



UNIVERSIDAD DE CHILE
Facultad de Derecho
Departamento de Derecho Internacional

**RESPONSABILIDAD POR DAÑO AMBIENTAL EN LA ANTÁRTICA. ANÁLISIS
COMPARATIVO DE LA SITUACIÓN DE CHILE Y REINO UNIDO**

Memoria de prueba para optar al grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales

AUTOR: Carolina Flores Barros

PROFESOR GUÍA: Prof. Dr. Luis Valentín Ferrada Walker

Santiago, Chile

2018

AGRADECIMIENTOS

Esta tesis fue desarrollada en el marco del Proyecto FONDECYT Iniciación N° 11160039 (2016-2019), “Estudio comparado de la protección del medio ambiente antártico en el derecho doméstico de Chile, Argentina, Reino Unido y Estados Unidos”, del que es investigador responsable el Prof. Dr. Luis Valentín Ferrada Walker, Director de esta Tesis. Se agradece la ayuda económica recibida para su conclusión.

En el ámbito personal, agradezco a mi familia y amigos por todo el apoyo y contención brindados en este proceso de titulación.

TABLA DE CONTENIDOS

RESUMEN	8
ABSTRACT	10
INTRODUCCIÓN	12
CAPÍTULO 1: RESPONSABILIDAD POR DAÑO AMBIENTAL ANTÁRTICO EN EL SISTEMA DEL TRATADO ANTÁRTICO	14
1. LA RESPONSABILIDAD POR DAÑO AMBIENTAL EN LA ANTÁRTICA. CARACTERÍSTICAS GENERALES.	14
<i>a) Daños en la Antártica y Derecho Internacional Ambiental.....</i>	<i>14</i>
<i>b) La acción u omisión.....</i>	<i>15</i>
<i>c) El daño</i>	<i>16</i>
<i>d) La causalidad</i>	<i>18</i>
<i>e) Factores de atribución</i>	<i>18</i>
<i>f) Reparación del daño ambiental.....</i>	<i>19</i>
2. LA RESPONSABILIDAD POR DAÑO AMBIENTAL EN EL SISTEMA DEL TRATADO ANTÁRTICO. ESFUERZOS HISTÓRICOS HACIA SU REGULACIÓN: EL ANEXO VI AL PROTOCOLO MEDIOAMBIENTAL.....	20
3. ANÁLISIS DE IDONEIDAD DE LA NORMATIVA DEL SISTEMA DEL TRATADO ANTÁRTICO RESPECTO A LAS HIPÓTESIS DE DAÑO AMBIENTAL EN LA ANTÁRTICA.	26
CAPÍTULO 2: NORMATIVA DE DERECHO INTERNACIONAL AMBIENTAL APLICABLE A LAS SITUACIONES DE DAÑO AMBIENTAL EN LA ANTÁRTICA.	30
1. REGULACIÓN DE UN SISTEMA INTERNACIONAL DE RESPONSABILIDAD POR DAÑO AMBIENTAL	30
2. ESTABLECIMIENTO DE CONVENIOS MULTILATERALES PARA LA REGULACIÓN DE ACTIVIDADES PELIGROSAS PARA EL MEDIOAMBIENTE.....	36
<i>a) Contaminación marina.....</i>	<i>36</i>

b) <i>Contaminación por sustancias peligrosas</i>	42
c) <i>Daños a la biodiversidad</i>	44
d) <i>Contaminación atmosférica</i>	45
e) <i>Contaminación nuclear</i>	46
3. ANÁLISIS DE IDONEIDAD DE LA NORMATIVA INTERNACIONAL EN RELACIÓN A LAS HIPÓTESIS DE DAÑO AMBIENTAL EN LA ANTÁRTICA.	49
CAPÍTULO 3: REGULACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD POR DAÑO AMBIENTAL A NIVEL LOCAL: EL CASO DE CHILE Y REINO UNIDO.	54
1. ESTATUS JURÍDICO DE LA ANTÁRTICA Y NORMATIVA REFERIDA A RESPONSABILIDAD POR DAÑO AMBIENTAL APLICABLE AL TERRITORIO ANTÁRTICO BRITÁNICO.....	54
a) <i>Naturaleza jurídica y marco normativo del Territorio Antártico Británico</i>	54
b) <i>Normativa medioambiental en el Territorio Antártico Británico. Regulación de la responsabilidad por daño ambiental</i>	59
2. ESTATUS JURÍDICO DE LA ANTÁRTICA Y NORMATIVA REFERIDA A RESPONSABILIDAD POR DAÑO AMBIENTAL APLICABLE AL TERRITORIO CHILENO ANTÁRTICO.....	65
a) <i>Naturaleza jurídica y marco normativo del Territorio Chileno Antártico</i>	65
b) <i>Normativa medioambiental en el Territorio Chileno Antártico. Regulación de la responsabilidad por daño ambiental</i>	67
3. REFLEXIONES FINALES SOBRE LA IMPLEMENTACIÓN DE LA NORMATIVA RELATIVA A DAÑO AMBIENTAL EN LOS TERRITORIOS RECLAMADOS POR CHILE Y REINO UNIDO EN LA ANTÁRTICA.....	72
CONCLUSIONES	78
BIBLIOGRAFÍA	84
1. LIBROS.....	84
2. REVISTAS ACADÉMICAS	87
3. TESIS.....	91
4. JURISPRUDENCIA	91
a) <i>Tribunales nacionales</i>	91
b) <i>Tribunales Internacionales</i>	91
5. DOCUMENTOS NACIONALES.....	92

<i>a) Reino Unido</i>	92
<i>b) Chile</i>	92
6. DOCUMENTOS INTERNACIONALES	93
7. NORMATIVA	94
<i>a) Nacional</i>	94
<i>b) Internacional</i>	96
1. RECURSOS ONLINE	98
ABREVIACIONES	100

RESUMEN

La presente tesis realiza un diagnóstico sobre las normas aplicables ante la ocurrencia de daño ambiental en la Antártica, por actividades vinculadas a Chile y Reino Unido, caracterizando la forma en que se regula los eventuales casos que pudieren dar lugar a responsabilidad por daño ambiental en el sexto continente.

Para realizar lo anterior, se determinan y caracterizan los elementos necesarios en un sistema de responsabilidad por daño ambiental, para luego revisar las principales normas aplicables a nivel del Sistema del Tratado Antártico, Tratados Internacionales externos al mencionado sistema y legislaciones domésticas de Chile y Reino Unido, de manera de identificar si se adecúan a las exigencias de un sistema de responsabilidad. Se toman en consideración las características especiales del medioambiente antártico.

Se concluye que en los tres niveles existen normas referidas a la responsabilidad por daño ambiental que pueden ser aplicables al continente antártico. En el Sistema del Tratado Antártico, la única norma que trata el tema y actualmente se encuentra vigente es el artículo 16 del Protocolo sobre Protección al Medioambiente (el cual es meramente programático, ya que establece solamente un deber de regular la responsabilidad, requiriendo de anexos para su implementación). Por su parte, a nivel de las normas existentes en el derecho internacional que no forman parte del Sistema del Tratado Antártico existe una gran cantidad de normativa sectorial que sería aplicable pero con varias dificultades prácticas. Finalmente, al considerar la normativa doméstica de Chile y Reino Unido se observa que la legislación del primero encuentra menos obstáculos para ser aplicada al territorio reclamado por ambos países, pero ninguna de las normas analizadas en ambos casos es óptima para aseverar la existencia de un sistema que regule en forma íntegra y satisfactoria la responsabilidad por daño ambiental en la Antártica.

ABSTRACT

This thesis makes a diagnosis about applicable legislation regarding environmental damage in Antarctica caused by activities linked to Chile and the United Kingdom. It describes how the possible cases causing environmental liability in Antarctica are regulated.

In order to do that, it will give a description about the elements to be considered in any environmental liability system. In addition, it will make a revision of the main applicable legislation in the Antarctic Treaty System, international instruments aside from the previous system and domestic legislation of Chile and United Kingdom. This study will take into consideration the special features of Antarctic environment.

It can be concluded that liability norms applicable to Antarctica are observed at the three mentioned levels. At the Antarctic Treaty System, the only legislation into force regarding the topic is article 16 of the Protocol on Environmental Protection to the Antarctic Treaty. It contains only a duty to legislate about liability, needing annexes for its implementation. Thus, the previous norm cannot be applicable in the practice for itself.

Regarding the International Law regulation aside from the Antarctic Treaty System, there are considerable amounts of Treaties regulating specific cases of pollution that could be applied, but with several practical difficulties.

Finally, considering local legislation, Chile finds less obstacles to apply its domestic law to the territory claimed by both countries. However, none of the analyzed legislation is adequate to asseverate the existence of an Environmental Liability System that foresees in an exhaustive and satisfactory way, an environmental damage in Antarctica.

INTRODUCCIÓN

La Antártica es un territorio cuya importancia es cada vez más conocida y apreciada en la comunidad internacional. En particular, su valor ambiental salta a la vista debido a sus características especiales. Así, el continente es la reserva de agua dulce más significativa del planeta. Adicionalmente, “*ejerce una gran influencia global en los fenómenos atmosféricos, climáticos, meteorológicos y oceanográficos*”.¹ A lo anterior se suma que es el último continente descubierto y habitado por el ser humano, hecho que ocurrió a comienzos del siglo XX, lo que lo convierte en el área del planeta menos intervenida. Ello propicia un ambiente ideal para el desarrollo de actividad científica orientada a investigar el pasado del continente y la influencia y desarrollo de los fenómenos climáticos que se observan en la actualidad.

Las características anteriores cobran importancia respecto al daño ambiental que pudiera producirse, puesto que éste adquiere rasgos especiales en el continente antártico, los cuales dificultan su reparación en naturaleza.

A ello se suma que la preocupación por el cuidado del medioambiente ha sido un elemento de unificación entre los Estados que tienen pretensiones sobre el territorio antártico, hayan o no realizado una reclamación oficial.

La presente tesis buscará dar respuesta a la pregunta “¿Cuál es la normativa aplicable en caso de generarse daño ambiental en la zona comprendida en el Tratado Antártico y en su Protocolo sobre Protección al Medioambiente, por actividades vinculadas a Chile o Reino Unido?”

Se propone como respuesta, ante la ausencia de normativa específica respecto al tema en el Sistema del Tratado Antártico, que en caso de generarse daño ambiental en el territorio comprendido en el Tratado Antártico y su Protocolo de Protección al Medioambiente, por actividades vinculadas a Chile o Reino Unido, dichos hechos podrían quedar contemplados y ser resueltos por los sistemas jurídicos nacionales propios de estos Estados, así como por otros tratados internacionales sobre medioambiente.

¹ Pablo Rodríguez y Mario Puig, *Chile y sus intereses en la Antártica: Opciones políticas y de seguridad frente a la escasez de recursos hídricos* (Santiago: Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos, 2007): 93.

El objetivo será hacer un diagnóstico sobre cuáles son las normas que se aplican ante la ocurrencia de daño ambiental en la Antártica, concentrándose en situaciones vinculadas a Chile y Reino Unido. También se realizará una caracterización de la forma en que dicha normativa regula los eventuales casos que pudieren dar lugar a responsabilidad por daño ambiental en el continente antártico.

Se eligió a Chile y Reino Unido como países objeto de este estudio por tratarse de naciones que han tenido un protagonismo histórico en la Antártica y en la protección de su medioambiente, siendo dos de los siete Estados respecto a los cuales las controversias por sus reclamaciones de soberanía se encuentran paralizadas por el Tratado Antártico (TA 1959, en vigor 1961).

Para corroborar o desechar la hipótesis anterior, se realizará una investigación documental bibliográfica, sumada a un estudio de la normativa internacional relativa a la responsabilidad por daño ambiental en la zona comprendida en el Tratado Antártico y su Protocolo sobre Protección de Medio Ambiente (1991, en vigor 1998, en adelante PM) y un estudio comparado de la regulación del tema en Chile y Reino Unido.

Un número significativo de bibliografía utilizada se encuentra en idioma inglés, en vista de lo cual se hace la prevención de que ha sido la autora del texto quien ha realizado las respectivas traducciones.

CAPÍTULO 1: RESPONSABILIDAD POR DAÑO AMBIENTAL ANTÁRTICO EN EL SISTEMA DEL TRATADO ANTÁRTICO

1. La responsabilidad por daño ambiental en la Antártica. Características generales.

a) Daños en la Antártica y Derecho Internacional Ambiental

La ocurrencia de daños ambientales en la Antártica es una materia que se sitúa dentro del Derecho Internacional Ambiental, específicamente en la responsabilidad internacional por daños al medioambiente.

Como parte del Derecho Internacional Ambiental, el cual tiene por objeto la protección internacional del medioambiente,² la responsabilidad por daño ambiental abarca elementos propios del Derecho Internacional Público y Privado,³ siendo atribuible tanto a los Estados como a los particulares. Para el primero de los casos, los Estados son responsables generalmente por el incumplimiento de las obligaciones asumidas por ellos o impuestas por el derecho internacional,⁴ situación que da lugar a reclamaciones por parte de otros sujetos internacionales. Por su parte, la responsabilidad de los individuos por daño ambiental es consecuencia del incumplimiento de reglas establecidas por los propios Estados, al implementar los tratados internacionales sobre la materia.⁵ El elemento internacional se genera en los casos de daños causados por un individuo fuera del país del cual es nacional. Para dichas situaciones, se aplican principalmente dos criterios. En primer lugar, se acude al factor de conexión nacionalidad, de manera que cada Estado es responsable por los actos cometidos por sus nacionales. En segundo lugar se aplica el principio protector, que extiende la jurisdicción de los Estados para efectos de proteger el medioambiente (como es el caso de la proyección del espacio marítimo para efectos de resguardar el medioambiente marino y sus recursos vivos).

² Flavio Fuentes Olivares, *Manual de Derecho Ambiental* (Santiago, Editorial Libromar Ltda., 1999): 119. El Derecho Internacional Ambiental abarca las relaciones de coexistencia, cooperación e interdependencia, institucionalizadas o no, entre los sujetos internacionales.

³ Patricia Birnie y Alan Boyle, *International Law & the environment* (Nueva York, Oxford University Press, 2a Ed., 2002): 2.

⁴ Birnie y Boyle. *International Law & the environment*: 181.

⁵ Birnie y Boyle. *International Law & the environment*: 282. Los Estados optan por diferentes formas de regular la responsabilidad, tales como los remedios civiles, responsabilidad penal, responsabilidad administrativa y otras limitaciones impuestas voluntariamente por los Estados.

La protección internacional del medioambiente como bien jurídico es realizada a través de diferentes mecanismos. Para efectos de esta memoria, se abordará la responsabilidad internacional por daño ambiental desde su perspectiva civil, específicamente el modelo de responsabilidad extracontractual.⁶ Sin embargo, no puede dejar de mencionarse la naturaleza administrativa que también posee el daño ambiental, ya que contiene elementos que escapan al Derecho Privado, al comprender definiciones que "no solamente son juzgadas en razón de criterios normativos, como es la técnica preferente del razonamiento judicial, sino particularmente en cuanto a sus efectos para el bienestar general de la comunidad", que comprende un interés público.⁷

No obstante lo anterior, la responsabilidad por daño ambiental presenta características y desafíos que la diferencian de la responsabilidad civil propiamente tal. A continuación, se hará una breve caracterización de los elementos de la responsabilidad por daño ambiental,⁸ los cuales son: (1) acción u omisión, (2) daño, (3) causalidad y (4) factor de atribución.

b) La acción u omisión

La responsabilidad por daño ambiental requiere, como primer elemento, una acción u omisión que dé lugar al daño. Esta conducta configurará el incumplimiento de lo que Herbert Hart denomina "normas primarias". De acuerdo a su teoría, éstas contienen deberes, que al ser incumplidos generan ciertas consecuencias jurídicas, las que a su vez se encuentran descritas en las denominadas "normas secundarias".⁹ En consecuencia, la responsabilidad es un ejemplo de norma secundaria.

Las normas primarias pueden contener obligaciones positivas o negativas, las cuales se incumplen tanto por una acción (incumplimiento de obligación negativa) u omisión (para el caso

⁶ Fuentes Olivares, *Manual de Derecho Ambiental*, 327.

⁷ Enrique Barros Bourie. "Algunos Regímenes Especiales de Responsabilidad", en *Tratado de Responsabilidad Extracontractual* (Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 2010): 790.

⁸ La definición exhaustiva de cada uno de los elementos de la responsabilidad por daño ambiental no es objeto de este trabajo. Se hará una presentación de sus características generales y cómo se manifiestan en la Antártica.

⁹ Francisco Orrego Vicuña, "La Evolución de la Responsabilidad del Estado en el Derecho Internacional a la luz de los nuevos criterios para la protección del medioambiente", en *Décimas Jornadas de Derecho Internacional* (Santiago, Sociedad Chilena de Derecho Internacional, 1991): 94.

de una obligación positiva). Ambas deberán consistir en hechos voluntarios e imputables.¹⁰ A modo ilustrativo, una acción por la cual se incumpliría una obligación negativa en la Antártica se produciría en el caso de introducir flora o fauna exógena, derramar petróleo, disponer de desechos en forma no autorizada, entre otros, mientras que la infracción de una norma primaria se observaría en el caso de no reaccionar ante una emergencia medioambiental.

Cabe hacer presente, que se discute en la doctrina si la acción u omisión debe ser antijurídica para dar lugar a la responsabilidad. Por un lado, se asevera la existencia de hechos lícitos que darían lugar a la responsabilidad de los sujetos. Esto se justificaría en que “el Derecho considera ciertos intereses dignos de prevalecer, preocupándose a la vez de establecer consecuencias dirigidas a compensar al titular de interés sacrificado”.¹¹ Por su parte, Pablo Rodríguez Grez señala que en este tipo de hipótesis “el daño puede ser provisionalmente antijurídico, pero desaparecerá la responsabilidad si se acredita la concurrencia de una causa de justificación”.¹² El derecho internacional ha optado por regular la responsabilidad tanto por hechos lícitos como ilícitos de los Estados, tal como se profundizará en el próximo capítulo.

c) El daño

Un segundo elemento de la responsabilidad ambiental es el daño ambiental. La definición de éste no es un ejercicio sencillo, debido a su naturaleza multidimensional, que involucra diferentes bienes jurídicos, sumado a la dificultad que se observa para poder encasillarlo y medirlo.¹³ Una definición restringida contempla exclusivamente el denominado “daño ambiental puro”, consistente en lesiones que producen alteraciones en los ecosistemas y los recursos naturales inertes.¹⁴ En una visión aún más estricta, se comprende sólo el daño ecológico referido a los recursos vivos. En las dos definiciones anteriores, el medioambiente es valorado como un bien de titularidad colectiva y su daño, por tanto, es de naturaleza pública. Finalmente, existe un concepto amplio de daño ambiental, en que no sólo se contempla el daño ambiental

¹⁰ Carla Cortés Ruz y Natalia Sandoval Unda, *Responsabilidad por Daño Ambiental* (Santiago, Círculo Legal Editores, 2016): 25.

¹¹ José Manuel Busto Lago, *La antijuridicidad del daño resarcible en la responsabilidad civil extracontractual* (Memoria de doctorado, Universidade da Coruña, 1995): 216.

¹² Pablo Rodríguez Grez, *Responsabilidad Extracontractual* (Santiago de Chile, Editorial Jurídica de Chile, 2da. Edición, 2010): 130.

¹³ Malgosia Fitzmaurice, “International Responsibility and Liability”, en *The Oxford Handbook of International Environmental Law*, por Daniel Bodansky *et al.*, Edit., (Oxford: Oxford Handbooks Online, 2012): 6.

¹⁴ Fuentes Olivares. *Manual de Derecho Ambiental*: 335.

propriadamente tal, sino que también se extiende a las pérdidas derivadas de éste. Se trata de su faceta privada, referida a los daños sufridos por individuos en sus derechos personales (integridad física y psíquica, propiedad, salud, entre otros).¹⁵

La medición y clasificación del daño ambiental también resulta una actividad compleja debido a sus características. Pedro Fernández Bitterlich enumera las siguientes: “velocidad, imperceptibilidad, irreversibilidad y universalidad”.¹⁶

La velocidad es una característica que se ha ido potenciando cada vez más con el desarrollo de la tecnología. Por su parte, la imperceptibilidad del daño se traduce en que el efecto que se genera es muchas veces acumulativo, y se va manifestando a lo largo del tiempo. Luego, el daño puede ser irreversible cuando los componentes del medioambiente ya no pueden volver a su estado anterior, o la limpieza de sus consecuencias puede derivar en un daño aún mayor o implicar una carga insostenible para quien la realiza. Finalmente, la universalidad del daño ambiental viene dada por la extensión geográfica que este puede alcanzar, lo cual podría otorgar al daño un carácter difuso, donde la identificación de una víctima en particular o un grupo determinado de ellas en ciertos casos, se vuelve una tarea titánica, derivando en un problema de legitimación activa.

Se agrega a las características anteriores la complejidad en la evaluación de los daños en los casos en que éstos no sean reparables en naturaleza. La razón de ello es que los bienes afectados por éste, en ciertas ocasiones no tienen asignado un valor de mercado en base al cual se pueda calcular su precio en dinero, pues se trata de bienes jurídicos que han sido catalogados socialmente como invaluable.¹⁷

El daño ambiental en la Antártica puede provenir tanto de factores globales (como lo son el cambio climático, la acidificación del mar, la erosión de la capa de ozono, contaminación del océano y atmosférica a través de grandes distancias) como de factores locales, tales como la

¹⁵ Barros Bourie, “Algunos Regímenes Especiales de Responsabilidad”: 74.

¹⁶ Pedro Fernández Bitterlich, *Manual de Derecho Ambiental Chileno* (Santiago: Legal Publishing, 3ª Ed., 2013): 172.

¹⁷ Eugenio Figueroa B., *et al*, “La responsabilidad civil medioambiental”, *Revista de Derecho Ambiental*, 2 (2005): 69-95. No obstante, de acuerdo a distintas teorías económicas, este tipo de daños, entre los cuales se encontraría por ejemplo, la pérdida de la belleza escénica de un paisaje, hoy sí sería susceptible de evaluación material. Sin embargo, estas metodologías de cálculo aun requieren sofisticación.

sobre explotación de recursos marinos, contaminación, degradación del hábitat o disturbios de la vida silvestre.¹⁸ Para la comunidad internacional ha sido muy importante evitar los daños en la Antártica por su naturaleza prístina y la poca intervención humana en comparación al resto de los continentes. Estas características hacen del sexto continente un lugar idóneo para desarrollar investigación científica de fenómenos tan importantes como, por ejemplo, el cambio climático. Además, por dichas características presenta ecosistemas que son únicos en el mundo, y que por su escasez y fragilidad merecen una especial protección.¹⁹

d) La causalidad

El tercer elemento de la responsabilidad, la causalidad, también presenta características especiales en materia ambiental. Enrique Barros resalta que en esta área los problemas de causalidad son intensos, lo cual se explica por dos motivos principales. En primer lugar, el daño ambiental puede ser acumulativo y provenir de distintas fuentes, incluso de causas naturales, ante lo cual es difícil determinar y probar cuál fue la contribución específica de cada una de ellas. Esto se agrava aún más si consideramos que el conocimiento científico sobre las propiedades ambientales puede no ser acabado, por lo que se obstaculiza la identificación de la forma de actuación de cada agente contaminante sobre el medioambiente. En segundo lugar, puede existir una gran distancia física y temporal entre el origen del daño ambiental y su manifestación.²⁰

Para quien haya sufrido consecuencias personales provenientes de un daño ambiental, probar la causalidad puede implicar una doble carga, puesto que deberá probar la causalidad entre el hecho ilícito y el daño ambiental, y luego entre el daño ambiental y el daño que ha sufrido a título personal.

e) Factores de atribución

Finalmente, como último elemento de la responsabilidad se encuentran los factores de atribución. Éstos son valiosas herramientas de protección del medioambiente, que actúan

¹⁸ Kevin A. Hughes y Peter Convey, “Alien Invasions in Antarctica - is anyone liable?”, *Polar Research* (Norwegian Polar Institute), 33 (2014): 2.

¹⁹ S.K.N. Blay, “New Trends in the Protection of the Antarctic Environment: The 1991 Madrid Protocol”, en *The American Journal of International Law*, 86 (1992): 386.

²⁰ Barros Bourie, “Algunos Regímenes Especiales de Responsabilidad”: 806.

mejorando la posibilidad de que las víctimas sean efectivamente compensadas.²¹ A nivel de normativa internacional podemos identificar tres principales tendencias: un sistema de culpa basado en el criterio de diligencia debida, un sistema de responsabilidad estricta y un sistema de responsabilidad absoluta.

El sistema de responsabilidad por culpa suele ser la regla general, reservándose los casos de responsabilidad estricta para actividades específicas que conlleven alto riesgo o sean de alta peligrosidad. En este tipo de situaciones, la tendencia es establecer límites máximos de indemnización y la obligatoriedad de la adquisición de un seguro que cubra los daños causados por la actividad.²² Sin embargo, en la práctica la responsabilidad por culpa ha pasado a ser un régimen más bien excepcional. Esto debido a que la regulación de las hipótesis de responsabilidad a nivel internacional se ha realizado principalmente a través de acuerdos multilaterales referidos a actividades riesgosas, de forma que la responsabilidad estricta es cada vez más aplicada.

