ARMASUR
Conectando el sur austral de Chile al Mundo

Asociación Gremial del Transporte Marítimo, Fluvial, Lacustre y Turístico Sur Austral — ARMASUR A.G.

# Dotaciones Mínimas de Seguridad en Conectividad con Recalada Diaria

Comisión de Pesca e Intereses Marítimos
del Senado
Septiembre de 2026

# DMS en conectividad con recalada diaria: diagnóstico

**EL PROBLEMA:** DIRECTEMAR aumenta la dotación histórica sin acreditar cambios objetivos de riesgo. Resultado: conectividad judicializada.

**El conflicto es exigir más oficiales en rutas con recalada diaria y relevos desde tierra, pese a que las condiciones que justificaron las DMS históricas no han cambiado, por el contrario, han mejorado.**

**ANTES · histórico**

**DMS histórica** **5**

1 Capitán / oficial de cubierta
3 tripulantes de cubierta
1 Jefe de Máquinas
DMS validada por décadas por la AA.MM.

**+1 oficial Puente**
**+1 oficial Máquina**

**AHORA · restrictivo**

**Nueva exigencia** **7**

2 oficiales de cubierta
3 tripulantes de cubierta
2 oficiales de máquinas
Aumento de 40% en DMS

**DIAGNÓSTICO**

- No hay cambio acreditado en nave, ruta u operación.
- La normativa permite análisis caso a caso.
- Cambio de criterio afecta certeza jurídica, servicio y costos.
- Adicionar un oficial de Puente y uno de Máquina implica incorporar 8 oficiales a la planilla por nave

**21 y 11**
naves y rutas afectadas

**9 y 7**
en Canal de Chacao y Estuario de Reloncaví

**+40% en cantidad**
**+46% costo laboral**
aumento directo de DMS por nave

**2× → 8 oficiales**
oficiales adicionales por nave

**Desde +13,9% tarifa**
de tarifa para mantener EBITDA

Los transbordadores de conectividad vial con recalada diaria frecuente no son una operación marítima ordinaria de nave de pasaje de mayor exposición. Son un servicio público esencial de continuidad territorial. Esto es así internacionalmente en países con geografías similares al sur austral: Noruega, Grecia, Japón.

# Por qué se produce el problema

**Cambio de criterio institucional infundado**. Se transforma un marco complementario y referencial en una regla rígida, y se borra la categoría especial de transbordador.

### 1 D.S. N°31/1999

Regla matriz: competencia, certificado, plazo, evaluación individual y dotación suficiente.

### 2 Circular O-71/036

Complementa con principios, directrices, escalas de referencia modificables y un procedimiento. Exigida por el D.S. N°31, pero promulgada 25 años después.

### 3 Anexo A / Anexo B

Permite solicitar una DMS distinta a la fijada en la escala de referencia cuando la operación lo justifica. Caso Transbordadores

### 4 Certificado DMS

Decisión caso a caso: debe motivarse en nave, ruta, recalada, apoyo y seguridad real.

**LECTURA CORRECTA**

- El D.S. N°31 sigue siendo la regla oficial de DMS.
- La Circular O-71/036 es instrumental, complementaria, no sustitutiva. No deroga dotaciones ni impone alzas automáticas.
- N°17 "nave de pasaje" y N°18 "nave de pasaje de transbordo rodado / transbordador" son categorías diferenciadas para efectos de la aplicación de la Circular O-71/036. Es un derecho, no decisión técnica deferente.
- Las naves de conectividad vial en tramos acotados pueden operar sin relevos a bordo; relevo desde tierra.

**CAMBIO DE CRITERIO**

- Para efectos de la Circular, las naves de transporte de pasajeros se clasifican en dos segmentos. N°17, naves de pasaje, y N°18, naves de pasaje de transbordo rodado.
- Las primeras no admiten disminuir dotación; las segundas, sí.
- Se trata el transbordador como si fuera "nave de pasaje" para bloquear la disminución.
- Se vacía de efecto útil el Anexo B y las disminuciones de oficiales y tripulantes de cubierta de la escala de referencia de aguas interiores para servicios de recalada diaria.
- Se aumenta la DMS sin demostrar cambios de riesgo, siniestralidad, operación o nivel de servicio.

