

Sindicatos Marítimos y Gente de Mar: No más muertes, ni naufragios en zonas salmoneras

El Ciudadano · 1 de julio de 2022



La fiscalización a las faenas laborales en zonas costero-marinas donde opera la industria salmonera en el sur de Chile siempre ha sido deficiente.

La Dirección del Trabajo, afirman trabajadores, que es un «tigre sin dientes»; el Servicio Nacional de Pesca, no tiene embarcaciones para funcionar de manera autónoma y tiene que pedir a las empresas que trasladen a los funcionarios a fiscalizar.

Pero también existe otra área en que no hay personal civil que realice fiscalización, sino que es la Armada que ejecuta estas funciones y muchos de los marinos jubilados o ex-marinos trabajan para las empresas navieras, lo que ha generado serias preguntas de posible colusión entre el ente fiscalizador y los empresarios.

No más muertes, ni naufragios en zonas salmoneras, demandan en Día de la Marina Mercante Nacional



Por Radio del Mar

Luego de la explosión ocurrida en un barco salmonero en aguas de Puerto Natales, región de Magallanes, donde resultaron dos trabajadores embarcados con quemaduras graves, y en el día en que se celebra a la Marina Mercante Nacional, **el secretario de Federación Nacional de Sindicatos Marítimos y Gente de Mar “Fesimar”, José Lemuy**, conversó acerca de la situación que viven las tripulaciones en las naves que prestan servicios a la industria salmonera en el sur de Chile.

- **¿Cómo son las condiciones de la infraestructura donde recalán las flotas que operan en el sur? ¿Existen muelles especializados con condiciones sanitarias y de seguridad óptimas para barcos y tripulaciones?**

Respuesta: Si bien, las condiciones en los muelles han mejorado, las empresas navieras acostumbran a utilizar playas no habilitadas para el embarco y desembarco del personal, de esto también esta en conocimiento la Autoridad Marítima .

- **¿Qué responsabilidad tiene Directemar (DGTm), en los últimos eventos que han ocurrido con barcos y tripulaciones en la zona sur?**

Respuesta: La responsabilidad de la DGTm es el autorizar los zarpe de las naves con observaciones pendientes las cuales realizan los levantamientos por internet por supuesta falta de personal técnico inspectores para subsanar los problemas técnicos de las naves. Además las solicitudes que efectúan los armadores vía directa a Valparaíso en caso de certificados de dotación mínima, estudios de estabilidad, certificados de cargas, etc. Estos certificados los otorgan de forma temporal hasta que llega su aprobación definitiva. Esto es un situación compleja que hemos vivido año tras años hasta que ocurre algún accidente o muerte de algún trabajador. La DGTm actúa bajo el amparo de resoluciones circulares donde le acomodan la norma a los armadores bajo el lema de optimizar los activos mercantiles pero todo en desmedro de los trabajadores. Hacen hasta interpretación de convenios internacionales, que son revisados por el congreso y la Contraloría de la República, pero cuando la norma no les gusta a los armadores la DGTm se las acomoda y eso causa en parte de los siniestros que hoy estamos viviendo. Otra cosa también es que los jefes de centros de cultivo de salmón tienen la facultad para solicitar vía correo electrónico autorización para trabajar con puertos cerrados o trabajos nocturnos.

- **¿Cómo caracteriza la situación entre las flotas de well-boats que prestan servicios a la industria del salmón?**

Respuesta: Los welboat, alrededor de 80 barcos, son barcos de transporte los cuales transportan peces en sus diferentes estados. Han querido desdibujar este término porque son barcos de transporte de carga y por los años de construcción también tienen sus defecto.

- **¿Cuáles son los mayores problemas de la marina mercante en las zonas salmoneras el sur de Chile?**

Los problemas son los siguientes.

- 1.- certificados de dotación mínima los cuales no cumplen la operación en todas sus faenas por la falta de personal para prevenir la fatiga, personal hay pero los armadores (dueños de las naves), han dibujado una situación artificial acerca de que no existiría personal para las 377 naves que existen en Chile incluidos los remolcadores, los mercante de tráfico internacional y mercantes de Cabotage nacional.
- 2.- Los ex funcionarios de la armada que hoy trabajan en las empresas navieras realizan diversas gestiones con sus ex-colegas (actuales marinos en servicio activo) para evitar fiscalizaciones y sanciones.
- 3.- Las prórrogas sobre prórrogas que les otorga la Autoridad Marítima a los armadores, poniendo en riesgo permanente a la tripulación. Hacen todo lo contrario a lo declarado por el capitán de puerto de Natales, quien señaló que ellos llevan en su ADN el resguardar la seguridad y la vida humana en el mar, pero en la realidad eso no es efectivo, ejemplo de eso es el reciente naufragio de la Motonave Don Julian.
- 4.- A esto se suma que la Dirección del Trabajo, la cual está como un león sin dientes, multa a las empresas pero la infracción continua . Todo se convirtió solo en trámites judiciales mientras, nosotros, el personal embarcado, seguimos sin solución a los graves problemas.
- 5.- El tema de la constante contaminación de los buques que por años venimos denunciando pero la AM

siempre libera al armador de responsabilidades.

Esto es solo una pincelada de todo los graves problemas que tenemos el personal embarcado tanto en naves mayores como menores.

– ¿Qué debería realizar la autoridad, el gobierno local, y el presidente Boric, para terminar con esta situación de especie de colusión entre la DGTM y las empresas navieras?

– Que en estas ramas también se elimine el nepotismo, todo esto pasa por el tráfico de influencia que existe entre la autoridad marítima y los navieros, por eso estamos solicitando el no depender más de la Directemar, sino que seamos regulados por un ente civil, como hoy tiene la aeronáutica civil, con eso se elimina estas malas prácticas.

Fuente: [El Ciudadano](#)