Por último, existen los regímenes de responsabilidad absoluta, que se asemejan a los de responsabilidad estricta pero a diferencia de éstos, no admiten causales de exclusión de responsabilidad como la fuerza mayor o el caso fortuito, por lo que se responde a todo evento.

En relación a la normativa establecida por el Sistema del Tratado Antártico (en adelante, STA), específicamente por lo dispuesto en el artículo 16 del PM, la tendencia parece ser la opción por un sistema de responsabilidad estricta (sobre ello se profundizará más adelante).

f) Reparación del daño ambiental

Una vez acreditada la concurrencia de los elementos del daño ambiental, para efectos de revertirlo, se busca en primer lugar una reparación en naturaleza o restitución, esto es, acciones que logren devolver al medioambiente dañado a su estado anterior. En materia de responsabilidad ambiental internacional de los Estados, se afirma que existe una regla general

²¹ Jutta Brunnée, “Of Sense and Sensibility: Reflections on International Liability Regimes as Tools for Environmental Protection”, en *The International and Comparative Law Quarterly*, 53 (2004): 365.

²² Brunnée, “Of Sense and Sensibility”: 5.

de restitución en naturaleza.²³ Cuando esto resulta imposible o impone una carga desproporcionada al responsable del daño, entonces entra en juego la reparación por equivalencia o compensación, donde son dos las posibles opciones: recomponer o mejorar otros componentes ambientales de forma que el efecto sea equivalente al daño ambiental generado²⁴ o, si esto no es posible, realizar una reparación equivalente en dinero, comprendiendo tanto el daño emergente como el lucro cesante (a modo ilustrativo, algunas de las reparaciones serán los costos de limpieza, los costos de restablecimiento del medioambiente a su estado anterior y la compensación por la disminución del valor ambiental). Finalmente, el Derecho Internacional Ambiental también contempla un tercer remedio denominado “satisfacción”, el cual consiste en un “reconocimiento del incumplimiento, una expresión de arrepentimiento, o una disculpa formal”.²⁵

Además de las reparaciones mencionadas, se debe tener en consideración la reparación del ámbito privado/subjetivo del daño ambiental, referido al daño provocado a un individuo en particular, ya sea como daño económico puro o derivado del daño ambiental (por ejemplo, el caso de una enfermedad gatillada por las consecuencias medioambientales, o daños a la propiedad).

Ya descritos en términos generales los elementos básicos que debe tener un sistema de responsabilidad por daño ambiental, cabe hacer una revisión de la actual normativa establecida por el STA al respecto.

2. La responsabilidad por daño ambiental en el Sistema del Tratado Antártico. Esfuerzos históricos hacia su regulación: El Anexo VI al Protocolo Medioambiental.

El TA tuvo como principal objetivo “regular las pretensiones de soberanía de diversos países, asegurando, al mismo tiempo, mantener este territorio como zona de paz y colaboración entre

²³ Marina Spinedi, “Les conséquences juridiques d’un fait internationalement illicite causant un dommage à l’environnement”, en *International Responsibility for Environmental Harm*, por Francesco Francioni y Tullio Scovazzi, edit., (Gran Bretaña, Graham & Trotman, 1991): 97.

²⁴ Figueroa B., *et al*, “La responsabilidad civil medioambiental”: 77.

²⁵ Fitzmaurice. “International Responsibility and Liability”: 9.

los países miembros adherentes”.²⁶ Para algunos autores, el TA establecería en forma general pero muy acotada las bases relativas a la política ambiental antártica. Esta interpretación derivaría de un análisis sistemático del artículo V, en relación con la prohibición de toda explosión nuclear y eliminación de desechos radiactivos, y el artículo IX, que posiciona entre los temas a tratar en las reuniones consultivas de los Estados parte, la protección y conservación de los recursos vivos de la Antártica. De esta manera, los redactores del Tratado habrían dejado en forma consciente las bases para el futuro desarrollo de temas ambientales.²⁷ Sin embargo, dicha posición es cuestionada, puesto que el tratamiento de las explosiones y desechos radiactivos se explica en fines de defensa y no ecológicos. Además, el TA no define el concepto de medioambiente, ni lo reconoce en forma expresa como bien jurídico cuya protección sea relevante. Esto debido al desconocimiento y falta de incorporación de los temas de protección ambiental en la agenda internacional a la época de su redacción.²⁸ Se trata, en definitiva, de un “instrumento internacional de naturaleza político-jurídica, que busca poner fin a los debates sobre el uso del continente y la forma de materializar en él la cooperación entre los Estados”.²⁹

Por su parte, la Convención para la Conservación de las Focas Antárticas (1972, en vigor 1978), si bien no hace mención expresa a la responsabilidad por daño ambiental, en su artículo 6 dispone que ante cualquier efecto significativamente perjudicial sobre el total de las poblaciones o el sistema ecológico de cualquier localidad determinada, se celebrará una reunión a solicitud de cualquiera de las partes contratantes. A pesar de lo anterior, la mencionada convención se inspiró más bien en razones de explotación económica que en motivos ecológicos.³⁰ En este mismo sentido, la Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA, 1980, en vigor 1982) nombra entre sus objetivos, la protección del medioambiente y ecosistemas marinos. También en su artículo V se hace mención a las obligaciones y responsabilidades especiales de las Partes Consultivas del TA en materia de protección y

²⁶ Sergio Montenegro Arriagada, ‘Capítulo primero “Antártica”’, en *Los Tratados Ambientales: Principios y Aplicación en Chile*” (Santiago de Chile, Comisión Nacional del Medioambiente y Centro de Derecho Ambiental de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile, 2001): 73.

²⁷ Daniela Ligget. “An Erotion of Confidence? The Antarctic Treaty System in the Twenty-first Century”, en *Diplomacy on Ice: Energy and the Environment in the Artic and Antarctic*, por Rebecca Pincus y Saleem H. Ali, edit., (Yale University Press Book, 2015): 3.

²⁸ Blay. “New Trends in the Protection of the Antarctic Environment”: 378. Dada la amplitud de los términos del TA, las políticas ambientales han sido definidas más bien a través de las reuniones consultivas.

²⁹ Luis Valentín Ferrada Walker, “Evolución del Sistema del Tratado Antártico: Desde su génesis geoestratégica a sus preocupaciones ambientalistas”, en *Revista de Derecho (Universidad San Sebastián)*, 18 (2012): 137.

³⁰ Ferrada Walker, “Evolución del Sistema del Tratado Antártico”: 138.

preservación del medioambiente en la zona del TA, las cuales deben ser reconocidas por las Partes contratantes que no son parte de él.

La Convención para la Reglamentación de las Actividades sobre Recursos Minerales Antárticos (CRAMRA, 1988, no ha entrado en vigor), si bien continuó teniendo fines de explotación económica, fue el primer acercamiento hacia la concreción de un sistema de responsabilidad. En su artículo 1.15, definió el concepto de daño al medioambiente antártico o ecosistemas asociados como cualquier impacto sobre los componentes vivos o no vivos de ese medioambiente o de esos ecosistemas, incluyendo perjuicio a la vida marina, terrestre o de la atmósfera, que excede de lo desestimable o que ha sido evaluado y juzgado como aceptable en virtud a esta Convención. La CRAMRA estableció un sistema de responsabilidad estricta, que involucra en primer lugar a los operadores, definidos en su artículo 1.11. Como tal, no es necesario que exista culpa del operador para que éste sea responsable, sino que basta que se verifique cualquiera de las consecuencias o daños establecidos por la Convención y que exista una conexión directa entre la consecuencia y la acción u omisión que la produjo.³¹ Luego, se establece la responsabilidad de los Estados patrocinantes de dichos operadores por el incumplimiento de las obligaciones impuestas por la CRAMRA según las reglas del derecho internacional.

Si bien la CRAMRA no ha entrado en vigor por no reunir las ratificaciones requeridas,³² es importante no perder de vista este instrumento internacional, ya que las circunstancias que le dieron origen, esto es, el interés de los Estados partes de desarrollar algún tipo de actividad mineral en la Antártica, podrían volver a resurgir en el futuro.³³ Además, los avances en la tecnología minera y el agotamiento de los recursos naturales a nivel global son factores que definitivamente contribuyen a que en el mediano plazo las actividades mineras deban ser reguladas.³⁴

³¹ Sir Arthur Watts, "Jurisdiction, Enforcement and Liability", en *International Law and the Antarctic Treaty System* (Cambridge, Grotious Publications Limited, 1992): 197.

³² Además de haber sido sucedida por el PM, el cual en su artículo 7 prohibió cualquier actividad relacionada con los recursos minerales, salvo la investigación científica.

³³ Watts, *International Law and the Antarctic Treaty System*: 6.

³⁴ Adam Kearney, "Frozen Assets: Antarctic Minerals Issue Far from Resolution", en *Harvard International Review*, 15 (1992): 4.

El PM es el primer instrumento del STA, entre los que actualmente se encuentran en vigor, que aborda en forma directa el tema de la responsabilidad ambiental en la Antártica. Como una primera aproximación, el artículo 15 se refiere a hipótesis de incidentes que constituyan una emergencia y puedan tener un efecto adverso en el medioambiente o en sus sistemas asociados, casos en los cuales las partes deben reaccionar en forma rápida y efectiva. También el artículo 3 establece la posibilidad de suspender o cancelar las actividades que provoquen o puedan provocar repercusiones medioambientales. Por otro lado, el artículo 16 aborda directamente el tema de la responsabilidad, en línea con la preocupación por parte del STA de velar por la efectividad del principio de responsabilidad internacional de los Estados por daño ambiental.³⁵ Contiene un imperativo para las partes consistente en el compromiso de éstas de elaborar normas y procedimientos relativos a la responsabilidad por daños generados por actividades en el territorio del TA y cubiertas por el PM, las cuales deben ser adoptadas en la forma de un anexo.

A partir del 1991 comenzaron las conversaciones dirigidas a determinar qué sistema de responsabilidad adoptar, primando principalmente dos posturas, un enfoque "comprensivo" y otro enfoque "paso a paso".³⁶ El primero de ellos proponía el establecimiento de un sistema de responsabilidad por impactos dañinos en el medioambiente antártico, lo cual se vio reflejado en la primera propuesta de anexo, donde se contempló el daño ambiental propiamente tal, considerando su reparación por medio de la limpieza de él y también la indemnización de los costos de restauración ambiental. Además, se estableció la indemnización de los costos de acción de respuesta en el caso de que un tercero la hubiera efectuado o, si ello no ocurriera, la indemnización de dicho monto a un fondo. Esta posición fue desestimada ante la iniciativa de Estados Unidos, quien buscó un régimen menos gravoso para las actividades a desarrollar en la Antártica, proponiendo un sistema de responsabilidad centrado en la falta de los operadores para responder ante las emergencias ambientales. Se estimó que una regulación de tal tenor sería más fácilmente llevada a la práctica y, al mismo tiempo, contendría un fuerte elemento disuasivo para los operadores irresponsables, involucrando el principio de "quien contamina paga".³⁷ Así,

³⁵ Carlos R. Hernández Salas, "Los confines de la Responsabilidad Ambiental en los Ecosistemas Dependientes y Asociados al Medioambiente Antártico", en *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, 23 (2012): 3.

³⁶ Evan Bloom, "Introductory note to Antarctic Treaty Environmental Protocol Liability Annex", en *International Legal Materials*, 45 (2006): 1.

³⁷ Hughes y Convey, "Alien Invasions in Antarctica - is anyone liable?": 5. Al respecto, Luis Valentín Ferrada Walker cuestiona el efecto disuasivo que tendría la regulación del Anexo VI, puesto que el tercero que responde ante la acción de respuesta solo será indemnizado hasta un monto máximo. Luis Valentín Ferrada Walker, "Capítulo

se planteó la adopción de este régimen como un primer paso en el establecimiento de un sistema de responsabilidad, concretándose en la adopción del Anexo VI (2005, no ha entrado en vigor). No obstante, cabe hacer presente que a la actualidad, no se ha podido ni aún dar inicio al primer paso de este sistema, como se detallará en algunos párrafos.³⁸

Según lo dispuesto en el artículo 1 del Anexo VI, éste “se aplicará a las emergencias ambientales en el zona del TA relacionadas con los programas de investigación científica, el turismo y las demás actividades gubernamentales y no gubernamentales en el Área del TA para las cuales se requiera informar por adelantado de conformidad con el artículo VII (5) del TA.” Así, el Anexo VI deja fuera una gran cantidad de actividades, como se detallará más adelante.

En relación a los límites subjetivos, el Anexo VI entrará en vigor una vez sea suscrito por los 28 Estados que tenían la calidad de Consultivos y para los cuales se encontraba vigente el PM al momento de adoptarse el texto del Anexo VI (año 2005). Luego, para los Estados que no eran consultivos en dicha fecha, o pasaron a serlo con posterioridad, se deberá manifestar en forma expresa la adhesión a dicho instrumento. Así, Luis Valentín Ferrada sostiene que se establece una barrera de entrada a Estados que no cumplan con los requisitos descritos.³⁹

Para el caso de producirse una emergencia ambiental en las situaciones mencionadas, se daría lugar a responsabilidad por el incumplimiento de una obligación de hacer, consistente en la realización de una acción de respuesta rápida y eficaz ante emergencias medioambientales, las cuales se entienden como todo suceso accidental ocurrido después de la entrada en vigor del Anexo, que dé lugar o amenace con dar lugar en forma inminente, a un impacto importante y perjudicial para el medioambiente antártico. El operador que incumpla dicha obligación deberá

V.- El Anexo VI al Protocolo al Tratado Antártico de Protección Medioambiental, sobre Responsabilidad”, en *Jurisdicción y Medioambiente en el Sistema del Tratado Antártico. Tesis para optar al grado de Doctor en Derecho* (Santiago: Universidad de Chile, Facultad de Derecho, 2015): 296.

³⁸ Para la revisión del proceso histórico, jurídico y diplomático en la adopción del texto del Anexo VI, revisar Luis Valentín Ferrada Walker, "Capítulo IV.- Tratamiento de la jurisdicción en la negociación del anexo sobre responsabilidad ambiental", en *Jurisdicción y Medioambiente en el Sistema del Tratado Antártico. Tesis para optar al grado de Doctor en Derecho* (Santiago: Universidad de Chile, Facultad de Derecho, 2015): 155-246.

³⁹ El autor nombrado describe que luego de entrar en vigor, para ser vinculante a otros Estados del PM diferentes a los 28 Consultivos al momento de la adopción del texto, “se requerirá un acto formal de aprobación; para las partes del TA que no lo sean del PM será necesario que antes o coetáneamente también adhieran a éste; y para que el resto de los Estados del mundo (que representan aproximadamente el 75% de todos ellos) lleguen a ser parte del Anexo VI, deberán al mismo tiempo o previamente hacerse parte del TA y del PM y sus demás anexos”. Ferrada Walker, “Capítulo V.- El Anexo VI al Protocolo al Tratado Antártico de Protección Medioambiental, sobre Responsabilidad”: 250.

responder conforme a un sistema de responsabilidad estricta que contempla causales de exención. Las consecuencias jurídicas una vez establecida la responsabilidad variarán dependiendo de si el operador que provocó el daño es estatal o no estatal. También debe diferenciarse si un tercero reaccionó en su lugar. Así, pueden encontrarse las siguientes hipótesis:

- Operador estatal no ejecuta acción de respuesta o no lo hace en forma rápida y eficaz. Se distinguen las siguientes situaciones:
 - Responde el Estado del operador o responde otro Estado parte: el operador deberá pagar los costes de la acción de respuesta al Estado que la realice, según el artículo 6.1. De acuerdo al artículo 7.4 del Anexo VI, el procedimiento de investigación para resolver la responsabilidad se establecerá por las partes, los artículos 18, 19 y 20 del PM (Solución de Controversias) y el apéndice del PM en lo que sea aplicable.
 - Ningún Estado parte responde: de acuerdo al artículo 6.2.a, el operador estatal deberá pagar los costes de la acción de respuesta que debería haberse realizado, al Fondo establecido en el artículo 12 del Anexo. La acción deberá ser resuelta por la Reunión Consultiva del TA, y en subsidio en conformidad a los artículos 18, 19 y 20 del PM o arbitraje.
- Operador privado no ejecuta acción de respuesta o no lo hace en forma rápida y eficaz. Se distinguen las siguientes situaciones:
 - Un Estado parte realiza la acción de respuesta: se aplica la regla del artículo 6.1, debiendo reembolsarse los costes de la acción de respuesta. El Estado podrá entablar una acción por responsabilidad ante los tribunales del Estado parte en cuyo territorio se haya constituido o tenga su principal centro de actividad o residencia habitual el operador (artículo 7). Si el operador privado no cae bajo ninguna de las hipótesis anteriores, podrá entablar la acción en los tribunales del Estado parte en cuyo territorio se organice la actividad, siempre que haya sido autorizada por él o esté sujeta a un proceso regulatorio comparable por esa parte.
 - Ningún Estado parte responde: Según el artículo 6.2.b, el operador no estatal será responsable de pagar un importe de dinero que refleje en la mayor medida de lo posible los costes de la acción de respuesta que debiera haberse realizado. En

este caso se da la opción de pagar el monto al fondo del artículo 12, a su Estado parte (se entiende como tal aquél en cuyo territorio se organice la actividad, siempre que haya sido autorizada por él o esté sujeta a un proceso regulatorio comparable por esa parte) o a la parte que haya establecido un mecanismo en su legislación para regular esta situación. En los últimos dos casos los Estados deberán hacer lo posible por contribuir al fondo del artículo 12, al menos en el monto recibido por el operador.

La indemnización que contempla el anexo es de carácter bastante restringido, puesto que contiene una reparación consistente en una compensación de carácter patrimonial, por el equivalente a los costos económicos que habría tenido una acción de respuesta, y además esta responsabilidad se encuentra limitada por el artículo 9 a montos determinados. Dichos límites no se aplican en el caso en que la parte que causa el daño actúe con dolo o culpa grave.

En forma paralela a la responsabilidad de los operadores, se establece la responsabilidad de los Estados parte del Tratado, en aquellos casos en que no hayan tomado medidas apropiadas dentro de su competencia para asegurar el cumplimiento del Anexo VI.

3. Análisis de idoneidad de la normativa del Sistema del Tratado Antártico respecto a las hipótesis de daño ambiental en la Antártica.

Al analizar las características del Anexo VI, nos encontramos ante un instrumento que no parece responder al imperativo del artículo 16 del PM, consistente en el compromiso de regular un sistema de responsabilidad por daños en el territorio de TA.

Lo anterior parece desprenderse de su tenor literal, el cual llevaría a afirmar que el Anexo VI más bien se trata de una concreción del artículo 15 del PM, relativo a las acciones de respuesta en caso de emergencia, que traslada la obligación desde los Estados Partes hacia los operadores.⁴⁰ El mencionado artículo, a diferencia del artículo 16 del PM, no exige su implementación por medio de un anexo, sino que es de ejecución directa.

⁴⁰ Ferrada Walker, “Capítulo V.- El Anexo VI al Protocolo al Tratado Antártico de Protección Medioambiental, sobre Responsabilidad”: 285.

Además, el artículo 16 del PM ordena la regulación de la responsabilidad derivada de daños provocados por actividades que se desarrollen en el área del TA y cubiertas por el PM.⁴¹ Este mandato ha sido interpretado en forma amplia y restringida; la primera interpretación incluiría todos los tipos de daños, mientras que la segunda comprendería sólo los daños ambientales.⁴² Sin embargo, la regulación establecida en el Anexo VI, no se ajusta satisfactoriamente a ninguna de las interpretaciones y no parece regular ningún régimen de responsabilidad, partiendo del hecho que la norma primaria que comprende es más bien una obligación de hacer (ya descrita en párrafos anteriores), mientras que al referirse al tópico de responsabilidad la norma primaria debería contener una obligación de no hacer, la cual es no causar daño. Esta obligación se incumpliría por medio de una acción, y no una omisión, como es la hipótesis comprendida en el Anexo VI.⁴³

En relación al factor de atribución de responsabilidad, el artículo 6.3 del Anexo VI afirma que la naturaleza de la responsabilidad en él establecida es estricta. Sin embargo la regulación del daño, elemental en un sistema con tales características, es realizada de tal forma que éste pierde su función central como elemento de la responsabilidad y baremo de la indemnización. Esto se manifiesta en primer lugar, en que para gatillar el deber de indemnización, el Anexo VI establece que simplemente basta la verificación de la omisión en una acción de respuesta ante emergencias ambientales, restando importancia al daño que debe generar ésta. En segundo lugar, la indemnización se limita a las consecuencias patrimoniales derivadas de la acción de respuesta que realiza el propio Estado o un tercer Estado parte (en caso de realizarla), sin considerar los costos de restauración, limpieza, daño a personas y a propiedad privada que la práctica internacional ha confirmado como parte de la compensación del daño ambiental.⁴⁴ Así, el cumplimiento por naturaleza es desplazado a un rol secundario y voluntario para las partes.⁴⁵

⁴¹ Al sur del paralelo 60° de latitud sur, si bien por los fines del PM, podría ser extendido hasta al menos la convergencia antártica. Ferrada Walker, “Capítulo V.- El Anexo VI al Protocolo al Tratado Antártico de Protección Medioambiental, sobre Responsabilidad”: 253.

⁴² Ferrada Walker, “Capítulo IV.- “Tratamiento de la jurisdicción en la negociación del anexo sobre responsabilidad ambiental””: 168.

⁴³ Ferrada Walker, “Capítulo V.- El Anexo VI al Protocolo al Tratado Antártico de Protección Medioambiental, sobre Responsabilidad”: 268.

⁴⁴ Fitzmaurice, “International Responsibility and Liability”: 6.

⁴⁵ Salvo en lo dispuesto en el artículo 2.g del Anexo VI, que el cual al definir “acción de respuesta”, establece que **pueden** comprender la limpieza en circunstancias adecuadas (el destacado es de la autora de esta memoria).

Lo anterior sugiere que más que un sistema de responsabilidad, el Anexo VI establecería un reembolso el cual, en el caso de que ningún tercero reaccione ante la emergencia y la suma deba enterarse en el fondo, podría incluso ser caracterizado como una indemnización punitiva.⁴⁶

Por otro lado, el Anexo VI no comprende la totalidad de las actividades descritas en el artículo 16 del PM (aquellas que se desarrollen en el área del TA y comprendidas en el PM, con excepción de aquellas contempladas en un instrumento específico).⁴⁷ Lo anterior debido a que sólo trata hipótesis generadas en el contexto de una omisión, la cual consiste en el incumplimiento de la obligación de hacer que es el reaccionar en forma rápida y eficaz a las emergencias ambientales.

Incluso en el marco acotado de las situaciones en que podría generarse la omisión ya descrita (las actividades que según el artículo VII.5 del TA, requieren ser informadas a las otras partes del TA por la quien las realiza),⁴⁸ se deja de lado un gran número de actividades que potencialmente pueden dar lugar a un daño, partiendo por aquellas que no constituyan una emergencia, además de las comprendidas en la CCRVMA, la Convención para la Conservación de las Focas Antárticas, la Convención Internacional para la Regulación de la Caza de Ballenas (1946, en vigor 1948),⁴⁹ daños acumulativos, la navegación en altamar al sur de los 60° de latitud sur y otras emergencias como son los accidentes de las naves pesqueras y el sobrevuelo de aviones.⁵⁰

Por lo anterior, es posible afirmar que el Anexo VI no regula el daño ambiental en relación a las actividades que ordena el artículo 16 del PM.

⁴⁶ Ferrada Walker, “Capítulo V.- El Anexo VI al Protocolo al Tratado Antártico de Protección Medioambiental, sobre Responsabilidad”: 294.

⁴⁷ Hernández Salas, “Los confines de la Responsabilidad Ambiental en los Ecosistemas Dependientes y Asociados al Medioambiente Antártico”: 9.

⁴⁸ El artículo VII.5 del TA establece que las actividades que deben ser informadas por los Estados son: “a) Toda expedición a la Antártica y dentro de la Antártica en la que participen sus navíos o nacionales, y sobre todas las expediciones a la Antártica que se organicen o partan de su territorio; b) todas las estaciones en la Antártica ocupadas por sus nacionales, y c) todo personal o equipo militares que se proyecte introducir en la Antártica, con sujeción a las disposiciones del párrafo 2 del artículo I del presente Tratado.”

⁴⁹ Carlos R. Hernández Salas. “Los confines de la Responsabilidad Ambiental en los Ecosistemas Dependientes y Asociados al Medioambiente Antártico”: 9.

⁵⁰ Ferrada Walker, “Capítulo V.- El Anexo VI al Protocolo al Tratado Antártico de Protección Medioambiental, sobre Responsabilidad”: 286.