**Pregunta de control regulatorio: ¿qué cambió objetiva y técnicamente para que una DMS validada durante décadas deje de ser segura?**

# La Circular lo autoriza y la Autoridad ya lo aplicó

**No se pide una excepción ni una dispensa: se pide aplicar las escalas de referencia y sus disminuciones de oficiales tal como la propia Autoridad Marítima la escribió.**

## LA REGLA Y SUS PROPIAS APLICACIONES

| | |
|---|---|
| **La escala del Anexo "A" contempla disminuciones para ser aplicadas vía Anexo "B"** | Fila rotulada "Solo para naves de conectividad con recalada diaria", con dos notas de disminución al pie: "Se podrá disminuir uno, con razón fundamentada". |
| **Los criterios de la letra D.** | Primera razón fundamentada: régimen que permita "volver cotidianamente a puerto en donde tenga apoyo logístico y operacional cercano y oportuno". Enumeración no taxativa. |
| **Don Orlando I** | Misma ruta Pargua–Chacao: DMS de 5 personas certificada bajo esta misma Circular, con la rebaja de cubierta autorizada en el propio certificado y sin plazo. |
| **Capitán Mariano Andrade** | Recalada diaria certificada con un solo oficial de máquinas "al ser automatizada", sin plazo de duración (Certificado N° 474/2025). |
| **Don Jaime** | Rebaja del segundo oficial de máquinas por operar "exclusivamente en el tramo Pargua–Chacao, con recalada cada 30 minutos". |
| **Tanu y Don Beto** | La misma rebaja, con idénticas condiciones permanentes de ruta y de nave, concedida solo por seis meses. |
| **Reconocimiento en juicio** | En 7 de los 19 informes ante las Cortes la Autoridad admite que la escala permite rebajar un oficial de cubierta y uno de máquinas por motivos fundados. |

# Evidencia objetiva: no hay mayor riesgo

**La accidentabilidad y las emergencias no acreditan insuficiencia de DMS ni justifican un aumento de 2 oficiales más en las DMS históricas de 5 personas.**

**+250.000**

maniobras anuales en Canal de Chacao, sin accidente por DMS

**474.500**

maniobras anuales del Grupo CPT / 1.300 diarias

**51 – 11 – 4**

emergencias depuradas: solo 4 del Grupo en 2024, sin tipo de nave ni causa identificada

**0**

emergencias atribuidas a insuficiencia de DMS

## ACCIDENTABILIDAD / SINIESTRALIDAD

La estadística general de emergencias no identifica causalidad por DMS. Agrupa eventos heterogéneos y, aun bajo escenarios adversos, arroja confiabilidades superiores a 99,98%.




## CAMBIO DE CIRCUNSTANCIAS A FAVOR DE MANTENER DMS HISTÓRICAS

| | |
|---|---|
| ✓ **Naves / diseño** | Mejorado |
| ✓ **Rutas / aguas interiores** | Sin cambio |
| ✓ **Infraestructura / apoyo tierra** | Mejorada |
| ✓ **Zafarranchos / formación** | Mejorada |
| ✓ **Emergencias causadas por DMS** | No registradas |

**Conclusión: no hay evidencia causal que vincule las DMS históricas con accidentes o emergencias o con menor seguridad; el aumento requiere un fundamento empírico que no existe.**

# Impacto económico y operacional: tarifas, frecuencias y usuarios

El cambio de DMS aumenta costos sin beneficio de seguridad demostrado, y el efecto cuantitativo es de gran magnitud.

