

# “La Marina Mercante siempre ha sido resiliente”

Alfonso Vera, presidente del Colegio de Ingenieros de la Marina Mercante, dice que la actual tramitación de la Ley de Cabotaje es clave para el futuro de la institución.

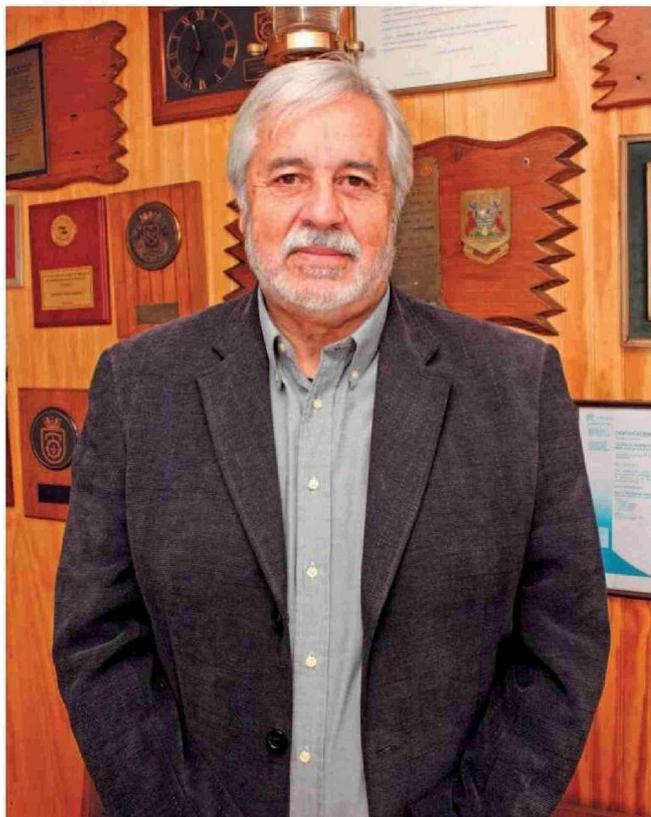
“**E**stamos de aniversario, en este cumpleaños número 207, puedo decir que no estamos en buen pie, pero la Marina Mercante siempre ha sido resiliente. Pensamos que esto es algo cíclico, hemos pasado por altos y bajos. Por lo tanto, les envío un saludo a todos los gremios que integran la Marina Mercante de Chile y les aseguro que mejores vientos van a soplar para el futuro”, afirma Alfonso Vera, presidente del Colegio de Ingenieros de la Marina Mercante.

Vera detalla que “nosotros sabemos que el mar es una gran carretera para navegar en ella. Y el intercambio comercial ha existido desde el principio de la Humanidad, por lo tanto, la Marina Mercante es muy importante para el desarrollo de los países, ya sea para el comercio o para otros fines. Nosotros, a través del tiempo, hemos querido ser un país marítimo, lo cual no se concreta todavía. Desde nuestro inicio como nación, desde el tiempo de O’Higgins, ya se decía que el futuro de Chile estaba en el mar, pero nosotros todavía somos un país que vivimos de espaldas al mar, mirando a la cordillera”.

Y agrega: “Lo anterior, desgraciadamente, en estos tiempos se ve reflejado en una Marina Mercante con

bado en general por la Sala del Senado, el pasado 6 de mayo, y entre las indicaciones figura que, para tener enarbolado el pabellón nacional, un 85% de la tripulación tiene que ser chilena. ¿Qué opina sobre estas indicaciones?