Finalmente, aún en el caso de que sí se consagrara un sistema completo y suficiente de responsabilidad en el Anexo VI, éste no se encuentra vigente, habiendo sido ratificado solo por 15 de los 28 Estados necesarios para su entrada en vigor, y habiendo ya transcurrido más de 10 años desde su adopción.⁵¹

En resumen, del análisis realizado en los párrafos anteriores parece desprenderse que con el paso de los años, si bien se ha avanzado hacia una consagración del medioambiente como uno de los principales objetos de protección y se han establecido bases generales para asegurar la responsabilidad ante el potencial daño ambiental, en lo que respecta a los Tratados Internacionales que forman la estructura básica del STA, las normas establecidas parecen tener un carácter más bien declarativo, y en sí mismas ser insuficientes para poder ser aplicadas en caso de producirse un daño ambiental en la Antártica.

Hasta el momento el instrumento que parece acercarse a una regulación del tema ha sido el PM, y en especial su Anexo VI. Sin embargo, a pesar de haberse asumido un compromiso de regular las hipótesis de responsabilidad por daños provocados en la Antártica en el PM, y por las razones revisadas, su cumplimiento aún se encuentra pendiente.

Una vez establecido ello, cabe analizar cuáles son las respuestas que ha dado el derecho internacional fuera del marco de los Tratados Internacionales que forman parte del STA, para determinar si existe normativa internacional aplicable a los casos de daño ambiental en la Antártica.

⁵¹ Cifra actualizada al mes de noviembre de 2017. Para entrar en vigor, el Anexo VI debe ser aprobado por las 28 partes consultivas que participaron de la XXVIII Reunión Consultiva del Tratado Antártico (Estocolmo, año 2005). Hasta el momento ha sido aprobada por Australia, Ecuador, Finlandia, Italia, Países Bajos, Nueva Zelanda, Noruega, Perú, Polonia, la Federación Rusa, Sudáfrica, España, Suecia, Reino Unido y Uruguay.

CAPÍTULO 2: NORMATIVA DE DERECHO INTERNACIONAL AMBIENTAL APLICABLE A LAS SITUACIONES DE DAÑO AMBIENTAL EN LA ANTÁRTICA.

Ante la ausencia de normas internacionales específicas en el marco del STA, debe atenderse a las reglas generales observables a nivel global.⁵² Así, volvemos a mencionar la rama del Derecho Internacional Ambiental, donde encontramos un panorama fragmentario a nivel material, formal y orgánico, existiendo múltiples organizaciones e instrumentos que regulan en forma independiente cada una de las actividades que forman parte de él.⁵³

La responsabilidad por daño ambiental no escapa al escenario descrito y, ante ello, han sido dos las principales tendencias en torno a su regulación; por un lado, una corriente que busca normar en forma orgánica un sistema internacional de responsabilidad por daño ambiental y, por otro lado, la adopción de acuerdos multilaterales en materia ambiental que regulan la responsabilidad en base al origen del daño o la zona geográfica que se puede ver afectada. Ambas tendencias han sido complementadas por el desarrollo jurisprudencial.

1. Regulación de un sistema internacional de responsabilidad por daño ambiental

Los primeros avances hacia una regulación orgánica de la responsabilidad por daño ambiental encuentran su base en el principio 22 de la Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano (Estocolmo, 1972), referente al deber de cooperación de los Estados para el desarrollo del derecho internacional en materia de responsabilidad e indemnización de las víctimas de contaminación y otros daños ambientales. Esto fue reafirmado en el principio 13 de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y Desarrollo (Río de Janeiro, 1992).

Posteriormente, la Comisión de Derecho Internacional (CDI), órgano perteneciente a la Organización de las Naciones Unidas (ONU), que tiene como misión el promover el desarrollo progresivo del derecho internacional y su codificación,⁵⁴ trabajó en la concreción de los

⁵² Watts, "Jurisdiction, Enforcement and Liability": 192.

⁵³ Daniel Bodansky *et al.*, *International Environmental Law: Mapping the Field*, en *The Oxford Handbook of International Environmental Law*, (Oxford: Oxford Handbooks Online, 2012): 4.

⁵⁴ Sitio web de la Comisión de Derecho Internacional, <http://legal.un.org/ilc/> [Consulta: 18 jun. 2017].

principios ya mencionados. Dentro de su labor, ha abordado tanto la responsabilidad de los Estados como la de otros sujetos de derecho internacional.

En lo referido a la responsabilidad de los Estados, la CDI ha buscado cubrir la ausencia de instrumentos internacionales en materia de daño ambiental, a través de la unificación de reglas generales del derecho internacional con reglas ambientales establecidas por tratados, y otras fuentes aplicables.⁵⁵

En consecuencia, la CDI adoptó el Proyecto de Artículos sobre la Responsabilidad del Estado por Hechos Internacionalmente Ilícitos (2001),⁵⁶ cuyas normas generales también son aplicables a las materias de medioambiente.

El proyecto consta de 59 artículos que establecen una base normativa sobre la responsabilidad internacional de los Estados.⁵⁷ Contiene cuatro partes, la primera de ellas referida al hecho internacionalmente ilícito del Estado (artículos 1 a 27), la segunda al contenido de la responsabilidad internacional del Estado (artículos 28 a 41), la tercera a los modos de hacer efectiva la responsabilidad internacional (artículos 42 a 54) y la cuarta parte referida a disposiciones generales finales del texto (artículos 55 a 59).

La responsabilidad de los Estados, según lo dispuesto en el artículo 2, requiere de la existencia de dos elementos: un comportamiento atribuible a los Estados conforme al derecho internacional y la incompatibilidad de éste con sus obligaciones internacionales. Dentro de los elementos no se hace mención a los factores de atribución, con la intención de que los Estados puedan adoptar el régimen que prefieran o no adoptar ninguno en particular.⁵⁸ La obligación incumplida puede establecerse en un tratado, costumbre o en principios del derecho internacional.⁵⁹

⁵⁵ Philippe Sands, Jacqueline Peel et al., *Principles of International Environmental Law* (Cambridge: Cambridge University Press, 2012): 704.

⁵⁶ Durante el mismo año, en forma complementaria a este proyecto, la CDI finalizó el Proyecto de Convención sobre la prevención de los daños transfronterizos resultantes de actividades peligrosas (2001), el cual aborda la obligación de prevenir los daños ambientales.

⁵⁷ James Crawford, “Artículos sobre responsabilidad del Estado por hechos internacionalmente ilícitos”, United Nations Audiovisual Library of International Law, http://legal.un.org/avl/pdf/ha/rsiwa/rsiwa_s.pdf [consulta: 08/08/2017]: 3.

⁵⁸ Crawford, “Artículos sobre responsabilidad del Estado por hechos internacionalmente ilícitos”: 4.

⁵⁹ Sands, Peel *et al.*, *Principles of International Environmental*: 705.

Verificados los elementos que dan lugar a la responsabilidad, los Estados tienen la obligación de hacer cesar el acto internacionalmente ilícito, ofrecer seguridades y garantías apropiadas de su no repetición y reparar íntegramente el daño causado, incluyendo el daño material y moral (artículo 31). Las formas de reparación establecidas son las ya mencionadas en el capítulo anterior; restitución, compensación y satisfacción, las cuales se aplican en orden de prelación, aunque también existe la posibilidad de aplicar más de una de ellas. La compensación como reparación sólo se contempla en términos económicos, cubriendo cualquier daño susceptible de evaluación financiera, incluyendo la pérdida de ganancias.

Otro esfuerzo significativo orientado al establecimiento de un régimen internacional de responsabilidad realizado por la CDI, culminó con la adopción del Proyecto de Principios sobre la Asignación de Pérdidas en caso de Daño Transfronterizo Resultante de Actividades Peligrosas (2006).

La propuesta de la Comisión presenta un mecanismo de carácter general y supletorio, para el caso en que los Estados no dispongan de normas convencionales aplicables al caso particular.⁶⁰ Establece ocho principios aplicables a daños transfronterizos causados por actividades no prohibidas por el derecho internacional, entre los cuales se observa una mayor mención al daño ambiental que en el proyecto sobre responsabilidad de los Estados del año 2001.

En el desarrollo de actividades peligrosas que resulten o puedan resultar en daño transfronterizo, cada Estado deberá asegurar una pronta y adecuada compensación a las víctimas, por medio de medidas que deberán incluir la responsabilidad del operador u otra persona o entidad, sin necesidad de probar la culpa del responsable. La forma de implementar las medidas anteriores se deja a la legislación interna de cada Estado, sin perjuicio de lo dispuesto en el principio 7 en relación al desarrollo de regímenes internacionales específicos para categorías especiales de actividades peligrosas.

Al definir el daño en su principio 2 apartado a), el proyecto considera expresamente su dimensión ambiental (entre otros daños), incluyendo todo daño significativo causado al

⁶⁰ Antoni Pigrau Solé, “La Responsabilidad Internacional de los Estados por Daños al Medio Ambiente”, en *Derecho Internacional del Medio Ambiente: Una visión desde Iberoamérica*, por Francesco Sindico, edit., et al., (Londres: Cameron May, 2011): 125.

medioambiente, el cual comprende las pérdidas y deterioro ambiental, los costos de las medidas razonables para su restablecimiento y los costos de las medidas razonables de respuesta. El medioambiente es definido en el principio 2 apartado b) como inclusivo de los recursos naturales (bióticos y abióticos), tales como el aire, el agua, el suelo, la flora y la fauna, y la interacción entre dichos factores, además de los aspectos característicos del paisaje. En el principio 3 se menciona el propósito de preservar y proteger el medioambiente para los casos de daños transfronterizos, especialmente respecto a la mitigación del daño al medioambiente y su restauración o restablecimiento.

En forma paralela a la estructuración de la responsabilidad internacional de los Estados, se ha ido desarrollando cada vez más una normativa relativa a la responsabilidad de nuevos sujetos internacionales, tales como las organizaciones internacionales. La razón de ello se encuentra en “la evolución del derecho internacional y la proliferación de normas dirigidas a la protección de intereses comunes”.⁶¹ Una manifestación de lo anterior ha sido el Proyecto de Artículos sobre Responsabilidad de Organizaciones Internacionales (2011) redactado también por la CDI.

Al igual que su análogo sobre responsabilidad del Estado mencionado en párrafos anteriores, se establece la responsabilidad de las organizaciones internacionales por hechos internacionalmente ilícitos, los cuales, según el artículo 4°, se configuran al producirse una acción u omisión atribuible a la organización bajo el derecho internacional, la cual además debe constituir una violación a una obligación internacional de dicha organización. También existe una similitud con el proyecto sobre responsabilidad del Estado respecto a las formas de reparación, restitución, indemnización y satisfacción (artículo 34), en un orden de prelación y pudiendo imponerse en forma individual o combinadas. La primera de ellas procederá siempre y cuando no sea materialmente imposible y no imponga una carga totalmente desproporcionada en relación al beneficio que implicaría. En caso de que ello ocurra, se deberá proceder a la indemnización, la cual comprende todo daño susceptible de evaluación financiera, incluido el lucro cesante. Ante la imposibilidad de reparar mediante las alternativas anteriores, se aplicará la satisfacción. Finalmente, también se establece la responsabilidad directa del Estado que dirige y controla un acto internacionalmente ilícito imputable a una organización internacional para el caso en que tenga conocimiento de dicho ilícito, cuando el hecho también sería

⁶¹ Pigrau Solé, “La Responsabilidad Internacional de los Estados por Daños al Medio Ambiente”: 108.

internacionalmente ilícito de haber sido cometido por el Estado (artículo 59) y la responsabilidad de los Estados miembros de una organización internacional, la cual se presume subsidiaria, si el Estado ha aceptado su responsabilidad con respecto a la parte lesionada y la ha inducido a confiar en su responsabilidad (artículo 62).

A pesar de los esfuerzos de la CDI para desarrollar normas en materia de responsabilidad internacional, los proyectos de artículos aún no han sido recogidos en alguna convención que se encuentre vigente. Sin embargo, su trabajo ha sido considerado como una parte importante del proceso mediante el cual el derecho internacional pasa a tener existencia. En especial como una manifestación de la costumbre internacional existente.⁶²

Por lo anterior, resulta relevante tener en consideración el rol de la costumbre internacional como fuente del derecho. Así, el principio consistente en la obligación de los Estados de asegurarse que los hechos que se lleven a cabo dentro de su jurisdicción o bajo su control no perjudiquen al medioambiente de otros Estados o de zonas situadas fuera de toda jurisdicción nacional, es comúnmente aceptado. Esto se materializa en que, ante la ocurrencia de un hecho internacionalmente ilícito, los Estados tienen la obligación de hacerlo cesar si es de naturaleza continua, realizar una restitución por naturaleza o proveer una por equivalencia si la primera es imposible o insuficiente y, finalmente proveer una satisfacción e incluir garantías contra la repetición del hecho ilícito.⁶³

Ello también ha sido reconocido en diferentes ocasiones por la jurisprudencia. Destaca el caso *Trail Smelter* (laudos de 1938 y 1941), en el cual el tribunal arbitral reconoció el principio de derecho internacional consistente en que ningún Estado tiene el derecho de usar o permitir el uso de su territorio de tal manera que cause daños al territorio, propiedades o personas de otro.⁶⁴ Lo anterior fue reafirmado en el caso *Lake Lanoux* (1957), en el que se autorizó por parte del gobierno francés la construcción de un embalse que, se alegaba, afectó el aprovechamiento de

⁶² Birnie y Boyle, *International Law & the Environment*: 22.

⁶³ Spinedi. "Les conséquences juridiques d'un fait internationalement illicite causant un dommage à l'environnement": 85.

⁶⁴ Tribunal Arbitral caso *Trail Smelter*, Estados Unidos c. Canadá, laudos de 16 de abril de 1938 y 11 de marzo de 1941, R.I.I.A.A. 3. http://legal.un.org/riaa/cases/vol_III/1905-1982.pdf. [Consulta: 18.mar.2018].

aguas en España. En dicha ocasión se precisó que el principio de soberanía de los Estados no es absoluto, y que debe realizarse conforme al derecho internacional.⁶⁵

En el ámbito latinoamericano destacan el caso de las plantas de celulosa sobre el Río Uruguay (2010) y el caso entre Nicaragua y Costa Rica referido al Río San Juan (2015).

En el primero de ellos, la Corte Internacional de Justicia reconoció que “un Estado está en consecuencia obligado a usar todos los medios a su disposición, en orden a evitar actividades que tomen lugar en su territorio, o en cualquier área bajo su jurisdicción, que cause daño significativo al medioambiente de otro Estado”. La Corte ha establecido que esta obligación “es ahora parte del cuerpo de derecho internacional relativo al medioambiente.”⁶⁶

Por su parte, respecto a la reclamación de Nicaragua referida al daño ambiental generado en su territorio producto de trabajos de construcción realizados en su zona fronteriza por Costa Rica, la Corte Internacional de Justicia estableció que esta última incumplió sus obligaciones internacionales al no realizar un Estudio de Impacto Ambiental, y dispuso que “la declaración de la Corte de violación de Costa Rica de su obligación de realizar un estudio de impacto ambiental es la medida apropiada de satisfacción para Nicaragua”.⁶⁷

En relación a la responsabilidad de los Estados por actos no prohibidos por el derecho, destaca la sentencia arbitral de caso *Gut Dam* (1968), en que se estableció la responsabilidad de Canadá sin necesidad de probarse su culpa o negligencia, dado que las partes habían acordado previamente su responsabilidad en casos de compensación de daños causados por actividades peligrosas.⁶⁸

La obligación de no dañar el medioambiente de otros Estados se ha entendido como un principio vinculante, aplicable incluso a áreas que puedan no ser parte de ninguna jurisdicción territorial,

⁶⁵ Tribunal Arbitral caso Lac Lanoux, Francia c. España, laudo del 16 de noviembre de 1957, R.I.A.A. 281. http://legal.un.org/riaa/cases/vol_XII/281-317_Lanoux.pdf. [Consulta: 18.mar.2018].

⁶⁶ Corte Internacional de Justicia, Argentina c. Uruguay, 20 de abril de 2010, I.C.J. Reports 2010, Caso N° 135. <http://www.icj-cij.org/files/case-related/135/135-20100420-JUD-01-00-EN.pdf>. [Consulta: 18.mar.2018]: 56.

⁶⁷ Corte Internacional de Justicia, Nicaragua c. Costa Rica, 16 de diciembre de 2015, I.C.J. Reports 2015, Caso N°152. <http://www.icj-cij.org/files/case-related/152/152-20151216-JUD-01-00-EN.pdf>. [Consulta: 16.abr.2018]: 78.

⁶⁸ Tribunal Arbitral caso Gut Dam, Canadá con Estados Unidos, laudos de 15 de enero de 1968, 12 de febrero de 1968 y 27 de septiembre de 1968.

por lo que podría eventualmente ser aplicable al caso de la Antártica, sin perjuicio de las reclamaciones vigentes por parte de siete Estados.⁶⁹ No obstante ello, en la práctica ha sido un principio poco desarrollado y se ha encontrado con dificultades como el escaso reconocimiento jurisprudencial.

2. Establecimiento de convenios multilaterales para la regulación de actividades peligrosas para el medioambiente.

A pesar de los esfuerzos orientados a lograr un sistema internacional de responsabilidad por daño ambiental, especialmente a través de la denominación de ciertos daños como preocupación común de la humanidad,⁷⁰ no se ha concretado una sistematización satisfactoria. Ante ello se observa la segunda tendencia ya adelantada, por medio de la cual se ha procedido a la adopción de tratados multilaterales, cada uno de ellos referido a la responsabilidad proveniente de ciertas actividades en particular.⁷¹ Dado el gran número de convenios que regulan la presente materia, se procederá a hacer una caracterización breve de aquellos potencialmente aplicables a la Antártica y que han sido ratificados por los dos países objeto de estudio de esta memoria: Chile y Reino Unido.

a) Contaminación marina

La contaminación marina ha sido definida en el artículo 4 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR, 1982, en vigor 1994)⁷² como “la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o de energía en el medio marino incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas incluidos la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento”. Los términos de dicha definición comprenden las diferentes fuentes de la contaminación marina, tales como los accidentes de embarcaciones que generen derrames de sustancias o el vertimiento de sustancias

⁶⁹ Jonathan I. Charney, “Third State Remedies for Environmental Damage to the World’s Common Spaces”, en *International Responsibility for Environmental Harm*, por Francesco Francioni y Tullio Scovazzi, edit., (Gran Bretaña, Graham & Trotman, 1991): 165.

⁷⁰ Entre estos temas se han incluido el cambio climático, la biodiversidad y el daño marítimo.

⁷¹ Brunnée. “Of Sense and Sensibility”: 353.

⁷² Ratificada por Chile y Reino Unido en 1997.

contaminantes al océano (sustancias industriales, aguas servidas, entre otras). La contaminación incluso podría ser indirecta, a través de la llegada al mar de fertilizantes, insecticidas y otros químicos filtrados en los cursos de agua o a través de la atmósfera.⁷³

En relación a la regulación de las hipótesis de contaminación marina, entre los años 1954 y 1971 se adoptaron los primeros tratados multilaterales sobre la materia.⁷⁴ Estos instrumentos regularon principalmente casos de responsabilidad privada, y no de los Estados, limitados a la contaminación radiactiva o por hidrocarburos. En este contexto se adoptó el Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Altamar en Casos de Accidentes que Causen Contaminación por Hidrocarburos (1969, en vigor 1975).⁷⁵ Éste regula las hipótesis de accidentes marítimos u otros actos relacionados, que generen contaminación o amenaza de contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, produciendo un peligro grave e inminente en el litoral o afectando intereses de un Estado parte ribereño. En dicho caso, se concede el derecho al Estado de tomar las medidas necesarias para prevenir, mitigar o eliminar los peligros a los que sean razonablemente atribuibles consecuencias desastrosas de gran magnitud (artículo I.1). Se trata de una facultad que se concede a los Estados ribereños, y que continúa siendo opcional incluso ante situaciones de extrema urgencia (artículo 3.d.), generando un deber de indemnizar a otros Estados en el caso de que las medidas tomadas ante la emergencia causen daños (artículo VI).

En esta época también se adoptó el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (en adelante, Convenio de Bruselas, 1969, en vigor 1975),⁷⁶ el cual establece responsabilidad por daños de contaminación provocados por embarcaciones, circunstancias en las cuales los propietarios deberán responder. Los daños de contaminación son definidos en el artículo I.6, como las “pérdidas o daños causados fuera del barco que transporte los hidrocarburos por la contaminación resultante de derrames o descargas procedentes del barco, donde quiera que

⁷³ David Freestone and Salman M.A., “Ocean and Freshwater Resources”, en *The Oxford Handbook of International Environmental Law* (2008): 7.

⁷⁴ Alonso Gómez-Robledo Verduzco, “Convención internacional sobre lucha contra la contaminación por hidrocarburos y protocolos de enmienda sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1984 y 1992”, *Revista de Derecho Privado* (Universidad Nacional Autónoma de México), 18: 94.

⁷⁵ Ratificada por Reino Unido en 1971 y por Chile en 1995.

⁷⁶ Ratificado por Reino Unido en 1975 y por Chile en 1977.

ocurran tales derrames o descargas, e incluye el costo de las medidas preventivas y las pérdidas o daños causados por tales medidas preventivas”. La definición no se refiere explícitamente al daño ambiental, sin embargo se ha interpretado que el daño por contaminación cubre “los costos de operaciones de limpieza, medidas de prevención, costos adicionales, y una proporción de los costos fijos incurridos por autoridades públicas para mantener una capacidad de respuesta ante contaminación”⁷⁷ incluyendo también el perjuicio pecuniario generado a quienes dependen económicamente de actividades costeras o relacionadas con el mar.

Acreditada la causalidad del derrame o descarga de hidrocarburos desde el barco, junto a los daños generados, el propietario deberá responder en base a un sistema de responsabilidad objetiva, la cual podrá ser excluida en caso de verificarse alguna de las causales establecidas en el artículo III, números 2 y 3 (fuerza mayor o caso fortuito, y daños causados por un tercero). Aparejado a este sistema, se establecen montos máximos de indemnización, los cuales son un derecho para el dueño del barco y no aplican en caso de falta o culpa del dueño. Además se dispone la obligación de adquirir un seguro para el propietario de barcos que transporten más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel.

Respecto al ámbito territorial de aplicación del Convenio de Bruselas, el artículo II lo limita al mar territorial de los Estados contratantes en que se haya producido el daño, lo cual en el caso de la Antártica podría ser aplicable a los estados reclamantes. Los tribunales competentes para conocer de las demandas de indemnización de perjuicios serán aquellos del Estado parte donde se produce el daño, independientemente del país en que la nave se encuentre registrada (artículo IX). Del convenio se excluyen los buques de guerra u otros barcos cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y destinados exclusivamente en el momento a servicios no comerciales del gobierno.

El Convenio de Bruselas ha sido modificado en dos ocasiones. La primera de ellas fue por medio del Protocolo de 1984, en el cual se amplió el ámbito de aplicación territorial, comprendiendo el territorio del Estado, su mar territorial y su zona económica exclusiva. Además, considerando que los montos límites establecidos en 1969 se hacían insuficientes para cubrir los daños, se amplió el monto de las indemnizaciones. Sin embargo, el Protocolo de 1984 nunca entró en

⁷⁷ Patricia Birnie y Alan Boyle. *International Law & the environment*: 387.

vigor, ante lo cual se adoptó el Protocolo de 1992 (en vigor 1996).⁷⁸ Este último detalló los daños indemnizables por el Convenio de Bruselas, indicando expresamente que se contempla la indemnización por deterioro del medioambiente, no obstante ésta se encuentra limitada al costo de las medidas razonables de restauración que se hayan tomado o se tomaren en el futuro. Se respeta la ampliación territorial del protocolo de 1984 y se amplían los montos de limitación de responsabilidad.

En complemento al Convenio de Bruselas, se adoptó el Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos (en adelante “Convenio del Fondo”, 1971, en vigor 1978),⁷⁹ el cual tiene como fin indemnizar a las víctimas por aquellos daños que no sean cubiertos por el Convenio de Bruselas o para los cuales éste resulte insuficiente, ya sea por tratarse de daños no contemplados en él, superar el límite de responsabilidad establecido por el Estado que causa el daño o por ser el Estado causante insolvente para responder. El financiamiento de dicho fondo es realizado con impuestos que se cargan a las personas, que en alguno de los Estados partes hayan sido receptoras de una cantidad mayor a 150.000 toneladas de hidrocarburos en un año.

Existen ciertas hipótesis que son excluidas del Fondo, relativas a daños provenientes de actos de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección, casos en que los hidrocarburos son de un barco estatal sujeto a inmunidad, o cuando quien alega el daño no puede probar que éste proviene de un incidente que envuelve una o dos naves. El Convenio del Fondo fue reemplazado por su Protocolo de 1992 (en vigor 1996).⁸⁰

Cabe mencionar también el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (1990, en vigor 1995),⁸¹ el cual regula las medidas adecuadas de preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por hidrocarburos. En él, se insta a los Estados parte a establecer planes de emergencia y a notificar la ocurrencia de dichos sucesos. En él no se establece una obligación de adoptar una acción de respuesta, sino que más bien el Convenio apunta hacia la configuración de un sistema de cooperación en la

⁷⁸ Ratificado por Reino Unido en 1996 y por Chile en 2003.

