta condición impacta seriamente en la actividad, con naves que –a la espera de la inspección– "quedan detenidas por días, se afecta la cadena logística, se pierden empleos y se pone en riesgo el abastecimiento de zonas aisladas".

Bernales cuestionó que se sigan aplicando "modelos diseñados hace 30 años a una realidad que ha cambiado radicalmente. Si el gobierno habla de fortalecer el transporte marítimo, entonces que lo demuestre", emplazó.

En la búsqueda de una intervención que permita acomodar ese servicio de inspección a las actuales exigencias del mercado, Bernales instó a los ministerios de Transportes

y Telecomunicaciones y de Defensa a que "refuercen de manera urgente las dotaciones de fiscalización, como debe ser", ante lo que solicitó que la Cámara de Diputados emita los oficios correspondientes.

GREMIO CONFIRMA DÉFICIT

Consultado al respecto, Manuel Bagnara, gerente general de la Asociación Gremial de Armadores de Transporte Marítimo, Fluvial, Lacustre y Turístico Sur Austral de Chile (Armasur), confirmó la preocupación de Bernales.

"Tiene harta razón en lo que dice. Hoy día estamos en una región donde se concentra la mayor cantidad de barcos, astilleros y artefactos navales que necesitan el trabajo de los

80% de la marina mercante nacional se encuentra operando desde Puerto Montt al sur, según datos de Armasur.

(viene de la página anterior)

inspectores. Y no hay, hay muy pocos", expuso.

Aseguró que esta carencia ha sido expuesta a la autoridad marítima, desde donde han respondido pidiéndole al gremio que elabore una programación para facilitar ese trabajo, lo que fue descartado por Bagnara, quien especificó que se trata de una actividad dinámica y que muchas veces "ni siquiera sabemos cuándo el barco viene en camino".

"Asociados del gremio que nosotros representamos están expresando la misma inquietud, en cuanto a que piden horas y les dan para tres meses más. Y el día que tú tienes la hora, te sale un trabajo... No es programable. Ha pasado que barcos quedan detenidos por no haber inspectores", insistió.

Al solicitar la versión de la autoridad naval, hasta el cierre de esta edición no se recibieron comentarios.

COSTOS POR PARALIZACIÓN

Bagnara recaló también que se trata de una industria que opera las 24 horas del día, durante los 365 días al año. "Entonces, no puede ser que los fines de semana no haya equipo (de inspección), o que no esté operativo después de las cinco de la tarde. Y tienes que tener todo el barco parado, siendo que muchas cosas que debe hacer son transportar gente, que tiene otras prioridades".

En cuanto al impacto de mantener un buque detenido a la espera de esta inspección naval, el ejecutivo de Armasur es-

"Piden horas y tienen para tres meses más. Y el día que tú tienes la hora, te sale un trabajo... No es programable"

Manuel Bagnara,
gerente de Armasur

"El problema se produce cuando la capacidad de fiscalización no da abasto. Eso produce una serie de trastornos"

Alejandro Tenorio,
capitán de marina mercante.

400 mil zarpes y recaladas se registran al año en la zona de Puerto Montt, según detalló el diputado Alejandro Bernalles.

3 son los tipos de inspecciones que se realizan una vez al año en los barcos: de máquinas, del puente y de telecomunicaciones.



DE ACUERDO AL DIPUTADO ALEJANDRO BERNALLES, DEL PARTIDO LIBERAL, SÓLO EXISTEN 14 INSPECTORES NAVALES PARA ATENDER LOS REQUERIMIENTOS DE MÁS DE MIL NAVES.

pecificó que hay un costo relevante. "Se trata de tener el barco operativo el mayor tiempo posible antes de la inspección, la que a veces se atrasa por mal tiempo y se pierde esa revista. Entonces, hay que volver a llamarlos, nos pasamos en prórrogas y cosas de ese tipo".

Advirtió que esta situación impacta de manera importante, de dos maneras.

"Primero, nos resta competitividad con otros medios de transporte. Segundo, son tiempos que quedan muertos y lo que va a hacer el cliente es que se va a otra naviera. Para la empresa es complicado el tema. Resta competitividad y genera un problema económico".

Enfatizó que se trata de un servicio pagado, pero que no están alcanzando las horas para satisfacer la demanda de ese tipo de revisiones.

Se estima que si un barco permanece detenido un día, significa hasta siete millones de pesos de menores ingresos.

Sin embargo, Bagnara dijo que no han cuantificado las pérdidas que derivan de la falta de inspectores navales.

Al ser requerido el seremi de Economía, Fomento y Turismo, Luis Cárdenas, respecto de si advertía algún impacto en la cadena logística regional, no se pronunció al respecto.

DEMANDA DE MEJORAS

Para Bagnara, se hace ineludible buscar la forma de aumentar la cantidad de esos fiscalizadores, puesto que se desempeñan bajo una jornada laboral ordinaria, regida por el Código del Trabajo. Por eso, las exigencias locales pasan por incrementar el número de inspectores en, al menos, el doble de la dotación actual, y que exista atención exclusiva a las naves y aparatos navales de la Región de Los Lagos, porque "hoy tienen que ir a reforzar otras zonas, como Aysén o Valdivia".

Bagnara postula una distribución de ese personal, integrado por personal jubilado de la Armada (con contrato) y otros funcionarios activos. Además, admite la necesidad de coordinar con las empresas navieras para que dispongan de sus barcos preparados para esa inspección. "Hay que hacer todo lo posible por la programación. Pero hay veces que no se puede", reiteró.

Para el gerente de Armasur no es factible una idónea relación entre barcos e inspectores navales. "Los más programables son los de conectividad, que tienen itinerario. Pero los que son de trabajo, como los wellboats o los de transporte de alimentos, que son la gran mayoría, no pueden progra-



LA ESPERA DE REVISIONES DERIVA EN ALGUNOS CASOS EN LA DETENCIÓN PROLONGADA DE LAS NAVES.

marse tanto".

TESTIMONIO DE CAPITÁN

Mientras que Alejandro Tenorio, capitán de un buque de la marina mercante, admitió que todos los años lleva su buque al canal de Chacao, donde él se desempeña, para someterse a estas inspecciones.

Detalló que los inspectores deben desplazarse desde Puerto Montt a esa zona para luego esperar a ser embarcados al navío que será objeto de esa revisión, la que está a cargo de tres fiscalizadores. De esa forma, logran revisar dos navíos antes de regresar a Puerto Montt pa-

sadas las 18 horas. "Efectivamente, hay más de mil naves mayores y menores, astilleros, concesiones... todo lo que tiene que fiscalizar la inspección de naves. Pero, por todos lados los números nunca van a alcanzar. Esto provoca demoras en todos los servicios", mencionó. El capitán Tenorio confirmó que se trata de un servicio público, al que el Estado le asigna recursos mediante la Directemar, a la que se le asigna cierta cantidad de funcionarios.

"El problema se produce cuando la capacidad de fiscalización no da abasto. Eso produce una serie de trastornos",

aseveró. Como secretario del Sindicato de Oficiales de la Marina Mercante Austral, expresó que "por estas demoras se produce riesgo legal de incumplimiento de plazos en contratos de fletamiento, o suspensión de zarpes, colocando en riesgo la conectividad, con temas sociales y de integración". Tenorio opinó que "en pleno siglo XXI, este tema en particular no es aceptable", por lo que demandó al gobierno que "entregue recursos adicionales a la Directemar para que estos inspectores altamente calificados y profesionales hagan bien su trabajo".