-Debo decir que quienes las propusieron tienen una idea errada de lo que es la Marina Mercante. Ellos dicen que abriendo el cabotaje se va a generar más trabajo, pero el comercio en Chile es muy limitado. No se crean nuevas empresas, por lo tanto, no tenemos mucho que mover dentro del país. Y los gobiernos que ha habido no han luchado por las empresas chilenas. El ejemplo más típico es Huachipato, que se cerró porque no podía competir con el acero que traen desde China o de otros países. Y ahí nosotros perdimos tres buques en forma inmediata y las respectivas fuentes de trabajo. Para que sobreviva la Marina Mercante es clave que crezca la industria nacional, pues no tenemos qué mover. Con la apertura del cabotaje quizás va a haber más trabajo, pero con otras condiciones, porque un buque con bandera extranjera se rige por la bandera de ese país. Ya tenemos problemas de apertura de cabotaje y más encima vamos a poner el 15% de extranjeros. Eso va a llevar a la cesantía y a perder los logros ganados a través del tiempo, las leyes sociales, porque un buque ex-



mo cualquiera, que tenemos que ser competitivas y que las empresas en tierra tienen el 15%. Claro, pero para las empresas en tierra, por ejemplo, se decretaron las 40 horas. Entonces yo pregunto, cuando nosotros a bordo cumplamos las 40 horas, ¿paramos el buque dónde sea? Lo dejamos abandonado y trabajamos de lunes a viernes a mediodía.

## INDICACIONES A LA LEY

### - ¿Cuál es la propuesta del Colegio de Ingenieros de la Marina Mercante?

- Nosotros propusimos, para que no hubiera este cambio de bandera, ocupar un extranjero por un tiempo definido y en la plaza que se necesitaba. Por ejemplo, si en un buque falta un segundo ingeniero, yo puedo traer un segundo ingeniero extranjero y lo ocupo por dos o tres meses, pero en forma acotada. Nos-

otros también hemos hecho algunas indicaciones y esperamos que esta Ley llegue a buen puerto, porque como hombres de mar, somos soñadores. Yo llevo cuatro años como presidente del Colegio de Ingenieros de la Marina Mercante y hemos estado siempre presentes en distintas mesas de trabajo, dando a conocer nuestras ideas y lo que nos afecta. Desde un principio, hemos planteado que el Estado no invierte en la infraestructura de los puertos.

### - ¿Hay un déficit actualmente de ingenieros mercantes?

- No. Lo que pasa es que como la Marina Mercante es muy acotada, actualmente tenemos problemas para que los egresados hagan sus prácticas. Por ejemplo, si antes teníamos 20 buques, ahora tenemos 15 o 16, entonces se produce un cuello de botella.

- ¿Qué evaluación hace en materia medioambiental y también de seguridad a bordo de las naves?

- Hay un importante porcentaje de disminución de Gases de Efecto Invernadero en los buques y un efectivo manejo de aguas de lastre, entre otros avances medioambientales que hacen que las naves contaminen cada vez menos. Cabe destacar que como Colegio de Ingenieros Marina Mercante ofrecimos un taller sobre contaminación de playas y sus consecuencias, que realizamos en una escuela básica de Quintay. Por otra parte, en Chile cumplen las reglas de seguridad y todo el mundo tiene trajes de inmersión. Por ejemplo, Humboldt, que es la empresa más grande que está quedando de alto bordo, se preocupa mucho de la prevención de accidentes, que ha ido bajando mucho. ♦

*“Estamos con la incertidumbre de la aprobación de un proyecto de Ley de Cabotaje donde prácticamente los armadores chilenos no pueden competir con armadores extranjeros”.*

muy pocas naves y muy pocas empresas chilenas. Y esto debido a que estamos con la incertidumbre de la aprobación de un proyecto de Ley de Cabotaje, donde prácticamente los armadores chilenos no pueden competir con armadores extranjeros”.

-El proyecto de Ley de Cabotaje Marítimo fue apro-

tranjero se rige por la bandera que tiene en la popa. Además, se está legislando sobre Marina Mercante, que una industria estratégica. Nosotros en casos de conflicto somos los primeros en estar allí.

### - ¿Qué pasa con la competitividad?

- Los legisladores nos dicen que somos una empresa co-