⁷⁹ Ratificado por Reino Unido en 1996; Chile mantiene calidad de observador desde 1996.

⁸⁰ Ratificado por Reino Unido en 2006; Chile mantiene calidad de observador desde 2005.

⁸¹ Ratificado por Reino Unido en 1997 y por Chile en 1998.

lucha contra la contaminación. Sin embargo, en su Anexo, se dispone que en el caso de que un Estado parte solicite la adopción de medidas de respuesta a otro, deberá reembolsar a este último los gastos que implicaron dichas medidas (artículo 3b).

Finalmente, si bien no contienen normas referidas a la responsabilidad por daño ambiental, cabe resaltar dos instrumentos relevantes en materia de contaminación marina: el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (1973, en vigor 1983) modificado por el Protocolo de 1978⁸² y el Código internacional para los buques que operen en aguas polares (Código Polar, en vigor 2017).⁸³

El primero de ellos, tal como se indica en su título, tiene fines más bien preventivos, conteniendo “reglas encaminadas a prevenir y reducir al mínimo la contaminación ocasionada por los buques, tanto accidental como procedente de las operaciones normales”.⁸⁴ En cada uno de sus anexos establece reglas especiales para prevenir la contaminación proveniente de diferentes fuentes, incluyendo hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, aguas sucias y basura vertidas por buques.

Por su parte, el Código Polar señala expresamente en su Preámbulo el objetivo de reducir las repercusiones de las operaciones de los buques en el medioambiente y resulta un instrumento destacable su caracterización de los peligros presentes en aguas árticas y antárticas, que se intensifican debido a “la sensibilidad del medioambiente a las sustancias perjudiciales y otras repercusiones ambientales y la necesidad de que su recuperación sea más larga” (artículo 3.10). Dentro de los potenciales daños al medioambiente polar, se contempla la contaminación con hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, aguas sucias de los buques, basura, y otras sustancias, centrándose específicamente en la navegación en las zonas ártica y antártica e instando a tomar medidas preventivas al respecto.

⁸² Ratificados por Chile y Reino Unido.

⁸³ Vinculante para Chile y Reino Unido, por ser partes del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (1973, en vigor 1983) con el Protocolo de Londres (1978). Éste fue enmendado en sus Anexos I, II, IV y V para incorporar las disposiciones del Código Polar.

⁸⁴ Sitio web de la Organización Marítima Internacional, [http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx). [Consulta: 24.abr.2018].

Tal como se puede observar en los párrafos anteriores, los convenios descritos se enfocan principalmente en la responsabilidad por derrames de hidrocarburos. Sin embargo, a partir de la década de 1970, han surgido en paralelo instrumentos internacionales sobre contaminación marítima que comienzan a abarcar una mayor gama de fuentes de daños, y a tener un carácter cada vez más obligatorio, sin dejar de aplicar principalmente la ley del pabellón.⁸⁵ Reflejo de esto es la adopción de la CONVEMAR, la cual constituye el primer tratado que establece un marco jurídico general para la protección del medioambiente marino. Su carácter general viene dado por el hecho de que no establece estándares ambientales detallados, sino que se concentra en regular los *derechos y obligaciones* de los Estados en relación a cada una de las fuentes de contaminación marítima.⁸⁶ Así, el artículo 235 de la CONVEMAR establece la responsabilidad de los Estados en el “cumplimiento de sus obligaciones internacionales relativas a la protección y preservación del medio marino. Serán responsables de conformidad con el derecho internacional.” También se amplían las fuentes de contaminación reguladas, contemplando aquellas provenientes de naves o artefactos navales, las provenientes de fuentes terrestres, contaminación por vertimiento de basuras o desechos y las provenientes de actividades en el lecho marino. En ellas se establece la responsabilidad del Estado de regular la prevención, reducción y control de la contaminación. Además, el artículo 232 de su Anexo III, “Disposiciones Básicas Relativas a la Prospección, la Exploración y Explotación” regula la responsabilidad del contratista por los daños causados por actos ilícitos cometidos en la realización de sus operaciones. Adicionalmente se establece la responsabilidad de los Estados por el incumplimiento de las obligaciones contenidas en la convención relativas a los fondos marinos y oceánicos y el subsuelo fuera de la jurisdicción de los Estados (artículo 139), salvo que se logre acreditar que el Estado ha tomado todas las medidas necesarias y apropiadas para asegurar el cumplimiento efectivo, disposición que demuestra claramente el estándar subjetivo escogido por la CONVEMAR en relación al factor de atribución de responsabilidad.

⁸⁵ Gómez-Robledo Verduzco, “Convención internacional sobre lucha contra la contaminación por hidrocarburos”: 95.

⁸⁶ Dominique Hervé Espejo, “Capítulo segundo: Medio Ambiente Marino”, en *Los Tratados Ambientales: Principios y Aplicación en Chile*” (Santiago de Chile, Comisión Nacional del Medio Ambiente y Centro de Derecho Ambiental de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile, 2001): 126.

b) Contaminación por sustancias peligrosas.

En el presente ámbito, se ha regulado principalmente las hipótesis de transporte de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, las cuales además de contemplar hidrocarburos, se extienden a “otras sustancias líquidas definidas como nocivas o peligrosas, gases licuados, sustancias líquidas con un punto de inflamación inferior o igual a 60° C, materias y sustancias peligrosas, potencialmente peligrosas y perjudiciales transportadas en bultos o en contenedores y materias sólidas a granel definidas como materias que entrañan riesgos de naturaleza química”.⁸⁷

En este ámbito, el principal instrumento internacional vigente es el Convenio de Basilea sobre el control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación (en adelante, Convenio de Basilea, 1989, en vigor 1992).⁸⁸ Éste reconoce expresamente en su preámbulo la obligación internacional de los Estados de conservar el medioambiente y su responsabilidad por los daños en conformidad al derecho internacional. En consecuencia, su artículo 12 dispone el deber de las partes de cooperar para la adopción de un protocolo que regule normas y procedimientos relativos a la responsabilidad e indemnización de daños provenientes de movimientos transfronterizos, eliminación de desechos peligrosos y otros similares.

En ejecución del mandato anterior, se adoptó el Protocolo de Basilea sobre Responsabilidad e Indemnización por daños Resultantes de los Movimientos Transfronterizos de Desechos Peligrosos y su Eliminación (en adelante Protocolo de Basilea, 1999, no ha entrado en vigor).⁸⁹ Éste comprende dentro de los daños a indemnizar, las pérdidas de ingreso directamente derivadas de los intereses económicos en el uso del medioambiente, incluyendo tanto los ahorros perdidos como los costos (daño emergente y lucro cesante), además del costo de las medidas de restablecimiento del medioambiente, entendidas como aquellas razonables encaminadas a evaluar, reestablecer o restaurar componentes dañados o destruidos del medioambiente (artículo

⁸⁷ ITOPI, FIDAC y OMI, “El Convenio SNP: Por qué es necesario. Indemnización por daños debido a sustancias nocivas y potencialmente peligrosas transportadas por mar.” http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Documents/IMO-144%20HNS%20Convention_SpanishHRWEB.pdf [Consulta: 19.nov.2017].

⁸⁸ Ratificado por Chile en 1992 y por Reino Unido en 1994.

⁸⁹ No ha sido ratificado por Chile ni por Reino Unido.

2.c. Los daños indemnizables son aquellos sufridos en una zona bajo la jurisdicción de un Estado parte (artículo 3.3).

El Protocolo de Basilea establece un doble sistema de responsabilidad. Por una parte, responsabilidad objetiva para el individuo perteneciente a alguno de los Estados parte que deba notificar los movimientos de sustancias peligrosas de acuerdo al artículo 6 del Convenio de Basilea. Esta pasa a ser carga del Estado eliminador, a partir del momento en que toma posesión de los desechos, quien también responderá en forma estricta. Para dichas hipótesis, se establecen causales de exclusión de responsabilidad referidas a caso fortuito, fuerza mayor, cumplimiento de una disposición obligatoria de una autoridad pública del Estado en que se produce el daño y daño proveniente de un tercero. Además se les impone un seguro obligatorio (artículo 14) y límites máximos de responsabilidad según el peso de la carga.

En paralelo, se establece un régimen supletorio para el resto de los sujetos, quienes responden de acuerdo a un sistema de responsabilidad subjetivo, por los daños que hayan causado en el incumplimiento de las disposiciones del Convenio de Basilea o por actos u omisiones voluntarios, imprudentes o negligentes.

La demanda de indemnización se podrá interponer ante los tribunales del Estado parte donde se ha sufrido el daño, ha ocurrido el incidente, o el demandado tiene su residencia habitual o centro principal de operaciones comerciales. El artículo 21 establece el reconocimiento mutuo y ejecución de sentencias una vez éstas se encuentren ejecutoriadas.

Sin embargo, a pesar de los avances en materia de responsabilidad observados en el Protocolo de Basilea, éste no ha sido ratificado ni por Chile ni por Reino Unido, ni está aún en vigor.

La misma situación se observa con respecto al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación al Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas (1996, no ha entrado en vigor) y su Protocolo de 2010,⁹⁰ que establecen un mecanismo internacional, bajo el modelo de responsabilidad estricta, para el pago de los daños producidos en el territorio de uno de los Estados parte (incluyendo el mar territorial y la zona económica exclusiva o un área similar establecida de acuerdo al derecho

⁹⁰ Ambos instrumentos no han sido ratificados ni por Chile ni por Reino Unido.

internacional), análogo al del Convenio de Bruselas, creando un fondo especial para la compensación de los daños que no provengan de conductas ilícitas o cuyos montos sean exorbitantes, de manera que no puedan ser pagados por el responsable.

c) Daños a la biodiversidad

En materia de daños a la biodiversidad, el marco normativo viene dado por el Convenio sobre Diversidad Biológica (1992, en vigor 1993).⁹¹ En su preámbulo, éste afirma la responsabilidad de los Estados respecto a la conservación de la diversidad biológica y la utilización sostenible de sus recursos biológicos, además de reconocer en su artículo 3 el principio de derecho internacional relativo al derecho de los Estados a explotar sus propios recursos, con la obligación de asegurar que las actividades no perjudiquen al medioambiente de otros Estados o zonas fuera de toda jurisdicción nacional. Si bien no establece una regulación concreta sobre las consecuencias jurídicas de no cumplir con dicho imperativo, se dispone que la Conferencia de las Partes examinará la cuestión de la responsabilidad y reparación, comprendiendo el restablecimiento e indemnización de daños causados a la diversidad biológica, en los casos en que no sea una cuestión puramente interna (artículo 14.2).

En complemento al convenio anterior, se han adoptado dos protocolos. El primero de ellos es el Protocolo de Cartagena sobre Seguridad de la Biotecnología (2000, en vigor 2003),⁹² el cual regula el movimiento transfronterizo, el tránsito, la manipulación y la utilización de todos los organismos vivos modificados que puedan tener efectos adversos para la conservación y la utilización sostenible de la diversidad biológica, teniendo también en cuenta los riesgos para la salud humana (artículo 4). Para las hipótesis de movimientos transfronterizos ilícitos de organismos vivos modificados, se establece una regla que parece contener una reparación en naturaleza, en la cual la parte afectada puede exigir a la parte de origen que retire a sus expensas el organismo. Sin embargo, la regulación de la responsabilidad y compensación por daños resultantes de movimientos transfronterizos de los mencionados organismos no es regulada en detalle en este protocolo, siendo delegada a la Conferencia de las Partes.

⁹¹ Ratificado por Reino Unido en 1994 y por Chile en 1995.

⁹² Ratificado por Reino Unido en 2004. Chile aún no lo ha ratificado.

En cumplimiento de lo anterior se adoptó el segundo protocolo mencionado, el Protocolo de Nagoya – Kuala Lumpur sobre Responsabilidad y Compensación Suplementario al Protocolo de Cartagena sobre Seguridad de la Biotecnología (en adelante, Protocolo de Nagoya, 2010, no ha entrado en vigor),⁹³ el cual tiene como objetivo contribuir a la conservación y utilización sostenible de la diversidad biológica, proporcionando normas y procedimientos internacionales en la esfera de la responsabilidad y compensación en relación con los organismos vivos modificados.

Si bien este no ha entrado en vigor, se destaca su definición de daño, como un efecto adverso en la conservación y utilización sostenible de la diversidad biológica. Este daño debe ser medible y significativo. También se definen en su artículo 2.d. las medidas de respuesta, las cuales establecen un orden de preferencia, contemplando en primer lugar la restauración de la diversidad biológica a su estado anterior y la sustitución por otros componentes de diversidad biológica si lo anterior no es posible.

La aplicación del protocolo se restringe a los daños producidos en zonas que se encuentran dentro de los límites jurisdiccionales de los Estados Parte, y la regulación de los elementos de la responsabilidad se delega a la legislación de cada Estado, otorgando ciertas directrices sobre cómo hacerlo.

d) Contaminación atmosférica

En materia de contaminación atmosférica, no se observan instrumentos multilaterales aplicables a Chile y Reino Unido, que regulen específicamente las hipótesis de responsabilidad por daño ambiental, sin embargo ésta ha sido reconstruida por la jurisprudencia, tal como ocurrió en el caso Trail Smelter, mencionado en páginas anteriores, en el cual el tribunal arbitral consideró que las emisiones de humo provenientes de una fundición ubicada en Canadá, ubicada muy cerca de la frontera con Estados Unidos, provocó daño en el Estado de Washington, ante lo que se ordenó el pago de una compensación.

A pesar de la ausencia de tratados multilaterales, cabe destacar ciertos instrumentos que buscan amortiguar el impacto ambiental de la contaminación atmosférica, velando por la limitación y

⁹³ Ratificado por Reino Unido en 2012. Chile aún no lo ha ratificado.

reducción de la liberación de sustancias contaminantes a la atmósfera y estableciendo un marco normativo para la adopción de acuerdos y políticas específicos en el futuro, tales como el Convenio de Viena para la protección de la Capa de Ozono (1985, en vigor 1988),⁹⁴ su Protocolo de Montreal relativo a las Sustancias Agotadoras de la Capa de Ozono (1987, en vigor 1989)⁹⁵ y el Protocolo de Kioto (1997, en vigor 2005).⁹⁶

También se destaca la Convención de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (1992, en vigor 1994),⁹⁷ que en su preámbulo reconoce el derecho soberano de los Estados para explotar sus recursos conforme a sus propias políticas ambientales y de desarrollarse económicamente sin causar daño al medioambiente de otros Estados ni de zonas que estén fuera de los límites de la jurisdicción nacional, y el más reciente Acuerdo de París sobre Cambio Climático (2015, en vigor 2016)⁹⁸ adoptado en el marco de la anterior.

e) Contaminación nuclear

Si bien el Tratado Antártico prohíbe en su artículo V toda explosión nuclear y la eliminación de desechos radiactivos en la Antártica, las normas internacionales en la materia podrían jugar igualmente un rol relevante, principalmente por tres razones. En primer lugar, la prohibición mencionada no es absoluta, puesto que el inciso 2 del mismo artículo establece la posibilidad de realizar dichas actividades u otros usos de energía nuclear mediante acuerdos internacionales adoptados por todas las partes consultivas. En segundo lugar, aún sin la celebración de dichos acuerdos, en la práctica es posible llevar a cabo actividades nucleares que no impliquen explosiones ni desechos radiactivos, tal como ocurrió por ejemplo con el reactor nuclear PM-3A que Estados Unidos mantuvo en la base McMurdo entre los años 1962 y 1972.⁹⁹ Finalmente, se podría interpretar que el artículo V es una norma primaria que describe la conducta cuya infracción daría lugar a responsabilidad, por lo que es necesario regular cuáles serían las consecuencias jurídicas de la infracción a esa prohibición.

⁹⁴ Ratificado por Reino Unido en 1987 y por Chile en 1990.

⁹⁵ Ratificado por Reino Unido en 1988 y por Chile en 1990.

⁹⁶ Ratificado por Chile y Reino Unido en 2002.

⁹⁷ Ratificado por Reino Unido en 1993 y por Chile en 1994.

⁹⁸ Ratificado por Reino Unido en 2016 y por Chile en 2017.

⁹⁹ Stanford University, Paperwork, <http://large.stanford.edu/courses/2014/ph241/reid2/> [Consulta: 23.abr.2018].

En materia de daños nucleares se observan dos principales sistemas de regulación: por una parte, los tratados impulsados por el Organismo Internacional de Energía Atómica, liderado por la Convención de Viena sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares (en adelante Convención de Viena, 1963, en vigor 1977)¹⁰⁰ y aquellos impulsados por la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) liderados por el Convenio de París sobre la Responsabilidad Civil en Materia de Energía Nuclear (en adelante Convenio de París, 1960, en vigor 1968).¹⁰¹

La Convención de Viena, al definir daños en su artículo 1.k. no comprende expresamente a los daños medioambientales. Sin embargo sí considera los daños y perjuicios materiales producidos como resultado directo o indirecto de la exposición a objetos radiactivos y los demás daños y perjuicios producidos u originados de esa manera. Se establece la responsabilidad objetiva del explotador por los daños nucleares, con causales de exclusión de responsabilidad consistentes en los conflictos armados, hostilidades, guerra civil o insurrección. Estas causales son más restringidas que las observadas en otras convenciones sobre la materia, puesto que el explotador responderá de los accidentes nucleares causados por catástrofes naturales, salvo que la legislación del Estado disponga lo contrario. Se otorga a los explotadores la posibilidad de limitar su responsabilidad y se establece la obligación de adquirir un seguro.

Serán competentes para conocer de la acción de responsabilidad los tribunales de la parte contratante en cuyo territorio se produjo el accidente nuclear, o en su defecto los del Estado de la instalación del explotador responsable. Se establece el reconocimiento de las sentencias dictadas por cualquiera de los Estados parte.

Por otro lado, el Convenio de París sí considera expresamente los daños ambientales, contemplando el coste de las medidas de restauración del medioambiente degradado, el lucro cesante directamente relacionado con el uso o disfrute del medioambiente que resulte en una degradación significativa del mismo, y el coste de las medidas preventivas de los daños anteriores (Artículo 1.a.vii).

¹⁰⁰ Ratificado por Chile en 1989. No ha sido ratificado por Reino Unido.

¹⁰¹ Ratificado por Reino Unido 1966. No ha sido ratificado por Chile.

El Convenio de París se aplica a los daños nucleares ocurridos en el territorio o zona marítima de un Estado parte y, en el caso de los Estados no parte, por los daños ocurridos a bordo de un buque o aeronave que cumpla con los requisitos del artículo 2.

Al igual que en el Convenio de Viena, se estableció un sistema de responsabilidad objetiva para el explotador, donde se exige la adquisición de un seguro obligatorio de responsabilidad, además de límites a la indemnización.

Con respecto a la jurisdicción aplicable, por regla general se establece que conocerán los tribunales del territorio del Estado parte en que se produjo el incidente nuclear. En algunos casos, conocerán los tribunales de la Parte contratante en cuyo territorio se encuentre la instalación nuclear. Se excluyen actividades como el transporte aéreo de sustancias nucleares.

El año 2004 se adoptó un protocolo de modificación, el cual considera el daño ambiental y la obligación de restaurar el medioambiente, estableciendo límites máximos de indemnización y sistemas de seguro. En él se dispone un sistema de responsabilidad absoluta, en que responde el operador (Estado o privado). Sin embargo, este protocolo aún no ha entrado en vigor.¹⁰²

Ante la constatación de que ninguno de los Estados partes de uno de los dos sistemas mencionados era parte al mismo tiempo del otro, y buscando establecer un vínculo entre ambas convenciones, se adoptó el Protocolo Común relativo a la aplicación del Convenio de Viena y el Convenio de París (1988, en vigor 1992).¹⁰³ Éste unificó los dos sistemas mencionados, permitiendo que los Estados pertenecientes a alguno de ellos pudieran demandar los daños nucleares provocados por los Estados parte del otro.

A pesar de la mencionada unificación, aún se observa un obstáculo con respecto a la jurisdicción aplicable para el caso de los Estados parte de alguno de los dos sistemas de responsabilidad nuclear que no hayan ratificado el Protocolo Común. En dichos casos, podría ocurrir que existiera una doble jurisdicción aplicable. Así, por ejemplo, en caso de producirse el accidente en el territorio de un país que es Parte del Protocolo Común, encontrándose la instalación nuclear en otro país que es parte del Convenio de París pero no del Protocolo, podría ocurrir que sea

¹⁰² No ha sido ratificado por Chile ni por Reino Unido.

¹⁰³ Ratificado por Chile en 1988. No ha sido ratificado por Reino Unido.

aplicable la jurisdicción tanto del Estado en que se encontraba la instalación nuclear, como de aquél en que se produjo el accidente.

3. Análisis de idoneidad de la normativa internacional en relación a las hipótesis de daño ambiental en la Antártica.

En términos generales, los convenios mencionados en los párrafos anteriores comparten características en común: la mayoría de ellos establecen sistemas de responsabilidad estricta ante actividades que son consideradas riesgosas, en las cuales suele responder el dueño de la fuente de origen del daño o la persona que lleva a cabo la actividad que lo genera. Para efectos de la indemnización, suelen imponer límites mínimos y máximos en su cuantía y plazos de prescripción de la acción, además de fondos complementarios para cubrir las diferencias que puedan existir en relación a los daños efectivamente causados. Además, quien lleva a cabo la actividad peligrosa debe adquirir un seguro que cubra la eventual responsabilidad.

Sin embargo, a pesar de esas similitudes, existen ciertas diferencias que impiden afirmar la existencia de un sistema armónico de responsabilidad a nivel internacional. En primer lugar, la definición de daño ambiental y los elementos que abarca su indemnización varía entre los diferentes instrumentos internacionales. Así, son bastantes los sistemas que contemplan la restauración del medioambiente a su estado anterior o subsidiariamente la indemnización de su equivalente el dinero, pero sólo algunos mencionan expresamente la reparación por equivalencia consistente en la sustitución de componentes dañados por otros análogos, como es el caso de Protocolo de Nagoya. Algunos convenios ni siquiera contemplan una definición de daño ambiental, tal como ocurre con el Convenio de Bruselas (hidrocarburos).¹⁰⁴

Luego, otra diferencia observable es la diversidad de criterios para determinar la jurisdicción aplicable a los casos de responsabilidad por daño ambiental. Si bien la tendencia es que conozca el Estado en cuyo territorio se ha producido el daño, en algunos instrumentos se consagran otros factores de conexión. Así se da como ejemplo el conflicto de jurisdicción ya mencionado en materia de daños nucleares. También podría observarse una discordancia de criterios entre las

¹⁰⁴ No obstante, al establecer el daño indemnizable, se enumera una lista bastante completa que incluye costos de limpieza, daño a la propiedad, pérdidas económicas y restablecimiento/restauración del medioambiente dañado.

convenciones relativas a diferentes fuentes del daño, como por ejemplo, entre el Convenio de París, que alude al lugar en que se produjo el incidente nuclear, y el Convenio de Bruselas en materia de contaminación por hidrocarburos que establece la competencia de los tribunales del lugar en que se ocasionaron los daños. Esto parece ser un obstáculo más grande en la Antártica, en que los temas de jurisdicción se encuentran escasamente desarrollados.

Se suma a las dificultades anteriores una crítica a la falta de especificidad de los instrumentos internacionales, lo que dificulta su aplicación en la Antártica. También el hecho de que algunos de los tratados internacionales descritos han sido pensados para situaciones en que existe un efecto nocivo al medioambiente que es previsible a lo largo del tiempo, como el calentamiento global, mientras que en la Antártica muchos daños ambientales son causados por accidentes imprevisibles e instantáneos.¹⁰⁵ Además, suelen seguir la lógica de responsabilidades comunes y diferenciadas tan presente desde la Declaración de Río sobre Medioambiente y Desarrollo de 1992, lo cual es discordante con la lógica seguida por el STA, donde más bien se busca la igualdad entre las partes consultivas del TA.¹⁰⁶

En los instrumentos que regulan la responsabilidad por contaminación marítima se suman ciertas dificultades adicionales. En primer lugar, dado que suelen limitar la responsabilidad del dueño de la nave, en caso de no existir un fondo complementario, podrían quedar daños sin indemnizar. Además se establece un sistema de seguros, que muchas veces excluye específicamente ciertos daños. También se critica el hecho de que el daño fuera de la zona exclusiva, en altamar, no sea incluido en los instrumentos internacionales.¹⁰⁷ Esto es especialmente problemático en la Antártica, puesto que la determinación de la soberanía de un país sobre el mar territorial, la plataforma continental y la zona económica exclusiva presupone que existe un Estado costero,¹⁰⁸ lo cual en el presente es debatible, dado el estado en que se encuentran las reclamaciones soberanas. Por otro lado, de considerarse como espacio común, los convenios internacionales sobre la materia no serían aplicables.