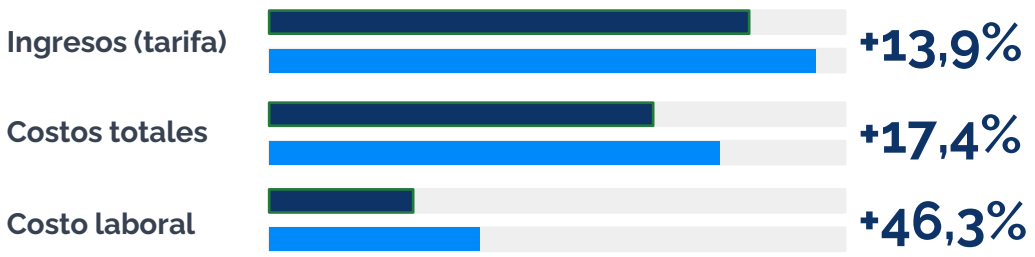
**+46,3%**
costo laboral

**+17,4%**
costos totales

**+13,9%**
tarifa para mantener EBITDA

**+100%**
oficiales por nave: 2 → 8

## ESCENARIO ACTUAL VS FUTURO




## EFECTOS EN SERVICIO PÚBLICO DE HECHO

1. **Tarifas** — Presión directa al alza. Aumento de subsidios. Shock económico.
2. **Frecuencias** — Riesgo de racionalizar horarios valle y naves. Precariza la conectividad de zonas aisladas.
3. **Usuarios** — Mayor costo para residentes, carga, turismo, salud, industrias y servicios públicos.
4. **Oferta laboral** — Dificultad real para completar oficiales formados al escalar a nivel de flota.

**Riesgo público inminente: inflación logística, menor frecuencia y pérdida de competitividad territorial.**

# Confianza legítima y certeza jurídica

EFECTO INSTITUCIONAL

## Falta de confianza legítima y certeza jurídica

- La misma Autoridad Marítima fijó, fiscalizó y validó por décadas las DMS históricas.
- La normativa vigente es resultado de un proceso de revisión con todos los actores y fue aplicada manteniendo las dotaciones históricas. Hoy eso se pretende desconocer a pesar de existir precedente.
- El precedente: al transbordador Don Orlando I se le aplicó la Circular manteniendo una DMS de 5 en la ruta Pargua–Chacao.
- Cambiar el criterio sin evidencia altera expectativas, inversiones y continuidad de servicio.
- La escalada afecta a la red de servicios subsidiados.

**Principio de salida: seguridad basada en evidencia, proporcionalidad y regla vigente.**

**Conclusión: cambiar el criterio sin evidencia no afecta solo a estas naves; anula la certeza jurídica sobre la que se invirtió y debe seguir invirtiéndose en conectividad.**

# Alternativas de solución

**El objetivo no es mantener judicializada la conectividad, sino corregir el criterio *de facto* y mantener y/o mejorar seguridad verificable.**

## ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN

| | |
|---|---|
| **1. Mantener DMS históricas** | Medida transitoria mientras se revisa criterio para rutas de recalada diaria. |
| **2. Oficio interpretativo** | Ratificar que los transbordadores, para efectos de la Circular, admiten disminuciones de oficiales y tripulantes de cubierta, a diferencia de las naves de pasaje. |
| **3. Régimen de conectividad corta** | Regla específica para rutas con recalada diaria con subdivisión según duración de la travesía y relevo desde tierra. |
| **4. Piloto auditado** | Zafarranchos, tiempos de respuesta, apoyo desde tierra, descanso y reportes de incidentes. |
| **5. DMS por modo operacional** | DMS histórica para ruta corta con recalada diaria; DMS superior para traslado, ruta larga o condición excepcional. |
| **6. Mesa técnica-política** | Transporte, Defensa, DIRECTEMAR y ARMASUR. |
| **7. Suspensión judicial** | De los procedimientos en curso mientras se revisa criterio para rutas de recalada diaria y relevos desde tierra. |

**Solicitud ejecutiva: dejar sin efecto el cambio de criterio *de facto* de DIRSOMAR y restituir la aplicación correcta de la Circular O-71/036 para transbordadores de conectividad con recalada diaria.**