¹⁰⁵ Patricia Vigni, "The Interaction between the Antarctic Treaty System and the Other Relevant Conventions Applicable to the Antarctic Area", *Max Planck Yearbook of United Nations Law* (2000): 532.

¹⁰⁶ Vigni, "The Interaction between the Antarctic Treaty System and the Other Relevant Conventions Applicable to the Antarctic Area": 533.

¹⁰⁷ Birnie y Boyle. *International Law & the environment*: 384.

¹⁰⁸ Bernard H. Oxman, "Antarctica and the New Law of the Sea", en *Cornell International Law Journal*, 19 (1986): 222.

La idea anterior también plantea un obstáculo en cuanto a la legitimación activa para interponer las acciones por daño ambiental en la Antártica. Para que la comunidad internacional tenga la legitimación para reclamar de daños en dichas zonas, deberá ocurrir una violación a una norma *erga omnes* o el daño tendría que ser regulado en un tratado aceptado universalmente, siguiendo un esquema parecido al establecido en la Parte VII de la CONVEMAR, en relación con algunas hipótesis de responsabilidad penal en altamar.¹⁰⁹

Aún en una situación hipotética en que la jurisdicción de cada Estado en la Antártica ya estuviera totalmente zanjada y delimitada, los diferentes tratados sobre el tema no han sido ratificados ni siquiera por todos los Estados reclamantes en el STA. Esta renuencia a ratificar aquellos que regulan en mayor detalle y con mayor rigor un sistema de responsabilidad es transversal a los instrumentos sobre la materia, observándose una resistencia por parte de los Estados a aceptar una normativa de derecho internacional público que regule la responsabilidad por daños ambientales transfronterizos.¹¹⁰

Centrándonos en los países objeto de esta investigación, Chile y Reino Unido, si bien ambos forman muchas veces parte de los mismos tratados multilaterales en materia medioambiental, podría darse el caso de generarse conflicto en las normas aplicables, como se mencionó en ejemplo dado en el ámbito de energía nuclear. Para solucionar lo anterior, los Estados suelen establecer factores de conexión basados en alguna relación subjetiva determinada entre los individuos que realizan un hecho que genera daño y un Estado en particular (por ejemplo, nacionalidad).¹¹¹

Adicionalmente, parece difícil abarcar todos los posibles daños que puedan producirse en la Antártica, los cuales pueden tener múltiples orígenes, tanto en actividades que infringen el régimen antártico o nacional de cada Estado, o actividades que no van contra dichas normas

¹⁰⁹ Alemania, IP037, RCTA XXIII, Lima, Max-Planck-Institute for Comparative Public Law and International Law, “Environmental Protection Through the Law of International Liability, A report prepared for the Federal Environment Agency”: 10.

¹¹⁰ Alemania, “Environmental Protection through the Law of International Liability, A report prepared for the Federal Environment Agency”: 11.

¹¹¹ Watts. “Jurisdiction, Enforcement and Liability”: 192. Ver también María Teresa Infante. “Antártica en la legislación interna de los Estados ¿Qué hay de nuevo?”, en *El Derecho Internacional en el Mundo Multipolar del Siglo. Obra homenaje al profesor Luis Ignacio Sánchez Rodríguez*, por Victoria Avellán, edit. *et al.*, (España; Iprolex, 2013): 438.

pero igualmente generan daño. También puede abarcar distintos elementos que van desde daños a la propiedad hasta daños a individuos, recursos vivos y no vivos de la Antártica.¹¹²

Se agrega además la forma en que los tratados internacionales describen los deberes cuya infracción da origen a la responsabilidad, los cuales contienen “en su mayoría obligaciones de comportamiento, cuyo incumplimiento se materializa en una actividad que no necesita llevar a un resultado concreto”.¹¹³ Lo anterior eleva de tal manera el estándar de conducta exigido a los Estados, que éstos “han optado por eludir su tratamiento directo, a veces defiriendo la regulación de la responsabilidad a acuerdos ulteriores, a veces trasladando las cuestiones de responsabilidad al ámbito de las relaciones de derecho privado”.¹¹⁴ Se trata de una situación similar a la ya analizada con ocasión del artículo 16 del PM.

En términos prácticos, la aplicación de los tratados multilaterales a la Antártica para la solución de cada uno de los daños ambientales regulados específicamente en ellos, cada uno con su propio régimen de responsabilidad, parece una opción poco viable, que puede dar lugar a potenciales contradicciones y dejar áreas sin abarcar. Por ello, surge nuevamente la pregunta sobre qué normativa aplicar a los casos de daño ambiental en la Antártica.

Ante el panorama normativo descrito a nivel internacional, para varios Estados se plantea la opción de aplicar su legislación nacional en forma íntegra.¹¹⁵ La tendencia que se observa, incluso en los tratados multilaterales de la materia, ha sido delegar la regulación de los elementos del sistema de responsabilidad por daño ambiental a los sistemas jurídicos de cada nación, como ha sido por ejemplo en el caso de la protección y conservación del medio marino (CONVEMAR, 1982) o en materia de biodiversidad (Protocolo de Nagoya, 2010). Esto resulta curioso, pues se opone a la tendencia que se observa de avanzar desde una dimensión nacional hacia una dimensión transnacional, para finalmente llegar a un estadio global.¹¹⁶

Sin embargo, la aplicación del derecho nacional a los daños ambientales en la Antártica no está exenta de obstáculos. Los países deben en primer lugar descubrir un método para ejecutar la

¹¹² Watts. “Jurisdiction, Enforcement and Liability”: 192.

¹¹³ Pigrau Solé, “La Responsabilidad Internacional de los Estados por Daños al Medio Ambiente”: 110.

¹¹⁴ Pigrau Solé, “La Responsabilidad Internacional de los Estados por Daños al Medio Ambiente”: 113.

¹¹⁵ Infante. “Antártica en la legislación interna de los Estados ¿Qué hay de nuevo?”: 438.

¹¹⁶ Orrego Vicuña. “La Evolución de la Responsabilidad del Estado en el Derecho Internacional a la luz de los nuevos criterios para la protección del medioambiente”: 95.

normativa nacional en la Antártica y, luego, poder definir el territorio específico en que se aplicará.¹¹⁷ En el siguiente capítulo se realizará un análisis de cómo los Estados objeto de este estudio (Chile y Reino Unido), han enfrentado dichos obstáculos y regulado las hipótesis de daño ambiental en la Antártica.

¹¹⁷ Infante, “Antártica en la legislación interna de los Estados ¿Qué hay de nuevo?”: 444.

CAPÍTULO 3: REGULACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD POR DAÑO AMBIENTAL A NIVEL LOCAL: EL CASO DE CHILE Y REINO UNIDO.

1. Estatus jurídico de la Antártica y normativa referida a responsabilidad por daño ambiental aplicable al Territorio Antártico Británico.

a) Naturaleza jurídica y marco normativo del Territorio Antártico Británico

El Territorio Antártico Británico (en adelante, TAB), es uno de los catorce Territorios de Ultramar (en adelante, TU) de Reino Unido¹¹⁸ y el más amplio de ellos en términos geográficos, extendiéndose entre los 20° de altitud oeste y los 80° grados de altitud este, al sur del paralelo 60°, comprendiendo las islas Shetland y Orcadas del sur y cubriendo alrededor de 1.709.400 kilómetros cuadrados.¹¹⁹

La reclamación de Reino Unido sobre la Antártica, ha sido justificada en los derechos de este país originados en la ocupación y el ejercicio pacífico y continuo de soberanía sobre el territorio, que se habría producido a partir de su descubrimiento por parte de diferentes expediciones de navíos británicos. La primera aproximación habría sido realizada por James Cook en las Islas Sándwich del Sur (año 1775), mientras que Edward Bransfield es señalado como el primer hombre que habría avistado la Antártica (Islas Shetland del Sur, año 1820).¹²⁰ Dichos antecedentes se materializaron en la reclamación oficial de soberanía realizada por Reino Unido en 1908, fecha a partir de la cual dicho Estado ha perseguido la idea de crear un “imperio congelado” en el extremo austral del planeta.¹²¹ Sin embargo la ocupación por parte de Reino Unido ha sido cuestionada y catalogada como una ficción jurídica basada en la voluntad de

¹¹⁸ Los TU son enumerados en el Apéndice 6 de British Nationality Act de 1981. Éstos son actualmente catorce: Acrotiri y Dhekelia, Anguila, Bermudas, Islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur, Islas Caimán, Islas Malvinas, Islas Pitcairn, Islas Turcas y Caicos, Islas Vírgenes Británicas, Gibraltar, Monserrat, Santa Elena, Ascensión y Tristán de Acuña, TAB y Territorio Británico en el Océano Índico. Los TU de Reino Unido continúan vinculados a dicho país aún después de los procesos de independización de las colonias durante los siglos XIX y XX, ya sea por razones de índole económica, voluntad de sus habitantes o su valor estratégico como base militar.

¹¹⁹ Ver Ian Hendry y Susan Dickson, *British Overseas Territories Law* (Reino Unido: Hart Publishing, 2011): 299.

¹²⁰ Ver David Winston Heron, “Antarctic Claims”, *Foreign Affairs*, 32 (1954), <http://www.jstor.org/stable/20031064> [consulta: 12 abril 2017]: 665 y Hendry y Dickson, *British Overseas Territories Law*: 299.

¹²¹ Adrian Howkins, “Introduction: Frozen Empires”, en *Frozen Empires, an Environmental History of the Antarctic Peninsula*, (Oxford Scholarship Online, 2016), <http://www.oxfordscholarship.com/view/10.1093/acprof:oso/9780190249144.001.0001/acprof-9780190249144-chapter-1> [Consulta: 5.nov.2017]: 9.

ocupación más que en su efectiva realización.¹²² También debilita su posición la tendencia sostenida a separar la historia del imperio austral del resto del imperio británico, lo cual se explicaría principalmente en el hecho de que en la Antártica no existe población nativa.¹²³

Originalmente el TAB formó parte de las Dependencias de las Islas Malvinas, produciéndose su separación en 1962, luego de la entrada en vigencia del TA.¹²⁴

Como TU, el TAB forma parte de los dominios de la Reina, según lo dispuesto en el Anexo 1 de la *Interpretation Act* de 1978. En la década de 1980, Reino Unido redefinió su relación con sus colonias, pasando a denominarse “Territorios Dependientes Británicos” de acuerdo al *British Nationality Act* de 1981. No obstante, a pesar de su denominación, no se trata de territorios estrictamente dependientes, pues cada uno es una unidad constitucional separada de Reino Unido y de los otros TU.¹²⁵ En consecuencia, el TAB cuenta con su propia Constitución, contenida en la *British Antarctic Territory Order* de 1989, la cual fue promulgada por la Reina con el acuerdo de su Consejo Privado.¹²⁶

Esta situación constitucional especial, hace que el TAB, siguiendo los esquemas de los otros TU, cuente con características particulares en los tres poderes del Estado: ejecutivo, legislativo y judicial.

Respecto al poder ejecutivo, la constitución de cada TU puede establecer un gobierno separado al de Gran Bretaña, el cual se ejerce en representación de la Reina, quien es la jefe de Estado.¹²⁷ La persona que ostenta este cargo suele llamarse gobernador, y puede o no residir en el TU que gobierna. Su rol es representar “los poderes constitucionales de la Corona, y es responsable de asegurar que los intereses británicos se encuentren protegidos en la colonia y que los intereses

¹²² María Cristina Prieto Larraín, “El Tratado Antártico, vehículo de paz en un campo minado”, *Universum*, 19 (2004): http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-23762004000100008&lng=en&nrm=iso&tlng=en [consulta: 5.nov.2017]: 142.

¹²³ Howkins, “Introduction: Frozen Empires”: 9.

¹²⁴ Klaus Dodds y Alan D. Hemmings, “Britain and the British Antarctic Territory in the wider geopolitics of the Antarctic and the Southern Ocean”, *International Affairs*, 89 (2013): 1438. El establecimiento del TAB como un TU diferente a las Dependencias de las Islas Malvinas se produjo mediante la *British Antarctic Territory Order* in Council de 1962 (en vigor el 3 de marzo de 1962), la cual dispuso que forman parte del TAB: la Tierra de Graham, Tierra de Coats, Isla Alejandro I, Islas Shetland del Sur y las Islas Orcadas del Sur.

¹²⁵ Hendry y Dickson, *British Overseas Territories Law*: 5.

¹²⁶ Hendry y Dickson, *British Overseas Territories Law*: 14.

¹²⁷ Hendry y Dickson, *British Overseas Territories Law*: 25.

de la colonia se encuentren adecuadamente representados ante el gobierno británico”.¹²⁸ En particular, en el TAB el gobernador es denominado “Comisionado”, cargo de confianza de la reina, quien reside en Londres.

Otra institución relevante en materia administrativa es el *British Antarctic Survey* (BAS) continuador a partir de 1967 del *Falkland Islands Dependencies Survey*, y administrador de cuatro estaciones permanentes y tres estaciones de verano.¹²⁹ El Ministerio de Defensa también destaca por su intervención activa en el TAB.¹³⁰

En materia legislativa, tal como ocurre en los otros TU, existen dos niveles paralelos. En primer lugar, se observan las leyes promulgadas o elaboradas por el parlamento del Reino Unido como autoridad legislativa suprema. La Reina, a su vez, también puede legislar en conjunto con su Consejo Privado, por medio de ordenanzas,¹³¹ pudiendo crear instituciones y órganos para la administración de justicia, además de sus respectivos procedimientos, regulaciones y funcionamiento.

En segundo lugar, a nivel local el comisionado detenta en paralelo atribuciones legislativas, pudiendo dictar decretos,¹³² legislación local del TAB “para la paz, orden y buen gobierno del territorio”.¹³³ Dicha facultad también es expresamente conferida a la Reina en el apartado 20 de la *British Antarctic Territory Act* de 1989. La legislación local puede ser dictada por orden de Reino Unido o en uso de la autonomía otorgada al Comisionado, no requiriendo de control posterior del Parlamento británico.¹³⁴ Esta autonomía debe adecuarse a los límites establecidos para todos los TU en el *Colonial Laws Validity Act* de 1865, esto es, su armonía con cualquier acta o legislación dictada por el Parlamento de Reino Unido y aplicable al TU.

¹²⁸ Charles Cawley, *Colonies in conflict: The History of the British Overseas Territories* (Reino Unido: Cambridge Scholars Publishing, 2015): 51.

¹²⁹ Las estaciones permanentes de Reino Unido son: King Edward Point, Bird Island, Halley y Rothera. Las estaciones de verano son: Signu, Fossil Bluff y Sky Blu.

¹³⁰ Dodds y Hemmings, “Britain and the British Antarctic Territory in the wider geopolitics of the Antarctic and the Southern Ocean”: 1441.

¹³¹ “Orders” en inglés.

¹³² “Ordinances” en inglés.

¹³³ Apartado 13 de *British Antarctic Territory Act*, 1989.

¹³⁴ Hendry y Dickson, *British Overseas Territories Law*: 20.

Además de poder legislar con los límites ya mencionados, al TAB también se puede aplicar legislación británica, ya sea en forma general o parcial. Debido a que a la fecha de su descubrimiento y ocupación los británicos consideraban a la Antártica como *terra nullius*,¹³⁵ es decir, un territorio que no se encontraría bajo la jurisdicción de ningún poder civilizado, se habría aplicado a este territorio la ley vigente en el país adquirente al momento del descubrimiento, la cual deberá entenderse incorporada.¹³⁶ Ni Chile ni Argentina aceptan este planteamiento, por estimarse ambos continuadores de los títulos de Castilla, que se remontan a 1493.¹³⁷

Relacionado con las características legislativas el TAB, cabe hacer una breve mención a la relación de éste con la Unión Europea (en adelante UE), para efectos de determinar si existirían disposiciones de ella aplicables.¹³⁸ El vínculo de los TU de Reino Unido y la Comunidad Económica Europea, se concretó en 1973, con la adhesión de Reino Unido a ésta.¹³⁹ La base jurídica de dicha relación fue el Tratado de Roma de 1957, el cual dispuso que los TU tendrían la condición de “Estados Asociados”, beneficiándose de la abolición progresiva de aranceles aduaneros y acuerdos sobre libre circulación de trabajadores.¹⁴⁰

Actualmente, los TU mantienen la condición jurídica de “Países y Territorios de Ultramar (PTU)” en asociación con la UE. Como tales, éstos “no son parte directa de la UE y por lo tanto no están directamente sujetos al derecho de la UE, pero tienen un estado de asociados”.¹⁴¹ En consecuencia, no son parte del mercado común.

Los PTU se encuentran regulados en el artículo 52 Párrafo 2 del Tratado de la Unión Europea (TUE), el cual establece que el ámbito de aplicación territorial del TUE y del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) se rige por el Artículo 355 (2) del TFUE. Este a

¹³⁵ Winston, “Antarctic Claims”: 663.

¹³⁶ Hendry y Dickson, *British Overseas Territories Law*: 137.

¹³⁷ Luis Valentín Ferrada Walker, “La Antártica ante la Corte Internacional de Justicia: A 60 años de los casos Reino Unido c. Chile Reino y Unido c. Argentina”, *Revista Tribuna Internacional*, 4 (2015): 161.

¹³⁸ Si bien Reino Unido se encuentra en un proceso de desvinculación de la Unión Europea desde el año 2016, éste no se concretará hasta 2019.

¹³⁹ Peter Clegg, “Part I – EU Benefits to the United Kingdom Overseas Territories”, en *The United Kingdom Overseas Territories and the European Union: Benefits and Prospects* (2016), <http://ukota.org/manage/wp-content/uploads/UKOTA-Final-Report-on-Benefits-of-EU-to-UKOTs.pdf> [consulta: 5.nov.2017]: 6.

¹⁴⁰ Cawley, *Colonies in conflict: The History of the British Overseas Territories*: 3.

¹⁴¹ Clegg, “Part I – EU Benefits to the United Kingdom Overseas Territories”: 5.

su vez somete al régimen especial de asociación definido en la cuarta parte del Tratado, a los PTU enumerados en el Anexo II del TFUE, entre ellos el TAB. Luego, la cuarta parte del TFUE (artículo 198 a 204), regula temas de índole principalmente económica, en relación el desarrollo económico y social, relaciones económicas con dichos territorios, no discriminación y libre circulación de trabajadores.

A partir de enero de 2014, la relación de los PTU enumerados en el Anexo II del TFUE con la UE es regulada en la Decisión de Asociación Ultramar (Decisión 2013/755/UE del Consejo Europeo, 25 de noviembre de 2013). Por medio de ella se busca una asociación de reciprocidad para el desarrollo sostenible de los PTU, basada en sus intereses mutuos y valores compartidos,¹⁴² incorporando la protección ambiental como uno de los tres pilares del desarrollo sustentable de los PTU (artículo 3.5). Entre los temas claves abordados se encuentran el acercamiento en las relaciones económicas de los PTU y la UE y el fortalecimiento de la competitividad de dichos territorios. Por medio de la Decisión de Asociación Ultramar, se estableció la posibilidad de que la UE financie ciertos ámbitos como la adaptación y mitigación del cambio climático.¹⁴³

Sin embargo, la relación entre la UE y los PTU se ha concentrado más bien en aquellos territorios que poseen población autóctona y permanente, lo que no es el caso de la Antártica. A pesar de que existe una preocupación general por el medioambiente de los PTU, la normativa de la EU aplicable a la Antártica no ha alcanzado un desarrollo que permita la promulgación de normas referidas expresamente a la responsabilidad por daño ambiental.

En relación al tercer poder del Estado, el Poder Judicial, el TAB cuenta con órganos propios, existiendo cuatro cortes competentes para conocer de materias promovidas dentro del TAB: la

¹⁴² Clegg, “ Part I – EU Benefits to the United Kingdom Overseas Territories”: 8.

¹⁴³ Clegg, “ Part I – EU Benefits to the United Kingdom Overseas Territories”: 9.

Corte de Magistrados¹⁴⁴, las Cortes Sumarias¹⁴⁵ y la Corte Forense,¹⁴⁶ además de una Corte Suprema con facultades de supervigilancia sobre las anteriores. Existe también una Corte de Apelaciones para la Antártica,¹⁴⁷ que puede establecerse fuera del TAB. Todos los órganos anteriores son encabezados por la Reina, quien en conjunto con su Consejo Privado, conoce de la última apelación.

Respecto al efecto vinculante de los precedentes judiciales, aquellos emanados de tribunales de Reino Unido no son vinculantes para el TAB, pero sí pueden ser referenciados más bien con un efecto persuasivo. Excepcionalmente, los precedentes judiciales serían vinculantes en el caso descrito en la sección 5 del *Administration of Justice Ordinance* de 1990, que hace aplicable la ley vigente a la época en Inglaterra (incluyendo el *Common law*, las reglas de equidad y las procesales). Esta debe sujetarse a cualquier ley específica y asunto para el cual dicha ley sea promulgada. Además, opera sólo en los casos en que sea aplicable a las circunstancias locales, y deberá ser leída con las modificaciones, adaptaciones, cualificaciones y excepciones necesarias según las circunstancias locales. El Comisionado es quien detenta la facultad de determinar si estas leyes forman parte de la ley del TAB.

b) Normativa medioambiental en el Territorio Antártico Británico. Regulación de la responsabilidad por daño ambiental.

Ya teniendo una visión general sobre el funcionamiento y características del TAB, cabe destacar la importancia que tiene este territorio para Reino Unido en materia medioambiental. Reino Unido es consciente de que alrededor del 90% de su biodiversidad se encuentra en sus TU.¹⁴⁸

¹⁴⁴ De acuerdo con la sección 18(2) de la *Administration of Justice Ordinance* de 1990, tiene competencia sobre asuntos civiles y criminales. En materia penal, se excluyen las causas sobre traición, piratería, delito y cuasidelito de homicidio, violación e incendio intencional. En materia civil se excluyen las causas de conocimiento exclusivo de la Corte Suprema, los asuntos de jurisdicción en causas matrimoniales, tutela de menores, adopción, custodia y cuidado de infantes, asuntos bajo la jurisdicción de la Corte Suprema como tribunal de almirantazgo o *Prize Court* y causas en que el valor del objeto del juicio exceda las 5,000 libras o involucre, directa o indirectamente, alguna pretensión o asunto relativo a la propiedad o algún derecho civil cuyo valor exceda dicha suma.

¹⁴⁵ Estas cortes tienen competencia en lo penal y en algunos asuntos civiles cuya cuantía sea inferior a 1,000 libras. Su competencia en asuntos penales se encuentra regulada en la *Summary Courts (Criminal Proceedings) Ordinance* de 1990.

¹⁴⁶ Tiene competencia para conocer causas que involucren el descubrimiento del cuerpo de alguna persona muerta, investigando los motivos de la muerte.

¹⁴⁷ Establecida por medio de la *British Antarctic Territory Court of Appeal (Appeal to Private Council) Order* de 1965.

¹⁴⁸ Clegg, “Part I – EU Benefits to the United Kingdom Overseas Territories”: 5.

En consecuencia, el gobierno ha reconocido la responsabilidad que tiene de asegurar que sus territorios inhabitados y sus recursos naturales y medioambiente sean protegidos y administrados según los estándares más altos,¹⁴⁹ y ha buscado construir una visión del TAB como un medioambiente imperial a través de la producción de conocimiento científico, lo que también ha sido una forma de manifestar y reafirmar su soberanía sobre el territorio.¹⁵⁰ Por otra parte, la producción de conocimiento sobre el medioambiente antártico ha servido a Reino Unido para fortalecer a su vez la reclamación sobre el territorio de las Islas Malvinas.¹⁵¹

En particular, en la Antártica “Reino Unido ha sido un influyente participante desde los inicios de la política científica y de conservación antártica, lo que se ejemplifica en el hecho de que la categoría de ‘Sitios de especial interés científico’ fue recogida directamente de la experiencia doméstica de Reino Unido”.¹⁵²

Lo anterior se ha visto reflejado en la legislación y en las medidas administrativas aplicables a la Antártica. Entre las primeras se destacan la *Conservation of Antarctic Mammals and Birds (High Seas) Order* de 1973, la cual extendió la aplicación del *Antarctic Treaty Act* de 1967 (que establece medidas para la conservación de flora y fauna antártica) al sur de los 60° grados de latitud sur, el *Antarctic Act* de 1994 (implementa disposiciones de diferentes instrumentos del STA), las *Antarctic Regulations* de 1995, la *Environmental Protection Ordinance* de 1997 (entre otras materias, regula los permisos para actividades de taladramiento, exploración y excavación de recursos minerales y recolección de muestras, establece sanciones para actividades que alteren la flora y fauna antártica, regula el ingreso a áreas restringidas antárticas y regula diferentes hipótesis relacionadas con los temas anteriores de responsabilidad penal), entre otras.

En relación a las medidas administrativas y políticas más recientes adoptadas por Reino Unido, el gobierno británico, en conjunto con el Ministerio de Relaciones Exteriores y la *Commonwealth* y el Departamento de Desarrollo Internacional, instauraron el Programa Ambiental para los Territorios de Ultramar, el cual apoya la implementación de los *Environment*

¹⁴⁹ Hendry y Dickson, *British Overseas Territories Law*: 14.

¹⁵⁰ Howkins, “Introduction: Frozen Empires”: 5.

¹⁵¹ Howkins, “Introduction: Frozen Empires”: 10. El mismo autor habla del concepto de autoridad ambiental, por el cual la producción de conocimiento científico sobre el medioambiente ayuda a legitimar el control político sobre dicho territorio.

¹⁵² Dodds y Hemmings, “Britain and the British Antarctic Territory in the wider geopolitics of the Antarctic and the Southern Ocean”: 1431.

*Charters*¹⁵³ y la administración medioambiental en los territorios de ultramar de Reino Unido.¹⁵⁴ Esta iniciativa terminó a comienzos del 2011 y dio como resultado el establecimiento de áreas protegidas marinas, medidas de conservación de especies antárticas, identificación de especies no nativas, elaboración de guías para actividades en la Antártica, redacción de un documento que establece el proceso para el asesoramiento sobre impactos ambientales y también respecto a la eliminación de desechos, educación ambiental, entre otros.

Esto fue complementado por el Documento Estratégico 2011-2013 del BAS, el cual emplazó la protección del medioambiente antártico dentro de los objetivos principales para fortalecer la seguridad y buen gobierno del TAB.

La política desarrollada por Reino Unido ha tenido ciertos guiños hacia el establecimiento de un sistema de responsabilidad por daño ambiental en la Antártica, caracterizándose por la implementación de normativa interna que reproduce los instrumentos internacionales adoptados al respecto, adaptándolos a la realidad local.

Así, en 1989, siguiendo la adopción de la CRAMRA, se promulgó el *Antarctic Minerals Act* de 1989, la cual reguló la exploración y explotación de los recursos minerales en la Antártica. Esta norma aplicaría a operadores, entendiéndose como tales a quienes han obtenido una licencia, conforme a las previsiones de la Sección 3, para efectos de realizar las actividades de prospección en ella descrita. En la sección 12 se da rango de ley en el Reino Unido a las provisiones establecidas en la Parte I del Anexo del *Antarctic Minerals Act* de 1989, coincidente con algunos casos de responsabilidad estricta por ciertas pérdidas o daños que también son considerados en la Sección 8 de la CRAMRA. No obstante, se excluyen algunas de las hipótesis previstas en ella, tales como la responsabilidad ante la infracción de la obligación de tomar medidas de respuesta necesarias y oportunas para las actividades que amenazan daño y la responsabilidad del Estado patrocinante por el incumplimiento de sus obligaciones respecto al operador según lo dispuesto en la CRAMRA. Por otra parte, sí se adopta la subsección 8.2 que establece responsabilidad estricta por daño ambiental en la Antártica. El conocimiento de estas

¹⁵³ Documentos firmados por Reino Unido y sus TU el año 2001, en los cuales se establece una responsabilidad compartida de sus gobiernos para la conservación del medioambiente de los TU u los compromisos Internacionales para ello.

¹⁵⁴ Overseas Territories Environment Programme, <http://www.ukotcf.org/OTEP/> [consulta: 5.nov.2017]

causas puede ser conferido por la Reina a cualquier corte en Inglaterra y Gales con jurisdicción en lo civil o penal y su vigencia, conforme a lo dispuesto en la sección 20 del *Antarctic Minerals Act* de 1989, se fijó en el día a señalar por el Secretario de Estado. Dado que la CRAMRA nunca entró en vigor, el *Antarctic Minerals Act* de 1989 tampoco lo hizo. Con la adopción del PM, se promulgó el *Antarctic Act* de 1994 con el objeto de implementarlo. Sin embargo, en ella no se hace mención al artículo 16 del PM.

Otro instrumento internacional interiorizado mediante la adopción de legislación específica por parte de Reino Unido fue el Protocolo Común de 1992 y el Protocolo sobre el Fondo de indemnización por Daño causado por la Contaminación de Hidrocarburos de 1992, mediante la *Merchant Shipping (Oil Pollution) (British Antarctic Territory) Order* de 1995, la cual introdujo en el *Merchant Shipping Act* de 1995, materias relativas a la prevención y responsabilidad por contaminación de hidrocarburos, en los términos ya descritos al tratar el Protocolo Común, estableciendo un sistema de responsabilidad estricta.

Finalmente, con la aprobación del Anexo VI del PM, se promulgó el *Antarctic Act* de 2013. En ella se establece la obligación de adoptar una respuesta rápida, pronta y efectiva ante emergencias ambientales en el caso de actividades conectadas con Reino Unido. En el caso de incumplimiento de dicha obligación, se producen consecuencias civiles y penales.

Respecto a las primeras, se distingue el caso en que el Estado del operador o un tercer Estado parte reacciona, de aquellos en que nadie asume dicha respuesta. Todas las hipótesis parten de la base de que la emergencia tiene un vínculo con Reino Unido, ya sea porque quien la causa es residente, se trata de una persona jurídica con su principal centro de actividades o el principal lugar de sus negocios en Reino Unido o la actividad se encuentra en sí misma vinculada a ese Estado. Como se observa, la mayoría de los criterios para determinar el vínculo con Reino Unido parecen diferir del factor elegido por el Anexo VI, el cual en su artículo 2.d establece dos criterios para definir el Estado al cual pertenece un operador: que la actividad haya sido autorizada por dicho Estado o que, en caso de no observarse lo anterior, que las actividades se encuentren sujetas a un proceso regulatorio comparable por ese Estado.

Para los casos en que se produce una acción de respuesta, se distingue a su vez se si quien reacciona es la Corona o una persona autorizada específicamente por ella u otro Estado parte del Anexo VI.

En el primer caso, la persona vinculada a Reino Unido que debió realizar la acción de respuesta¹⁵⁵ deberá pagar el costo de esta al gobierno de la Reina. En el segundo caso, se indemnizará al Estado que reaccionó.

Cuando ningún Estado parte reaccione, si el operador es la Corona, ésta deberá pagar al fondo de responsabilidad ambiental establecido en el Anexo VI los costos de la acción de respuesta. Los mismos deberán ser indemnizados al fondo por el operador, diferente a la Corona británica, que no realice la acción de respuesta si es que tiene su sede en Reino Unido o sus actividades se encuentran conectadas con este país. Los daños indemnizables se definen como aquellos en los cuales la persona que organiza las actividades habría incurrido en el caso de haber tomado una acción razonable, pronta y efectiva.

Los montos indemnizables, tanto en el caso en que un Estado haya realizado la acción de respuesta o no lo haya hecho, deben ser asegurados mediante la adquisición de un seguro obligatorio por quienes organicen actividades que se llevarán a cabo en la Antártica.

Respecto a la responsabilidad penal, el incumplimiento de la obligación de respuesta puede significar la imposición de multas y penas privativas de libertad de hasta dos años. Además, al igual que en el Anexo VI, se establece en forma facultativa la posibilidad de remover los efectos ambientales negativos de la emergencia.

De la descripción normativa realizada en párrafos anteriores, se desprende la gran preocupación de Reino Unido por la protección del medioambiente antártico, consciente del valor ecológico que este tiene y su importancia como TU. Esta preocupación, combinada con la búsqueda de medios para continuar sustentando su reclamación de soberanía sobre el territorio, lo ha llevado a adoptar medidas legislativas y políticas encaminadas a proteger el medioambiente.

¹⁵⁵ Se contemplan tres situaciones: residentes en Reino Unido, persona jurídica que tiene ahí su principal centro de actividades o el lugar principal de sus negocios o el caso en que la actividad que da lugar a la emergencia se encuentre vinculada a Reino Unido.

Para ello, Reino Unido ha promulgado una cantidad importante de normas orgánicas que regulan la institucionalidad y funcionamiento del TAB. En cuanto a la existencia de normas de fondo, específicamente en materia de responsabilidad por daño ambiental, también se han observado esfuerzos legislativos, principalmente a través de la promulgación de normas enunciativas de principios generales relacionados con la protección del medioambiente, en el desarrollo de actividades en el TAB.

Para materializar lo anterior, se observa una tendencia a la transcripción casi literal de acuerdos internacionales, adoptados en leyes internas dictadas especialmente para los TU o el TAB. Mediante ello se ha reproducido tanto normativa propia del STA como también normativa externa a éste. En el primer caso, los instrumentos incorporados en su mayoría supeditan su entrada en vigor a la del tratado internacional que ejecutan, ante lo cual no han comenzado su vigencia. En el segundo caso, la implementación de los Tratados Internacionales ajenos al STA encuentra los mismos obstáculos ya descritos en el capítulo anterior, observándose normas poco homogéneas en cuanto a los remedios para el daño ambiental.¹⁵⁶

Luego, ante la insuficiencia de las normas dictadas a nivel local para el TAB o aplicables a él por su condición de TU, cabe preguntarse si podría existir en Reino Unido alguna norma que regule la responsabilidad por daño ambiental, cuya aplicación fuera extensible al TAB. Sin embargo, debido que éste en su condición de TU es una unidad política y territorial separada de Reino Unido, que cuenta con su propia constitución, no se aplica la legislación ambiental de este país, salvo que una disposición lo estableciera expresamente, lo cual no ocurre en la práctica.

Así, se puede concluir que en Reino Unido no existe actualmente una normativa adecuada y vigente que regule las hipótesis de daño ambiental en la Antártica. El mayor acercamiento a ello ha sido en el ámbito de daños causados por derrames de hidrocarburos, con la incorporación del Protocolo Común de 1992, pero esto cubre sólo una de las posibles fuentes de contaminación.

¹⁵⁶ Birnie y Boyle. *International Law & the environment*: 188.

2. Estatus jurídico de la Antártica y normativa referida a responsabilidad por daño ambiental aplicable al Territorio Chileno Antártico.

a) Naturaleza jurídica y marco normativo del Territorio Chileno Antártico.

La relación de Chile con el continente Antártico se remonta al período de conquista de América por parte de España, sin perjuicio de que el país comenzó a reclamar activamente sus derechos sobre el gélido continente a partir de 1906, momento en el cual manifestó ante a la comunidad internacional las bases históricas, geográficas y jurídicas de su reclamación.¹⁵⁷

Chile funda su soberanía en el principio del *Uti Possidetis* mediante el cual se delimitaron las fronteras de las ex colonias españolas al momento de su independencia. Así, el territorio chileno sería el mismo que el de la antigua Capitanía General del Reino de Chile, dominio que a su vez encontraría sus bases jurídicas en la bula *Inter caetera* de 1493, la cual para efectos de delimitar el dominio entre los reinos de Castilla y Portugal, extendió una línea de Polo a Polo. En consecuencia, se proyectaba la continuidad territorial desde la ribera sur del estrecho de Magallanes, a territorios que en el momento aún eran desconocidos pero cuya existencia era presumida,¹⁵⁸ la denominada *Terra Australis Incognita*. La gobernación de dicho territorio fue entregada por la Corona española a Pedro Sánchez de la Hoz en 1539, derechos traspasados con posterioridad a Pedro de Valdivia. Sumado a lo anterior, se concedieron cédulas reales a Jerónimo de Alderete y Francisco de Villagra. También se realizó la inscripción de territorios que se extendían a esa zona y se delimitaron las fronteras chilenas extendiéndose desde la península de Mejillones hacia el sur,¹⁵⁹ lo cual se vio reflejado en los mapas de la época.¹⁶⁰ Luego de la independencia del país, O'Higgins habría sido consciente de la continuidad de dicha extensión.¹⁶¹

¹⁵⁷ Javier Urbina Paredes, "La Institucionalidad Antártica Chilena como un Sistema Antártico Nacional", en *Revista Diplomacia*, 121(2009): 27.

¹⁵⁸ Fernando Villamizar, Patricio Ibarra, "et al.", "Territorio Antártico Chileno: La reacción de Chile ante los intereses antárticos globales", en *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*, 8 (2013): 99.

¹⁵⁹ Para más detalles sobre los antecedentes que parecen indicar la extensión del territorio chileno durante la época colonial, ver Villamizar, Ibarra, "et al.", "Territorio Antártico Chileno": 99-100.

¹⁶⁰ Ver Luis Valentín Ferrada Walker, "Iniciativa privada y estatal en la actividad antártica. Pasado, presente y futuro", Estado, sociedad y participación. XLIII Jornadas chilenas de derecho público (2014): 541.

¹⁶¹ Mateo Martinic, "Interés, preocupación y presencia Antártica de Chile: visión sinóptica 1494-1940", en *El desarrollo de la Antártica*, por Francisco Orrego Vicuña y Augusto Salinas Araya, edit. (Santiago: Editorial Universitaria, 1977): 40.

Durante el siglo XIX, las iniciativas en el continente antártico fueron principalmente privadas. Ya hacia finales de siglo se observa un incipiente interés estatal. En particular, Chile comenzó a dictar sus primeras normas administrativas, regulando la captura de ciertas especies marinas y otorgando concesiones para la ocupación de islas y territorios. Durante el siglo XX se observó un incremento de la actividad estatal, a través de la entrega de concesiones para la exploración y explotación de lobos marinos en el continente antártico. Específicamente, en 1906 se afirmó la soberanía nacional sobre el territorio, en el contexto de la organización de la primera expedición “con fines de conocimiento geográfico y de afirmación de la jurisdicción sobre tierras y mares antárticos que enfrentan a Sudamérica.”¹⁶² Esto constituiría a Chile en el primer Estado en reclamar soberanía sobre el continente antártico.¹⁶³

Chile además participó durante la primera mitad del siglo XX en diferentes instancias internacionales, tales como la Comisión Polar Internacional (1908-1914) y en la Sociedad de las Naciones. La mayoría de las actividades anteriormente descritas involucraron la dictación de normativa nacional, la cual se intensificó a partir de 1939.¹⁶⁴

Chile optó desde sus orígenes por regular al Territorio Chileno Antártico (en adelante, TCA) como parte integral del territorio chileno, dada la proximidad geográfica que existe entre ambos. Sus límites oficiales fueron establecidos a través del Decreto N° 1747 (1940), de Ministerio de Relaciones Exteriores, el cual dispuso que “Forman la Antártica Chilena o Territorio Chileno Antártico todas las tierras, islas, islotes, arrecifes glaciares (pack-ice), y demás, conocidos y por conocerse, y el mar territorial respectivo, existentes dentro de los límites del casquete constituido por los meridianos 53° longitud Oeste de Greenwich y 90° longitud Oeste de Greenwich.”

El Estatuto Antártico fue aprobado mediante el Decreto N° 298 (1956) del Ministerio de Relaciones Exteriores. En éste se establecieron las normas de administración del territorio considerándolo como parte de la estructura general del país, otorgando el conocimiento y resolución de todos los asuntos administrativos referentes a la Antártica Chilena al Intendente

¹⁶² Mateo Martinic Beros, “Cien años de política Antártica. Algunas reflexiones de cara al futuro”, *Revista Estudios Hemisféricos y Polares*, 1 (2010): 2.

¹⁶³ Ferrada Walker, “Iniciativa privada y estatal en la actividad antártica.”: 547.

¹⁶⁴ Luis Valentín Ferrada Walker, “Consideraciones generales sobre la normativa chilena antártica (1939-2011), en *Revista de Derecho Público*, vol. 77, año 2012: 282.

de Magallanes. Adicionalmente, confirió competencia al Juzgado Civil de Punta Arenas para el conocimiento de todos los asuntos civiles o criminales promovidos dentro de la Antártica Chilena. El conocimiento de la segunda instancia corresponde a la Corte de Apelaciones de Punta Arenas.

Por su parte, el Decreto N° 3773 (1961) del Ministerio del Interior, que fija los límites provinciales de Magallanes, sus departamentos, comunas-subdelegaciones y distritos, creó la comuna-subdelegación de la Antártica, la cual junto a Magallanes, Rio Verde, Morro Chico y San Gregorio formó una sola agrupación Municipal, dependiente de la ciudad de Punta Arenas.

Con el cambio en la organización territorial del país introducido por el Decreto Ley N° 2339 (1978) del Ministerio del Interior, que “Otorga denominación a la Región Metropolitana y a las regiones del país, en la forma que indica”, la Antártica pasó a ser una provincia de la Región de Magallanes y la Antártica Chilena. Luego, mediante Ley N° 19.726 publicada el 26 de mayo de 2001, se creó la agrupación de comunas de Cabo de Hornos y Antártica, estableciéndose su administración por la comuna de Cabo de Hornos. Mediante lo anterior, gobernación de la Antártica Chilena pasó a tener su capital en la ciudad de Puerto Williams.

En consecuencia, el TCA es contemplado dentro de la legislación nacional como parte integral del territorio nacional en términos administrativos y políticos. A pesar de dicha uniformidad administrativa, la normativa de fondo se caracteriza por una falta de orden y sistematicidad, con la existencia de normas que regulan una diversidad de temas, sin claridad sobre su vigencia y con presencia de normativa tanto anterior como coetánea al STA.¹⁶⁵

b) Normativa medioambiental en el Territorio Chileno Antártico. Regulación de la responsabilidad por daño ambiental.

En particular, el rol normativo de Chile relacionado con la protección del medioambiente antártico ha estado estrechamente vinculado al protagonismo que ha tenido dentro del STA. Como antecedente, previo a la adopción del TA, Chile desarrolló una política que Adrian Howkins describe como “nacionalismo ambientalista”,¹⁶⁶ la cual cuestionó la conexión entre la

¹⁶⁵ Para una perspectiva más completa sobre la conformación de la normativa antártica nacional, ver Ferrada Walker, “Consideraciones generales sobre la normativa chilena antártica”.

¹⁶⁶ Howkins, “Introduction: Frozen Empires”: 5.

producción de conocimiento científico y poder político sostenida por Reino Unido, buscando otras formas de aseveración de soberanía vinculadas a elementos del medioambiente, como por ejemplo serían las características geográficas comunes que habrían entre la Patagonia y la Antártica, además de la continuidad de la Cordillera de los Andes hacia el sur, y la proximidad del continente sudamericano.¹⁶⁷ Si bien no existía una preocupación por el cuidado del medioambiente, sí se observó una conciencia sobre su relevancia como elemento estratégico para reafirmar la soberanía nacional sobre el territorio.

Esto cambió con la adopción del TA. En un comienzo el país estuvo en línea con la tendencia de los Estados parte del TA relativa a la reafirmación de sus intereses geopolíticos. Sin embargo desde los inicios del STA hubo una preocupación por la protección de los recursos naturales, dada por la cercanía geográfica con el sexto continente.¹⁶⁸ Así, si bien el TA fue un “instrumento internacional de naturaleza político-jurídica, que busca poner fin a los debates sobre el uso del continente y la forma de materializar en él la cooperación entre los Estados”,¹⁶⁹ durante su redacción Chile fue impulsor del tenor literal adoptado finalmente en el artículo IX.1.f del TA, que incluye la conservación y protección de los recursos vivos en la Antártica como tema a tratar en las reuniones consultivas.¹⁷⁰

La posición de Chile fue intensificándose con el transcurso de los años, destacando así su participación en la VII RCTA (Wellington, 1972), en la cual presentó el *Working Paper* 044,¹⁷¹ por el cual se opuso a la explotación mineral en el sexto continente, abogando por medidas estrictas de protección de flora y fauna. Una posición similar se observó en la XV RCTA (París, 1989) donde el país manifestó su preocupación por los daños actuales y futuros al continente antártico, proponiendo la adopción del principio de responsabilidad de las empresas e individuos por sus actividades en la Antártica y la responsabilidad de los Estados por la protección del

¹⁶⁷ Howkins, “Introduction: Frozen Empires”: 13.

¹⁶⁸ Infante, M., T., (2006). La política antártica chilena: nuevas realidades. En *Estudios Internacionales*, 155(39): 44.

¹⁶⁹ Ferrada Walker, L.V., (2012). Evolución del Sistema del Tratado Antártico: Desde su génesis geoestratégica a sus preocupaciones ambientalistas. *Revista de Derecho Universidad San Sebastián*, 18: 137.

¹⁷⁰ Óscar Pinochet de la Barra, “Una nueva etapa antártica: La protección del medio ambiente”, en *Décimas Jornadas de Derecho Internacional* (Santiago de Chile, Sociedad Chilena de Derecho Internacional, 1991): 207.

¹⁷¹ VII RCTA (Wellington, 1972), WP 044 (Chile).

medioambiente y preservación de la Antártica,¹⁷² y comprometiendo a Viña del Mar como sede de una próxima reunión consultiva especial.

A partir de la adopción del PM en la XI-4 RCETA (Madrid, 1991), Chile desarrolló sus consecutivas Políticas Antárticas Nacionales, partiendo de la consideración de la explotación sustentable de los recursos, abordada desde una perspectiva más bien económica, pero tomando también en cuenta la preservación del medioambiente antártico.¹⁷³ Esto avanzó hacia el reconocimiento expreso de la protección y cuidado del en la actual Política Antártica Nacional, aprobada en 2017.¹⁷⁴

Los antecedentes anteriores son una prueba tangible de la conciencia y preocupación que ha sostenido Chile por el medioambiente, en armonía con el STA. Sin embargo, en materia de responsabilidad por daños ambientales en la Antártica, la posición del país ha sido poco desarrollada, aunque esto pudiera cambiar en el futuro próximo, puesto que Chile ha tenido un pronunciamiento al respecto, apostando por la pronta adopción de Anexo VI del PM.¹⁷⁵ Empero, esto aún no ha sido concretado en la práctica, y de hacerlo, continúa siendo insuficiente para responder a las necesidades normativas de un sistema de responsabilidad por daño ambiental, por las razones ya analizadas en el Capítulo I de esta tesis.

Ante ello, cabe analizar si existe alguna normativa propia del derecho chileno aplicable a este tipo de situaciones. Como Estado unitario, de acuerdo a lo establecido en el artículo 3° de la Constitución Política de la República, Chile cuenta con una legislación común aplicable a todo el territorio nacional, y que según el artículo 14 del Código Civil es obligatoria para chilenos y extranjeros.

La aplicación de la normativa general de la República incluso es reforzada por el Estatuto Antártico, el cual en su artículo 16 establece “En todos los casos no contemplados en este Estatuto regirán las leyes y reglamentos generales vigentes de la República”.

¹⁷² XV RCTA (París, 1989), WP 7 (Chile).

¹⁷³ Punto 5, Decreto Supremo N°429 (2000) del Ministerio de Relaciones Exteriores, que aprueba Política Antártica Nacional.

¹⁷⁴ Política N° 3, Decreto Supremo N°56 (2017) del Ministerio de Relaciones Exteriores.

¹⁷⁵ Ver Objetivo Estratégico N° 2 del Plan Estratégico 2015-2019, y Política N°3 de Política Antártica Nacional 2017.

En base a estas disposiciones, el TCA como comuna integrante de la Región de Magallanes y la Antártica Chile, se encontraría sujeto tanto a la Constitución como a las leyes de la República. En consecuencia, la consagración del derecho a vivir en un medioambiente libre de contaminación establecido en el artículo 19 N°8 de la Constitución también regiría en dicho territorio. De esta manera, el deterioro del medioambiente pasa a ser una preocupación colectiva, para quienes cuentan con “una legítima expectativa a que el ambiente permanezca en calidades, niveles, concentraciones y estándares que permitan a cada uno de los integrantes de la nación disfrutar y beneficiarse de un medio ecológico apto para las necesidades presentes y futuras.”¹⁷⁶

Se aplicaría asimismo al dicho territorio el denominado “derecho común en materia de responsabilidad ambiental”¹⁷⁷ establecido en la Ley N° 19.300 de 1994 de Bases Generales del Medio Ambiente, y en forma supletoria el Código Civil.

La Ley N° 19.300 define daño ambiental en su artículo 2.e como “toda pérdida, disminución, detrimento o menoscabo significativo inferido al medioambiente o a uno o más de sus componentes”. La determinación de la significancia del daño queda a criterio de los tribunales, los cuales en la práctica no han establecido un criterio uniforme, considerando elementos como la magnitud del daño, la variación de los componentes ambientales por sobre los límites legales o los límites de referencia, reversibilidad, probabilidad de extensión del daño, menoscabo de componentes ambientales, entre otros criterios.¹⁷⁸

Luego, en su Título III regula un sistema de responsabilidad por daño ambiental subjetivo, en base a culpa y dolo, donde por regla general será la víctima quien deberá probar la existencia de dichos elementos, salvo en los casos regulados por el artículo 52, relativos a infracciones a normas específicas ambientales. En éstos nos encontramos ante hipótesis de culpa infraccional.

El daño ambiental da lugar en forma simultánea a la acción ambiental o de reparación y a la acción indemnizatoria ordinaria. La primera de ellas busca reparar el daño ambiental propiamente tal, imponiendo la reposición del medioambiente o uno o más de sus elementos a

¹⁷⁶ Jorge Tisné Niemann, “Los intereses comprometidos en el daño ambiental. Comentario al nuevo procedimiento por daño ambiental de la Ley N° 20.600”, en *Revista de Derecho Universidad Católica del Norte*, 21 (2014): 328.

¹⁷⁷ Álvaro Vidal Olivares, “Las acciones emanadas del daño ambiental y el régimen de responsabilidad ambiental aplicable”, en *Colección de Derecho Privado Universidad Diego Portales*, 6 (2008): 192.

¹⁷⁸ Para una descripción más detallada, ver Sebastián Luengo Troncoso, “Responsabilidad por daño ambiental: configuración jurisprudencial de la significancia”, en *Revista Justicia Ambiental*, 9 (2017): 39-54.

una calidad similar a la que tenían con anterioridad al daño causado, o en su defecto, el restablecimiento de sus propiedades básicas. Cabe destacar que la norma contempla sólo esta reparación en naturaleza, y no la reparación por equivalencia consistente en la compensación por medio de la mejora o restablecimiento de componentes ambientales distintos al del medioambiente dañado que dio lugar a la acción. Tampoco considera una restitución por equivalencia a través de una indemnización de perjuicios del daño ambiental. Además, se ha criticado que la norma se conformaría con una reposición de las propiedades básicas, “lo que indudablemente implicará que una parte del daño ambiental irrogado quedará sin reparación”.¹⁷⁹

La acción ambiental, conforme al artículo 17.2 de la Ley N° 20.600, es conocida por el tribunal ambiental con competencia en el lugar en que se origine el hecho que cause el daño o donde se haya producido éste, a elección del demandado.

La acción indemnizatoria, por su parte, aborda la arista civil del daño provocado, en base a las reglas generales de responsabilidad establecidas en el Código Civil y es conocida por los juzgados de letras en lo civil del lugar en que se produjo el daño.

En paralelo a la Ley N° 19.300, existe otra normativa nacional que aborda casos específicos de responsabilidad por daño ambiental ante situaciones riesgosas, las cuales por ser leyes especiales, tienen aplicación preferente (artículo 51 de la Ley N° 19.300). Así, encontramos por ejemplo normativa que regula el derrame o vertimiento de sustancias contaminantes del medioambiente marino (Ley de Navegación, Decreto Ley N° 2.222 de 1978) o normativa por daños causados a personas o cosas en la superficie por aeronaves (Código Aeronáutico, Ley N° 18.916 de 1990).¹⁸⁰

Pese a la existencia de la legislación descrita en párrafos anteriores y su potencial aplicabilidad al TCA, en la práctica esto no ha ocurrido y no existen antecedentes de acciones de responsabilidad por daño ambiental interpuestas ante los tribunales competentes. Las razones de ello parecen estar vinculadas a temas de falta de voluntad política y de los límites que un país

¹⁷⁹ Álvaro Vidal Olivares, “Las acciones emanadas del daño ambiental y el régimen de responsabilidad ambiental aplicable”: 206. Aunque según este mismo autor, existirían varios argumentos que permitirían interpretar la procedencia de este tipo de indemnización.

¹⁸⁰ Las dos últimas leyes mencionadas establecen la responsabilidad por daños a terceros, sin hacer alusión al medioambiente. Se incluyeron dada la amplitud en que se encuentran redactadas sus disposiciones, sin embargo su aplicación al daño ambiental es dudosa.

puede o no sobrepasar en el marco del STA para reafirmar en forma subliminal su soberanía. Imponer la legislación chilena sobre el territorio antártico reclamado podría encontrar su límite en el artículo IV.2 del TA, el cual dispone que “ningún acto o actividad que se lleve a cabo mientras el presente Tratado se halle en vigencia constituirá fundamento para hacer valer, apoyar o negar una reclamación de soberanía territorial en la Antártica, ni para crear derechos de soberanía en esta región”. La aplicación de ley chilena sobre el TCA podría entenderse como ejercicio de soberanía al considerar que una de las facetas de este concepto comprende “el derecho exclusivo de dictar normas”, conocido como “autoridad”.¹⁸¹

3. Reflexiones finales sobre la implementación de la normativa relativa a daño ambiental en los territorios reclamados por Chile y Reino Unido en la Antártica.

Si bien Chile y Reino Unido mantuvieron en un comienzo posiciones antagónicas, en las cuales el segundo país pareció adquirir una conciencia más temprana sobre el carácter instrumental del cuidado ecológico del continente antártico a la hora de reforzar sus pretensiones de soberanía, la posición de Chile comenzó a estar en sintonía con éste a partir la adopción del TA. Hoy, ambos países se plantean como protagonistas en el STA, y lideran en algún sentido la promoción del cuidado del medioambiente antártico.

La franja de territorio antártico que las dos naciones reclaman y que en parte se superpone,¹⁸² tendría una naturaleza político-administrativa diversa para cada una de ellas. Esto podría explicar en cierta manera las diferentes opciones políticas y normativas en la regulación de asuntos relacionados con la protección del medioambiente antártico que han adoptado a lo largo de su historia, específicamente en cuanto a la regulación de la responsabilidad por daño ambiental.

Por una parte, Reino Unido optó por considerar el TAB como un TU, lo cual desde un comienzo ya implicó una separación constitucional que limita en forma sustantiva la aplicación de la legislación británica. Esta separación ha tenido ciertos acercamientos, especialmente a través de promulgación de la *Administration of Justice Act* de 1990, que hizo aplicable al TAB, a través

¹⁸¹ Janice E. Thomson, “State Sovereignty in International Relations: Bridging the Gap between Theory and Empirical Research”, en *International Studies Quarterly*, 39 (1995): 223.

¹⁸² Ambas reclamaciones se superponen entre los meridianos 53 y 80° de longitud oeste.

parte de las Cortes locales, el derecho de Inglaterra. Sin embargo lo anterior es limitado, puesto que debe ajustarse a las leyes específicas que existieran en el TAB, además operando sólo cuando sea aplicable a las circunstancias locales y siendo determinada su aplicabilidad por parte de Comisionado.

Fuera de los casos anteriores, el derecho de Reino Unido no es aplicable en forma directa al TAB, salvo que el parlamento británico la Reina, o el Comisionado legislen especialmente al respecto. Ello restringe significativamente el espectro de la normativa aplicable a los casos de daño ambiental, lo cual obliga a mirar si a nivel local del TAB, se ha generado legislación al respecto por alguno de los tres órganos facultados para ello.

Al revisar la legislación local del TAB, parece distinguirse que la opción de Reino Unido fue la incorporación de una cantidad bastante acotada de instrumentos internacionales, donde algunos como el *Antarctic Mineral Act* de 1989 (que recoge lo dispuesto en la CRAMRA) y el *Antarctic Act* de 2013 (que incorpora al derecho local del TAB el Anexo VI del PM) no se encuentran vigentes. En consecuencia, se observa un grupo de normas más bien programáticas, sin posibilidad de ser ejecutadas en la práctica. Esto podría interpretarse como un ejemplo del nacionalismo ambientalista que Reino Unido ha promovido a lo largo de su historia, en que buscaría afirmar su soberanía sobre el territorio, sin traspasar los límites impuestos en el artículo IV del TA.

Chile por su parte, ha tomado un camino diferente pero que en la práctica lleva a un resultado similar. La figura por la cual ha optado, consistente en la consideración del TCA como parte de la XII Región de Magallanes y la Antártica Chilena, simplifica la aplicación de la ley nacional vigente sobre responsabilidad por daño ambiental. En este sentido, la Ley N° 19.300 podría ser aplicable, sin embargo existirían razones políticas que impiden que ello ocurra.

La explicación de lo anterior radica en el criterio territorialista vigente en Chile en relación a los casos de responsabilidad, donde la Ley N° 19.300 o alguna de las leyes específicas de responsabilidad estricta pertinente al caso podría tener efectos conforme a lo establecido en el artículo 14 del Código Civil, de manera que si el hecho que origina el daño se produce en el TCA, se aplicaría la ley chilena. Este planteamiento podría llevar a una situación limítrofe con lo dispuesto en el artículo en el artículo IV.2 TA, tal como se especificó en párrafos anteriores,

y sobretodo considerando que la reclamación nacional de soberanía se encuentra en suspenso. Sin embargo, existen antecedentes de países que han cruzado dicho límite sin mayores consecuencias a nivel político, como ocurrió por ejemplo en el caso *Martin Beattie et al. contra Estados Unidos*,¹⁸³ por el estrellamiento de un avión neozelandés en el monte Erebus, en la Antártica. En dicha ocasión, la Corte el Distrito de Columbia estableció su competencia para conocer del asunto y la aplicación de la ley estadounidense, según lo dispuesto en el *Federal Tort Claims Act* de 1982. Dicho instrumento excluía cualquier requerimiento generado en un país extranjero, lo cual no se observaba en el caso, dado que la Antártica no podía considerarse como un país, y menos extranjero. El criterio anterior fue profundizado en el caso *Environmental Defense Fund Inc. contra Massey*,¹⁸⁴ en el cual se reafirmó el carácter de territorio común global de la Antártica, y afirmándose la aplicación de la estadounidense en base a que ya existía un control legislativo que Estados Unidos ejercía sobre sus actividades federales.

Reino Unido, por su parte, de acuerdo al tenor del *Antarctic Act* de 2013, parece optar por un criterio de *lex causae*, donde se privilegia la conexión de quien causa el daño ambiental con Reino Unido (como lugar de organización de la actividad, de radicación o existencia de una conexión con dicho país). Sin embargo, tal como se mencionó, dicho cuerpo normativo aún no ha entrado en vigor.

Adicionalmente, habría que evaluar la idoneidad de la aplicación del régimen nacional de responsabilidad por daño ambiental a la Antártica, dadas sus características especiales. La Ley N° 19.300 establece un régimen general de responsabilidad por culpa, sin embargo, un régimen de responsabilidad estricta podría dar mejor respuesta a las hipótesis de daño ambiental en la Antártica. Esto se explica en que, si bien en abstracto no todas las actividades que se realizan en la Antártica son peligrosas, en la práctica sí adquieren tal característica, dada la fragilidad del medioambiente y la permanencia de las consecuencias causadas en éste. En consecuencia, su realización impone un riesgo excesivo al medioambiente, que justifica el establecimiento de un sistema de responsabilidad más exigente. A lo anterior se suma el gran valor que se otorga al

¹⁸³ Corte de Apelaciones del Distrito de Columbia, 756 F.2d 91, Martin John Beattie, et al. contra Estados Unidos de América, 26 de febrero de 1985

¹⁸⁴ United States District Court, Distrito de Columbia, 772 F. Supp.1296, Environmental Defense Fund, Inc. contra Massey, 1 de octubre de 1991.

medioambiente antártico como bien jurídico, cuyo daño es de gravedad, por las razones comentadas en capítulos anteriores.¹⁸⁵

Por lo anterior, se estima que la mejor solución sería la promulgación de legislación específica sobre daño ambiental en la Antártica, que considere los elementos anteriores.

Aún si esta no fuera aplicada en la Antártica, el sólo hecho de dictarla ya podría ser considerado como un ejercicio de soberanía, manifestándose su dimensión de “autoridad”.¹⁸⁶

En el presente, ambos países parecen acercar posiciones. Así, cabe destacar que Reino Unido ha mantenido en forma histórica relaciones más estrechas con Chile que con Argentina, relación que se ha ido fortaleciendo a lo largo de los años, aumentando las iniciativas diplomáticas entre ambas naciones.¹⁸⁷ Durante el año 2017, las dos naciones suscribieron la Declaración sobre Cooperación Antártica Chile-Reino Unido 2017-2022, en la cual dieron a conocer su voluntad de aumentar la cooperación científica, mencionando expresamente el fenómeno del cambio climático, lo cual será interesante especialmente desde el punto de vista de los daños ambientales que traerá aparejado. Tanto Chile como Reino Unido parecen optar además por una regulación más bien moderada del daño ambiental antártico, a través de la adopción del Anexo VI del PM. Reino Unido ya lo ha aprobado e incorporado a su legislación interna por medio del *Antarctic Act* de 2013, mientras que Chile ha declarado su intención de aprobarlo en los próximos años, primero a través de su Plan estratégico 2015-2019, en el cual se fijó como parte del objetivo estratégico N°2 el someter a trámite legislativo el Anexo VI del PM, y luego a través de la política 3° de la actual Política Antártica Nacional de 2017.

Si bien el panorama anterior parece reflejar un acercamiento hacia la regulación del daño ambiental, se trata de un avance milimétrico, dadas las deficiencias ya analizadas del Anexo VI del PM. Es necesario que ambas naciones continúen aunando esfuerzos hacia el objetivo común de protección del frágil y rico medioambiente antártico, especialmente considerando el compromiso adoptado al suscribir el PM, que dispone en su artículo 13 el deber de adoptar las

¹⁸⁵ Para mayor información sobre las razones que justifican el establecimiento de un sistema de responsabilidad estricta, ver Enrique Barros, “Responsabilidad Estricta o por Riesgo”, en *Tratado de Responsabilidad Extracontractual* (Santiago: Editorial Jurídica de Chile, 2010): 445-479.

¹⁸⁶ Janice Thomson, “State Sovereignty in international Relations”: 223.

¹⁸⁷ Dodds y Hemmings, “Britain and the British Antarctic Territory in the wider geopolitics of the Antarctic and the Southern Ocean”: 1444.

medidas necesarias dentro de su competencia para la para asegurar el cumplimiento de este cuerpo normativo.

CONCLUSIONES

Con el fin de identificar cuál es la normativa aplicable a las hipótesis de daño ambiental ocurridas en la zona comprendida en el TA y su PM, por actividades vinculadas a Chile y Reino Unido, se comenzó haciendo una introducción a los elementos propios de la responsabilidad por daño ambiental (acción u omisión, daño, causalidad y factor de atribución), con las características especiales que presentan éstos en el Derecho Internacional Ambiental y la Antártica. Se distingue especialmente las particularidades del daño en atención al carácter frágil y prístino del sexto continente. También se describieron las características especiales que tiene la reparación en el Derecho Internacional Ambiental.

Con la contextualización anterior, se pasó a analizar la normativa del STA que sería potencialmente aplicable a los daños ambientales en la Antártica. Se revisó el contenido del TA, como base del STA, concluyendo la ausencia en éste de temas ambientales, por tratarse de un instrumento que posee una naturaleza principalmente geopolítica. En los años posteriores al TA, la Convención para la Conservación de las Focas Antárticas y la Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, comenzaron a evidenciar cierta preocupación por el medioambiente antártico, pero principalmente a través de la regulación de la explotación de recursos.

La primera regulación de las hipótesis de responsabilidad por daño ambiental se produjo con la adopción de la CRAMRA, que estableció un sistema de responsabilidad estricta para los operadores y sus Estados patrocinantes. Sin embargo, esta no ha entrado en vigor.

Luego, con la aprobación del PM, específicamente conforme a lo dispuesto en su artículo 16, se establecieron las bases para un sistema de responsabilidad por daños en la Antártica, dejando encomendada la regulación de los detalles de éste a los Estados parte, a través de la adopción de anexos.

Lo anterior fue el punto de partida desde el cual los Estados discutieron cuál sería el modo de responder a dicho imperativo, optando por un sistema gradual, el cual comenzaría por la regulación de los daños provocados por emergencias ambientales. En virtud de ello, en el año 2005 se adoptó el Anexo VI de PM, que regula las consecuencias jurídicas de las emergencias

ambientales, las cuales varían dependiendo de si el operador que da lugar a la emergencia es estatal o no y si existe reacción por parte del operador responsable o de un tercero ante la emergencia (que puede ser el Estado del operador o no) o no la hay.

A continuación, se realizó un análisis de Anexo VI PM concluyendo que es insuficiente para aseverar que a nivel del STA existe normativa que regule la responsabilidad por daño ambiental. Las razones de ello vienen dadas, en primer lugar, en que no nos encontramos ante una regulación de responsabilidad, ya que se plantea una obligación de hacer (reaccionar en forma rápida y eficaz) en vez de la obligación de no causar daños que subyace a las normas de responsabilidad y se elimina al daño como presupuesto y baremo de responsabilidad (lo que es imposible en un sistema de responsabilidad estricta, dado que es uno de sus elementos esenciales) y como factor a considerar para determinar la forma de indemnización más adecuada. En segundo lugar, se deja de lado una gran cantidad de actividades no cubiertas por el Anexo VI. También, su tenor literal parece dar a entender que se trataría de una concreción del artículo 15 PM. Finalmente, el Anexo VI no ha entrado en vigor.

Por lo anterior, a nivel del STA la única norma actualmente aplicable a la materia de estudio sería el artículo 16 PM, el cual establece una base para poder definir una futura regulación, pero no es en sí una norma de responsabilidad.

Ante la insuficiencia de las normas del STA, se analizó la posibilidad de que existiese normativa en otros instrumentos de derecho internacional que pudiese ser aplicable a los daños ambientales en la Antártica, observando dos principales tendencias.

La primera de ellas ha sido el intento de crear un sistema internacional sobre responsabilidad, que podría incluir la responsabilidad por daño ambiental. Este trabajo ha sido principalmente realizado por la CDI, abordando la responsabilidad de los Estados y de las organizaciones internacionales a través de tres proyectos de artículos. Sin embargo, éstos no se han concretado en tratados internacionales vigentes, y han contado con un acotado desarrollo jurisprudencial.

La segunda tendencia ha sido la regulación de los casos de daño ambiental en tratados multilaterales sectoriales establecidos para fuentes específicas de daño o zonas geográficas determinadas. Se analizaron en particular, los convenios aplicables al territorio

antártico cuya soberanía reclaman Chile y Reino Unido, referidos a contaminación marina, contaminación por sustancias peligrosas, daños a la biodiversidad, contaminación atmosférica y contaminación nuclear.

Luego de profundizar sobre el contenido de dichos instrumentos, se concluyó que si bien éstos comparten ciertas características en común, existen varios elementos que dificultan la existencia de un sistema armónico conformado por ellos. Los principales se refieren a la falta de homogeneidad en la definición del daño ambiental y sus elementos, indemnizaciones concentradas en los aspectos patrimoniales del daño, potenciales conflictos de jurisdicción aplicable, su incompatibilidad con las características de la Antártica y el STA, falta de vigencia para varios de los Estados parte del STA, la no cobertura de todos los potenciales daños antárticos, poca concreción de las normas primarias que regulan el daño y la falta de compromiso de los Estados en la adopción de los tratados sobre la materia.

Ante el panorama anterior, se pasó a analizar la factibilidad de que Chile o Reino Unido pudiesen aplicar su normativa local a la Antártica. Respecto a ambos países se comenzó describiendo las bases jurídicas de sus reclamaciones de soberanía y la naturaleza jurídica que se ha dado a los territorios reclamados, para luego hacer una descripción general del desarrollo normativo en materia de medioambiente y evaluar la existencia de normativa que regule específicamente la responsabilidad por daño ambiental.

Reino Unido basa su reclamación en la ocupación y ejercicio pacífico y continuo de soberanía. El TAB tiene naturaleza jurídica de TU, lo cual implica que si bien forma parte de los dominios de la Reina, posee una constitución propia, la cual otorga características especiales a cada uno de sus poderes del Estado. Específicamente, respecto al poder legislativo, la condición de TU implica la existencia de dos niveles, donde se observa una aplicación limitada de la normativa de Reino Unido al TAB. Adicionalmente, como Estado asociado de la Unión Europea, su vínculo con ésta se reduce más bien a asuntos económicos, desarrollo social y temas laborales, los que han sido redactados en términos generales para todos los PTU y no se han concretado en normas específicas de responsabilidad por daño ambiental aplicables en la Antártica.

El país europeo ha mostrado interés en la protección del medioambiente antártico, reconociendo su riqueza ecológica, a través de la promulgación de normativa al respecto y adoptando políticas encaminadas a ello. Específicamente, en relación a la regulación de la responsabilidad por daño ambiental, la tendencia de Reino Unido ha sido incorporar en la legislación propia del TAB tratados internacionales sobre la materia, considerando tanto aquellos propios del STA como también los de aplicación general. La última ley dictada al efecto fue el *Antarctic Act* de 2013, que implementa casi en forma íntegra el texto del Anexo VI del PM, y cuya entrada en vigor se sujeta a la vigencia de este último.

La naturaleza del TAB, que restringe la aplicación de la normativa de Reino Unido, sumado a la escasez de regulación de las hipótesis de daño ambiental aplicable al TAB y la falta de vigencia de estos instrumentos, configura un panorama en que la legislación aplicable al TAB es insuficiente para que pueda considerarse que existe un sistema que regule la responsabilidad por daño ambiental en forma satisfactoria.

Por su parte, Chile ha justificado su reclamación de soberanía sobre el territorio antártico en el *Uti Possidetis*. Desde sus orígenes, primero en la práctica y luego a través de la regulación político-administrativa del TAC, Chile lo ha considerado como parte del territorio nacional, el cual se configura como un Estado unitario.

Al igual que Reino Unido, Chile se ha preocupado desde los inicios del STA por la conservación de la Antártica, lo que se ha manifestado en la promoción del cuidado del medioambiente en las RCTA y en las sucesivas políticas antárticas nacionales.

En materia de responsabilidad por daño ambiental, Chile ha manifestado en el último tiempo su intención de aprobar el Anexo VI del PM, lo cual por las razones ya expuestas no constituiría un avance sustantivo en la protección del medioambiente antártico. Como alternativa a ello se analizó la factibilidad de aplicar la ley vigente a nivel nacional sobre responsabilidad por daño ambiental, específicamente el régimen general contenido en la Ley N°19.300. Sin embargo, en la práctica no se han entablado acciones en el marco de dicha ley. Una de las razones que podrían explicar lo anterior sería el resquemor a infringir el artículo IV del TA. Sin perjuicio de lo anterior, países como Estados Unidos, que ni siquiera han entablado una reclamación formal de

soberanía sobre el territorio, sí han aplicado su ley local ante casos de responsabilidad extracontractual ocurridos en la Antártica.

No obstante, la aplicación de la legislación nacional, pensada en términos generales para un medioambiente con condiciones menos particulares que el antártico, puede no ser satisfactoria. Ante ello se propone la promulgación de normativa específica al respecto, lo cual podría potenciar la reclamación chilena de soberanía sobre el territorio.

Finalmente, se observa un acercamiento entre Chile y Reino Unido, de manera que se apunta a un trabajo en conjunto en materia de investigación científica y protección del medioambiente antártico. La tendencia ha sido aprobar el Anexo VI del PM. Esto no resuelve la falta de regulación de la responsabilidad por daño ambiental, sin embargo, puede ser un gesto político interesante en pos de avanzar hacia ello.

Considerando los elementos revisados durante las páginas anteriores, se puede concluir que la normativa aplicable a las hipótesis de daño ambiental ocurridas en la zona comprendida en el TA y su PM, por actividades vinculadas a Chile y Reino Unido puede encontrarse en los tres niveles analizados.

En primer lugar, al analizar el STA, encontramos el núcleo del sistema de responsabilidad por daño ambiental en la Antártica en el artículo 16 del PM. Esta sería la única norma al respecto, dado que el Anexo VI no sería aplicable por las razones ya expuestas. Sin embargo en él simplemente se establece un deber de regular la responsabilidad, siendo una norma que no tiene ejecución directa (sino que sólo a través de anexos), por lo cual es meramente programático.

En un segundo nivel de análisis, referido a las normas existentes en el derecho internacional que no forman parte del STA, existe una gran cantidad de normativa sectorial que sería aplicable. Sin embargo, según lo analizado, su aplicación conllevaría una serie de dificultades

Finalmente, a nivel de normativa doméstica de los Estados objeto de este estudio, la legislación chilena parece ser aplicable al territorio antártico reclamado por este país con menos dificultades que la normativa de Reino Unido. Sin embargo, ninguna de las normas analizadas es óptima para aseverar la existencia de un sistema que regule en forma íntegra y satisfactoria la responsabilidad por daño ambiental en la Antártica.

BIBLIOGRAFÍA

1. Libros

Barros Bourié, Enrique. “Algunos Regímenes Especiales de Responsabilidad”. *Tratado de Responsabilidad Extracontractual*. Santiago: Editorial Jurídica de Chile, 2010: 655-867.

Barros Bourié, Enrique. “Responsabilidad Estricta o por Riesgo”. *Tratado de Responsabilidad Extracontractual*. Santiago: Editorial Jurídica de Chile, 2010: 445-479.

Birnie Patricia y Boyle Alan. *International Law & the environment*. Nueva York, Oxford University Press 2a Ed., 2002.

Bodansky, Daniel *et al.* “International Environmental Law: Mapping the Field”. *The Oxford Handbook of International Environmental Law*. Oxford: Oxford Handbooks Online, 2012.

Cawley, Charles. *Colonies in conflict: The History of the British Overseas Territories*. Reino Unido: Cambridge Scholars Publishing, 2015.

Charney, Jonathan. “Third State Remedies for Environmental Damage to the World’s Common Spaces”. *International Responsibility for Environmental Harm*, por Francesco Francioni y Tullio Scovazzi, edit. Gran Bretaña, Graham & Trotman, 1991.

Cortés Ruz, Carla y Sandoval Unda, Natalia. *Responsabilidad por Daño Ambiental*. Santiago, Círculo Legal Editores, 2016.

Fernández Bitterlich, Pedro. *Manual de Derecho Ambiental Chileno*. Santiago: Legal Publishing, 3ª Ed., 2013.

Fitzmaurice Malgosia. “International Responsibility and Liability”. *The Oxford Handbook of International Environmental Law*, por Daniel Bodansky, edit., *et al.* Oxford: Oxford Handbooks Online, 2012.

Freestone David and Salman M.A. “Ocean and Freshwater Resources”. *The Oxford Handbook of International Environmental Law*, 2008.

Fuentes Olivares, Flavio. *Manual de Derecho Ambiental*. Santiago, Editorial Libromar Ltda., 1999.

Gorostegui, José y Waghorn, Rodrigo. *Chile en la Antártica. Nuevos Desafíos y Perspectivas*. Chile: Programa de Magíster en Política Exterior, Instituto de Estudios Avanzados y ADICA, 2012.

Hart, Herbert. *El Concepto de Derecho*. Buenos Aires: Abeledo-Perrot, 1998.

Hendry, Ian y Dickson, Susan. *British Overseas Territories Law*. Reino Unido: Hart Publishing, 2011.

Hervé Espejo, Dominique. “Capítulo segundo: Medio Ambiente Marino”. *Los Tratados Ambientales: Principios y Aplicación en Chile*. Santiago: Comisión Nacional del Medio Ambiente y Centro de Derecho Ambiental de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile, 2001.

Howkins, Adrian. “Introduction: Frozen Empires”. *Frozen Empires, an Environmental History of the Antarctic Peninsula*. Oxford Scholarship Online, 2016. <http://www.oxfordscholarship.com/view/10.1093/acprof:oso/9780190249144.001.0001/acprof-9780190249144-chapter-1>. [Consulta: 5.nov.2017]

Infante, María Teresa. “Antártica en la legislación interna de los Estados ¿Qué hay de nuevo?”. *El Derecho Internacional en el Mundo Multipolar del Siglo. Obra homenaje al profesor Luis Ignacio Sánchez Rodríguez*, por Victoria Avellán, edit., et al. España; Iprolex, 2013.

Juste Ruiz, José. “Los tratados en el Derecho internacional ambiental: tradición e innovación”, por Santiago Torres Bernáñez, edit., et al. *El Derecho Internacional en el Mundo Multipolar del Siglo. Obra homenaje al profesor Luis Ignacio Sánchez Rodríguez*. España: Iprolex, 2013:103-120.

Liggett, Daniela. “An Erosion of Confidence? The Antarctic Treaty System in the Twenty-first Century”. *Diplomacy on Ice: Energy and the Environment in the Arctic and Antarctic*, por Rebecca Pincus y Saleem H. Ali, edit. Yale University Press Book, 2015.

<http://yale.universitypressscholarship.com/view/10.12987/yale/9780300205169.001.0001/ups-o-9780300205169-chapter-4>. [Consulta: 2.may.2017]

Martinic Beros, Mateo. "Interés, preocupación y presencia Antártica de Chile: visión sinóptica 1494-1940". *El desarrollo de la Antártica*, por Francisco Orrego Vicuña y Augusto Salinas Araya, edit. Santiago: Editorial Universitaria, 1977.

Montenegro Arriagada, Sergio. 'Capítulo primero "Antártica"', en *Los Tratados Ambientales: Principios y Aplicación en Chile*". Santiago de Chile, Comisión Nacional del Medioambiente y Centro de Derecho Ambiental de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile, 2001.

Orrego, Francisco, edit., *et al.* "Política Antártica de Chile". Santiago: Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile, 1984.

Pantazopoulos, Stavros-Evdokimos. "Towards a Coherent Framework of Transnational Corporations' Responsibility in International Environmental Law". *Yearbook of international Environmental Law*, 24 (2014): 131–165. <https://academic.oup.com/yielaw/article-lookup/doi/10.1093/yiel/yvu059> . [Consulta: 2.may.2017]

Pigrau Solé, Antoni. "La Responsabilidad Internacional de los Estados por Daños al Medio Ambiente". *Derecho Internacional del Medio Ambiente: Una visión desde Iberoamérica*, por Francesco Sindico, edit., *et al.* Londres: Cameron May, 2011.

Ramírez Necochea, Mario. *Curso básico de Derecho Internacional Privado*. Santiago de Chile: Legal Publishing, 2010: 39-53.

Rodríguez Grez, Pablo. *Responsabilidad Extracontractual*. Santiago de Chile, Editorial Jurídica de Chile, 2da. Edición, 2010.

Rodríguez Márquez, Pablo y Puig Morales Mario. *Chile y sus intereses en la Antártica. Opciones políticas y de seguridad frente a la escasez de recursos hídricos*. Santiago, Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos, 2007.

Sands Philippe, Peel Jacqueline et al. *Principles Of International Environmental Law*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012.

Spinedi, Marina. “Les conséquences juridiques d’un fait internationalement illicite causant un dommage à l’environnement”. *International Responsibility for Environmental Harm*, por Francesco Francioni y Tullio Scovazzi, edit. Reino Unido, Graham & Trotman, 1991.

Villa, Hernán. *Derecho Internacional Ambiental: Un análisis a partir de las relaciones entre economía, derecho y medioambiente*. Medellín: Universidad de Medellín y Editorial Astrea, 2013.

Watts, Arthur. “Jurisdiction, Enforcement and Liability”. *International Law and the Antarctic Treaty System*. Cambridge, Grotious Publications Limited, 1992.

2. Revistas académicas

Aristegui, Juan Pablo. “Competencia Judicial y Ley Aplicable en Materia de Responsabilidad por Daños al Ambiente Transfronterizos: El Régimen de la Unión Europea”. *Revista Chilena de Derecho Privado*, 16 (2011): 45-74.

Bastmeijer, Kees y Roura, Ricardo. “Regulation Antarctic Tourism and the Precautionary Principle”. *The American Journal of International Law*, 98 (2004): 763-781. <http://www.jstor.org/stable/3216699>. [Consulta: 4.abr.2017]

Blay, S.K.N. “New Trends in the Protection of the Antarctic Environment: The 1991 Madrid Protocol”. *The American Journal of International Law*, 86 (1992). <http://www.jstor.org/stable/2203243>. [Consulta: 12.abr.2017]

Bloom, Evan. “Introductory note to Antarctic Treaty Environmental Protocol Liability Annex”. *International Legal Materials*, 45 (2006).

Brunnée, Jutta. “Of Sense and Sensibility: Reflections on International Liability Regimes as Tools for Environmental Protection”. *The International and Comparative Law Quarterly*, 53 (2004). <http://www.jstor.org/stable/3663089>. [Consulta: 12.abr.2017].

Crawford, James. “Artículos sobre responsabilidad del Estado por hechos internacionalmente ilícitos”, United Nations Audiovisual Library of International Law, http://legal.un.org/avl/pdf/ha/rsiwa/rsiwa_s.pdf. [Consulta: 8.ago.2017].

Dodds, Klaus y Hemmings, Alan D. “Britain and the British Antarctic Territory in the wider geopolitics of the Antarctic and the Southern Ocean”. *International Affairs*, 89 (2013)

Ferrada Walker, Luis Valentín. “Consideraciones generales sobre la normativa chilena antártica (1939-2011)”. *Revista de Derecho Público*, 77 (2012): 277-293.

Ferrada Walker, Luis Valentín. “Evolución del Sistema del Tratado Antártico: Desde su génesis geoestratégica a sus preocupaciones ambientalistas”. *Revista de Derecho (Universidad San Sebastián)*, 18 (2012).

Ferrada Walker, Luis Valentín. “Iniciativa privada y estatal en la actividad antártica. Pasado, presente y futuro”. *Estado, sociedad y participación. XLIII Jornadas chilenas de derecho público* (2014): 539-558.

Ferrada Walker, Luis Valentín. “La Antártica ante la Corte Internacional de Justicia: A 60 años de los casos Reino Unido c. Chile Reino y Unido c. Argentina”. *Revista Tribuna Internacional*, 4 (2015).

Figuroa, Eugenio, *et al.* “La responsabilidad civil medioambiental”. *Revista de Derecho Ambiental*, 2 (2005).

Gómez-Robledo Verduzco, Alonso. “Convención internacional sobre lucha contra la contaminación por hidrocarburos y protocolos de enmienda sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1984 y 1992”. *Revista de Derecho Privado*. Universidad Nacional Autónoma de México.

González, R. “Principios Generales del Derecho Internacional Ambiental”. *Décimas Jornadas de Derecho Internacional Sociedad Chilena de Derecho Internacional* (1991): 137-170.

Hernández Salas, Carlos. “Los confines de la Responsabilidad Ambiental en los Ecosistemas Dependientes y Asociados al Medioambiente Antártico”. *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, 23 (2012).

Heron, David Winston. “Antarctic Claims”. *Foreign Affairs*, 32 (1954), <http://www.jstor.org/stable/20031064>. [Consulta: 12.abr.2017].

Hughes, Kevin y Convey, Peter. "Alien Invasions in Antarctica - is anyone liable?". *Polar Research*. Norwegian Polar Institute, 33 (2014), <http://nora.nerc.ac.uk/503149/1/Hughes%20%20Convey%202014%20Polar%20Res%20Antarctic%20liability.pdf> . [Consulta: 3.may.2017]

Kearney, Adam. "Frozen Assets: Antarctic Minerals Issue Far from Resolution". *Harvard International Review*, 15 (1992).

León Wöppke, Consuelo. Ensayo acerca de la política antártica chilena de mediados de los 50s: contextos, elites y desdibujamiento territorial. *Año geofísico internacional en la perspectiva histórica chilena, 1954 -1958*. Chile: Universidad de Playa Ancha, 2012.

Luengo Troncoso, Sebastián. "Responsabilidad por daño ambiental: configuración jurisprudencial de la significancia". *Revista Justicia Ambiental*, 9 (2017): 39-54.

Martinic Beros, Mateo. "Cien años de política Antártica. Algunas reflexiones de cara al futuro". *Revista Estudios Hemisféricos y Polares*, 1 (2010): 1-10.

Orrego Vicuña, Francisco. "La Evolución de la Responsabilidad del Estado en el Derecho Internacional a la luz de los nuevos criterios para la protección del medioambiente". *Décimas Jornadas de Derecho Internacional*. Santiago, Sociedad Chilena de Derecho Internacional, 1991.

Oxman, Bernard H. "Antarctica and the New Law of the Sea". *Cornell International Law Journal*, 19 (1986).

Pinochet de la Barra, Óscar. "La Antártica chilena y sus implicancias diplomáticas". *Instituto de Estudios Internacionales, 150 años de Política Exterior Chilena*. Chile: Editorial Universitaria e Instituto de Estudios Internacionales, 1977: 245-263.

Pinochet de la Barra, Óscar, "Una nueva etapa antártica: La protección del medio ambiente". *Décimas Jornadas de Derecho Internacional*. Santiago de Chile, Sociedad Chilena de Derecho Internacional, 1991: 204-217.

Prieto Larraín, María Cristina. “El Tratado Antártico, vehículo de paz en un campo minado”. *Universum*, 19 (2004): http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-23762004000100008&lng=en&nrm=iso&tlng=en. [Consulta: 5.nov.2017].

Redwell, Catherine. “Antarctica. *The International and Comparative Law Quarterly*, 39 (1990): 474-481. <http://www.jstor.org/stable/760210>. [Consulta: 12.abr.2017].

Retamales, José. “Política Antártica Nacional. Mecanismos de Aplicación”. *Revista Diplomacia*, 121 (2009): 9-26. http://www.minrel.gov.cl/minrel/site/artic/20081106/asocfile/20081106200449/diplo_121.pdf. [Consulta: 1.may.2017].

Tisné Niemann, Jorge. “Los intereses comprometidos en el daño ambiental. Comentario al nuevo procedimiento por daño ambiental de la Ley N° 20.600”. *Revista de Derecho Universidad Católica del Norte*, 21 (2014): 323-351.

Thomson, Janice E. “State Sovereignty in International Relations: Bridging the Gap between Theory and Empirical Research”. *International Studies Quarterly*, 39 (1995): 213- 233.

Urbina Paredes, Javier. “La Institucionalidad Antártica Chilena como un Sistema Antártico Nacional”. *Revista Diplomacia*, 121 (2009).

Vidal Olivares, Álvaro. “Las acciones emanadas del daño ambiental y el régimen de responsabilidad ambiental aplicable”. *Colección de Derecho Privado Universidad Diego Portales*, 6 (2008): 191-210.

Vigni, Patricia. “The Interaction between the Antarctic Treaty System and the Other Relevant Conventions Applicable to the Antarctic Area”. *Max Planck Yearbook of United Nations Law* (2000).

Villamizar, Fernando, Ibarra, Patricio “*et al.*”, “Territorio Antártico Chileno: La reacción de Chile ante los intereses antárticos globales”. *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*, 8 (2013): 95-116. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1909-30632013000200005. [Consulta: 24.oct.2017].

3. Tesis

Busto Lago, José Manuel. *La antijuridicidad del daño resarcible en la responsabilidad civil extracontractual*. Memoria de doctorado, Universidade da Coruña, 1995.

Ferrada Walker, Luis Valentín. "Capítulo IV.- Tratamiento de la jurisdicción en la negociación del anexo sobre responsabilidad ambiental", en *Jurisdicción y Medioambiente en el Sistema del Tratado Antártico. Tesis para optar al grado de Doctor en Derecho*. Santiago: Universidad de Chile, Facultad de Derecho, 2015.

Ferrada Walker, Luis Valentín. "Capítulo V.- El Anexo VI al Protocolo al Tratado Antártico de Protección Medioambiental, sobre Responsabilidad", en *Jurisdicción y Medioambiente en el Sistema del Tratado Antártico. Tesis para optar al grado de Doctor en Derecho*. Santiago: Universidad de Chile, Facultad de Derecho, 2015.

4. Jurisprudencia

a) Tribunales nacionales

Corte de Apelaciones del Distrito de Columbia, 756 F.2d 91, Martin John Beattie, et al. contra Estados Unidos de América, 26 de febrero de 1985

Corte Distrital de Estados Unidos, Distrito de Columbia, 772 F. Supp. 1296, Environmental Defense Fund, Inc. contra Massey, 1 de octubre de 1991.

b) Tribunales Internacionales

Tribunal Arbitral caso Gut Dam, Canadá con Estados Unidos, laudos de 15 de enero de 1968, 12 de febrero de 1968 y 27 de septiembre de 1968.

Tribunal Arbitral caso Lac Lanoux, Francia c. España, laudo del 16 de noviembre de 1957, R.I.A.A. 281. http://legal.un.org/riaa/cases/vol_XII/281-317_Lanoux.pdf. [Consulta: 18.mar.2018].

Tribunal Arbitral caso Trail Smelter, Estados Unidos c. Canadá, laudos de 16 de abril de 1938 y 11 de marzo de 1941, R.I.A.A. 3. http://legal.un.org/riaa/cases/vol_III/1905-1982.pdf. [Consulta: 18.mar.2018].

Corte Internacional de Justicia, Argentina c. Uruguay, 20 de abril de 2010, I.C.J. Reports 2010, Caso N° 135. <http://www.icj-cij.org/files/case-related/135/135-20100420-JUD-01-00-EN.pdf>. [Consulta: 18.mar.2018].

Corte Internacional de Justicia, Nicaragua c. Costa Rica, 16 de diciembre de 2015, I.C.J. Reports 2015, Caso N° 152: 665. <http://www.icj-cij.org/files/case-related/152/152-20151216-JUD-01-00-EN.pdf>. [Consulta: 16.abr.2018].

5. Documentos nacionales

a) Reino Unido

British Antarctic Survey, British Antarctic Territory Strategy Paper 2011-2013.

Clegg, Peter. “Part I – EU Benefits to the United Kingdom Overseas Territories”, en *The United Kingdom Overseas Territories and the European Union: Benefits and Prospects* (2016). <http://ukota.org/manage/wp-content/uploads/UKOTA-Final-Report-on-Benefits-of-EU-to-UKOTs.pdf>. [Consulta: 5.nov.2017].

Foreign and Commonwealth Office. *The Overseas Territories: security, success and sustainability*. Reino Unido: Foreign and Commonwealth Office, 2012.

Overseas Territories Environment Programme, <http://www.ukotcf.org/OTEP/>. [Consulta : 5.nov.2017].

b) Chile

MINREL. Plan estratégico antártico 2015-2019. https://minrel.gob.cl/minrel/site/artic/20121010/.../plan_estrategico_2015_19.docx. [Consulta: 22.abr.2018].

Declaración sobre Cooperación Antártica Chile-Reino Unido 2017-2022.
https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/661454/Declaracion_sobre_Cooperacion_Antartica_Chile_Reino_Unido_2017_2022.pdf.
[Consulta: 22.abr.2018].

6. Documentos internacionales

Alemania, IP037, RCTA XXIII, Lima, Max-Planck-Institute for Comparative Public Law and International Law, “Environmental Protection Through the Law of International Liability, A report prepared for the Federal Environment Agency”.

Comisión de Derecho Internacional. Proyecto de artículos sobre la responsabilidad del Estado por hechos internacionalmente ilícitos (2001).

Comisión de Derecho Internacional. Proyecto de artículos sobre responsabilidad de organizaciones internacionales (2011) y su versión con comentarios http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_11_2011.pdf.

Comisión de Derecho Internacional. Proyecto de convención sobre la prevención de los daños transfronterizos resultantes de actividades peligrosas (2001).

Comisión de Derecho Internacional. Proyecto de principios sobre la asignación de pérdidas en caso de daño transfronterizo resultante de actividades peligrosas (2006).

Comisión de Derecho Internacional. Yearbook of the International Law Commission. Vol II. http://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_2001_v2_p2.pdf. [Consulta: 2.may.2017].

Consejo Europeo. Decisión de Asociación Ultramar N° 2013/755/UE de 25 de noviembre de 2013.

Dirección General de Comunicación de la Comisión Europea. Cómo funciona la Unión Europea. Guía del ciudadano sobre las instituciones de la Unión Europea. Luxemburgo, Unión Europea, 2014.

Dirección General de Comunicación de la Comisión Europea. Medio Ambiente. Proteger al medio ambiente y mantener la competitividad es todo uno. Luxemburgo, Unión Europea, 2015.

ITOPF, FIDAC y OMI, “El Convenio SNP: Por qué es necesario. Indemnización por daños debido a sustancias nocivas y potencialmente peligrosas transportadas por mar.” http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Documents/IMO-144%20HNS%20Convention_SpanishHRWWEB.pdf. [Consulta: 19.nov.2017].

VII RCTA (Wellington, 1972), WP 044 (Chile).

XV RCTA (París, 1989), WP 7 (Chile).

7. Normativa

a) Nacional

CHILE (1940, 1955) DS 1747, MINREL, fija territorio antártico chileno.

CHILE (1956) DS 298, MINREL, aprueba el estatuto del territorio antártico chileno.

CHILE (1961) DS 3773, Ministerio del Interior, fija los límites provinciales de Magallanes, sus departamentos, comunas, subdelegaciones y distritos.

CHILE (1978) DL 2222, Ministerio de Defensa Nacional, sustituye ley de navegación.

CHILE (1978) DL 2339, Ministerio del Interior, otorga denominación a la Región Metropolitana y a las regiones del país, en la forma que indica.

CHILE (1990) Ley N° 18.916, aprueba código aeronáutico.

CHILE (1994) Ley N° 19.300, aprueba ley sobre bases generales del medio ambiente.

CHILE (2000) DFL 1, Ministerio de Justicia, Fija texto refundido, coordinado y sistematizado del código civil; de la ley N°4.808, sobre registro civil, de la ley N° 17.344, que autoriza cambio de nombres y apellidos, de la ley N° 16.618, ley de menores, de la ley N° 14.908, sobre abandono de familia y pago de pensiones alimenticias, y de la ley N° 16.271, de impuesto a las herencias, asignaciones y donaciones.

CHILE (2000) DS 429, MINREL, aprueba política antártica nacional.

CHILE (2001) Ley N° 19.726, Sustituye la denominación de la comuna de Navarino por comuna Cabo de Hornos y establece una agrupación de comunas.

CHILE (2005) Constitución Política de la República de Chile.

CHILE (2012) Ley N° 20.600, crea los tribunales ambientales.

CHILE (2017) DS 56, MINREL, aprueba política antártica nacional.

ESTADOS UNIDOS (1982) Federal Tort Claims Act.

REINO UNIDO (1865) Colonial Laws Validity Act.

REINO UNIDO (1965) British Antarctic Territory Court of Appeal (Appeal to Private Council) Order.

REINO UNIDO (1967) Antarctic Treaty Act.

REINO UNIDO (1973) Conservation of Antarctic Mammals and Birds (High Seas) Order.

REINO UNIDO (1978) Interpretation Act.

REINO UNIDO (1981) British Nationality Act.

REINO UNIDO (1989) Antarctic Minerals Act.

REINO UNIDO (1990) Administration of Justice Act.

REINO UNIDO (1990) Summary Courts (Criminal Proceedings) Ordinance.

REINO UNIDO (1994) Antarctic Act.

REINO UNIDO (1995) Antarctic Regulations.

REINO UNIDO (1995) Merchant Shipping Act.

REINO UNIDO (1997) Environmental Protection Ordinance.

REINO UNIDO (2013) Antarctic Act.

b) Internacional

Anexo VI del Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medioambiente (2005, no ha entrado en vigor).

Código internacional para los buques que operen en aguas polares (2017).

Convención de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (1992, 1994).

Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar (1982, 1994).

Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares (1963, 1977).

Convención para la Conservación de las Focas Antárticas (1972, 1978).

Convención para la Reglamentación de las Actividades sobre Recursos Minerales Antárticos (1988, no ha entrado en vigor).

Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (1980, 1982).

Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación (1989, 1992).

Convenio de Viena para la protección de la capa de ozono (1985, en vigor 1988).

Convenio de París sobre la Responsabilidad civil en materia de energía nuclear (1960, 1968).

Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos (1971, 1978).

Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (1973, en vigor 1983) modificado por el Protocolo de 1978.

Convenio internacional relativo a la intervención en altamar en casos de accidentes que causen contaminación por hidrocarburos (1969, 1975).

Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (1990, 1995).

Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (1969, 1975).

Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación al transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (1996, no ha entrado en vigor).

Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano (1972).

Declaración de Río sobre el medio ambiente y desarrollo (1992).

Protocolo al Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos (1992, 1996).

Protocolo Común relativo a la aplicación del Convenio de Viena y el Convenio de París (1988, 1992).

Protocolo correspondiente al Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (1976, 1984).

Protocolo de Basilea sobre Responsabilidad e Indemnización por daños Resultantes de los Movimientos Transfronterizos de Desechos Peligrosos y su Eliminación (1999, no ha entrado en vigor).

Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del medioambiente (1991, 1998).

Protocolo de 1992 al Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (1992, 1996).

Protocolo de Kioto sobre el cambio climático (1997, 2005).

Protocolo de Montreal relativo a las sustancias agotadoras de la capa de ozono (1987, 1989).

Protocolo del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación al transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (2010, no ha entrado en vigor).

Protocolo de modificación del Convenio de París sobre la responsabilidad civil en materia de energía nuclear (año 2004, no ha entrado en vigor).

Tratado Antártico (1959, 1961).

Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea (Tratado de Roma, 1957, 1958).

Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (2007, 2009).

Tratado de la Unión Europea (1992, 1993).

1. Recursos online

Gobierno australiano, sitio web Australian Maritime Safety Authority. <https://www.amsa.gov.au/marine-environment/marine-pollution/table-marpol-amendments>. [Consulta: 22.abr.2018]

Gobierno Reino Unido, sitio web <https://www.gov.uk/world/organisations/british-antarctic-territory>. [Consulta: 5.nov.2017].

Overseas Territories Environment Programme, <http://www.ukotcf.org/OTEP/>. [Consulta: 5.nov.2017].

Sitio web de la Comisión de Derecho Internacional, <http://legal.un.org/ilc/> [Consulta: 18 jun. 2017].

Sitio web de la Organización Marítima Internacional, [http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx). [Consulta: 24.abr.2018].

Stanford University, Paperwork, <http://large.stanford.edu/courses/2014/ph241/reid2/> [Consulta: 23.abr.2018].

ABREVIACIONES

BAS: British Antarctic Survey.

CCRVMA: Convención sobre Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos.

CDI: Comisión de Derecho Internacional.

CONVEMAR: Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

CRAMRA: Convención para la Reglamentación de las actividades sobre Recursos Minerales Antárticos.

OCDE: la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos.

ONU: Organización de las Naciones Unidas.

PM: Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente.

PTU: Países y Territorios de Ultramar.

RCTA: Reunión Consultiva del Tratado Antártico.

STA: Sistema del Tratado Antártico.

TAB: Territorio Antártico Británico.

TCA: Territorio Chileno Antártico.

TFUE: Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

TU: Territorios de Ultramar.

TUE: Tratado de la Unión Europea.

UE: Unión Europea.